RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

IGEDD
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Section milieux, ressources et risques
Section habitat, cohésion sociale et développement territorial,
Mission d'inspection générale des sites et paysages

Sylvie Banoun
Inspectrice générale
Jean-Luc Cabrit
Inspecteur général

sylvie.banoun@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 83 58
jean-luc.cabrit@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 23 00

Rapport IGEDD n°015088-01

Paris, le 28 février 2024

Rapport de mission
à l'attention de

Monsieur Philippe Mazenc
Directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature

PUBLIÉ

Projet de création d'une véloroute dans les deux sites classés des « dunes de Gâvres à Plouhinec » et des « dunes de Plouharnel et Erdeven » (Morbihan)

Faisant suite au courrier du 25 octobre 2022, du président du syndicat mixte du Grand Site de France (GSF) « *Dunes sauvages de Gâvres à Quiberon* » et du président du conseil départemental du Morbihan (CD56) (annexe 1), relatif au projet d'aménagement d'une véloroute dans les sites inscrits et classés du littoral entre Gâvres et Erdeven, vous avez, par lettre du 8 juin 2023 (annexe 2), sollicité l'inspection générale de l'environnement et du développement durable afin de rendre un avis sur le projet, en amont du cadrage préalable que le conseil départemental souhaite solliciter auprès de l'Autorité environnementale.

Nous nous sommes rendus sur place les 23 et 24 octobre 2023, en compagnie de Eléa Wermelinger et Kevin Rouault, respectivement cheffe de bureau des sites et espaces protégés (QV1) à la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et chargé de secteur dans ce bureau. Au cours d'une dizaine d'entretiens, nous avons rencontré les acteurs du territoire qui ont souhaité se rendre disponibles et nous avons laissé la possibilité, qui n'a pas été utilisée, d'organiser ultérieurement des entretiens complémentaires en visioconférence.

Le 23 octobre, nous avons visité le site en détail, accompagnés par Emmanuel Michalowski, inspecteur des sites à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Bretagne, en présence de Nathalie Morvan et Yolaine Bouteiller, de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Morbihan et de Camille Blot, du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (dit « conservatoire du littoral »). Nous avons été invités à formaliser nos premières impressions lors d'un entretien en fin d'après-midi en préfecture de Vannes, avec Pascal Bolot, préfet du Morbihan, accompagné de Baptiste Rolland, sous-préfet de Lorient, d'Éric Hennion, DDTM adjoint du Morbihan, et, en visio-conférence, d'Éric Fisse, Dreal Bretagne.

La journée du 24 octobre a été consacrée à des entretiens bilatéraux en salle, à la DDTM, avec :

- Gérard Pierre, vice-président du conseil départemental du Morbihan et vice-président du GSF, ainsi que Xavier Domaniechi, directeur des routes et de l'aménagement, Vincent Lecourtois, responsable du service études et grands travaux, et Laurent Michelaire, chargé de projet, tous au CD56 ;

- Sophie Le Chat, vice-présidente du syndicat mixte du GSF et maire de Plouhinec, Dominique Riguidel, président et maire de Erdeven, et Anthony Hamel, directeur du Grand Site ;

- Dominique Le Vouëdec, maire de Gâvres[1] et Christian Carton, adjoint au maire ;

- Bernard Jeannot, président de l'association « *Gâvres 56 – Collectif de la Falaise* » ;

- Patrick Philippon, vice-président de la cellule Morbihan de l'association « *Bretagne Vivante* » et Noël Bayer, membre de l'association.

L'association de sauvegarde et de protection du littoral de la presqu'île de Gâvres, qui n'a pu être présente, a transmis un courrier du 23 octobre 2023, signé de Jean Grésy, son vice-président.

Cette deuxième journée s'est terminée par un nouvel entretien avec le préfet du Morbihan, en présence du sous-préfet de Lorient, du DDTM adjoint et, en visio-conférence, du Dreal. Cet entretien a permis de répondre à de nombreuses questions et de préciser la posture des missionnés.

1. La commande

L'avis demandé à l'inspection générale s'inscrit dans un contexte réglementaire assez complexe qu'il est utile de clarifier. La demande porte sur un projet de véloroute dont le tracé est situé intégralement dans un secteur côtier concerné par de nombreuses protections, inventaires ou labels. Il concerne autant le point de vue écologique que celui du patrimoine bâti et paysager.

Le dossier présenté comprend en réalité deux projets : celui de l'aménagement d'aires de stationnement automobile et celui de la création d'un aménagement cyclable en site propre, sans doute sous forme d'une voie verte[2]. Le premier, relatif au stationnement, plus important en surfaces naturelles consommées que celui de l'aménagement cyclable, est d'ailleurs plus détaillé que celui de la voie verte. Celle-ci n'est présentée que par son tracé possible (avec plusieurs variantes) et un schéma de principe d'implantation sous forme de profils en travers de référence, qui comprennent toujours une bande de stationnement, plus large que la voie verte, quel que soit le lieu d'implantation (cf. les deux exemples ci-après, à titre d'illustration, pour la partie la plus sensible du tracé).

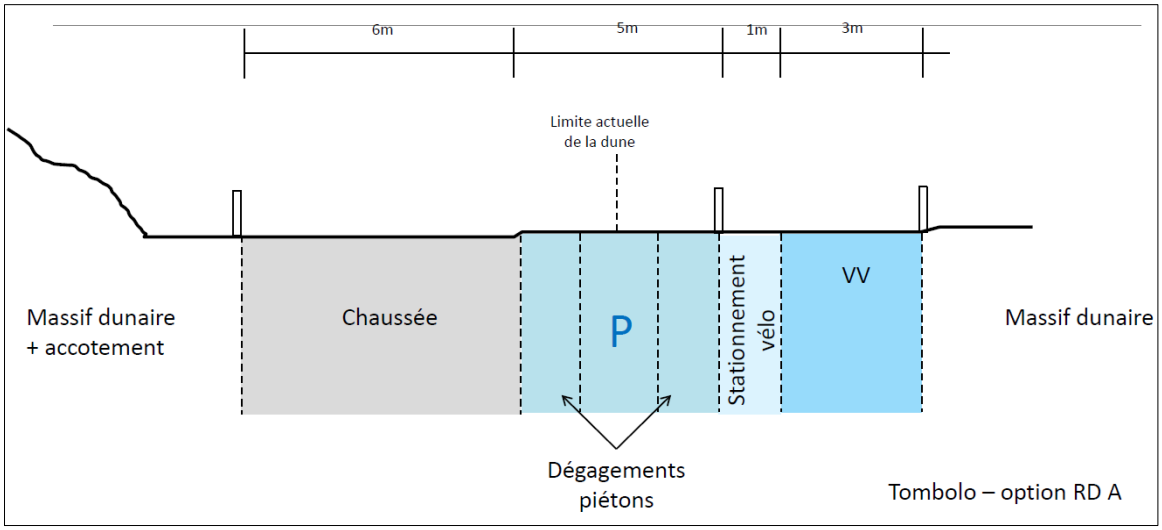


Fig. 1 - exemple de profil en travers proposé sur le tombolo de Gâvres (source : présentation au Cotech 2020)

[1] M. Le Vouëdec est décédé le 1er décembre dernier remplacé par M. Christian Carton, élu le 26 janvier 2024.
[2] Article R. 110-2 du code de la route : « *voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers.* »

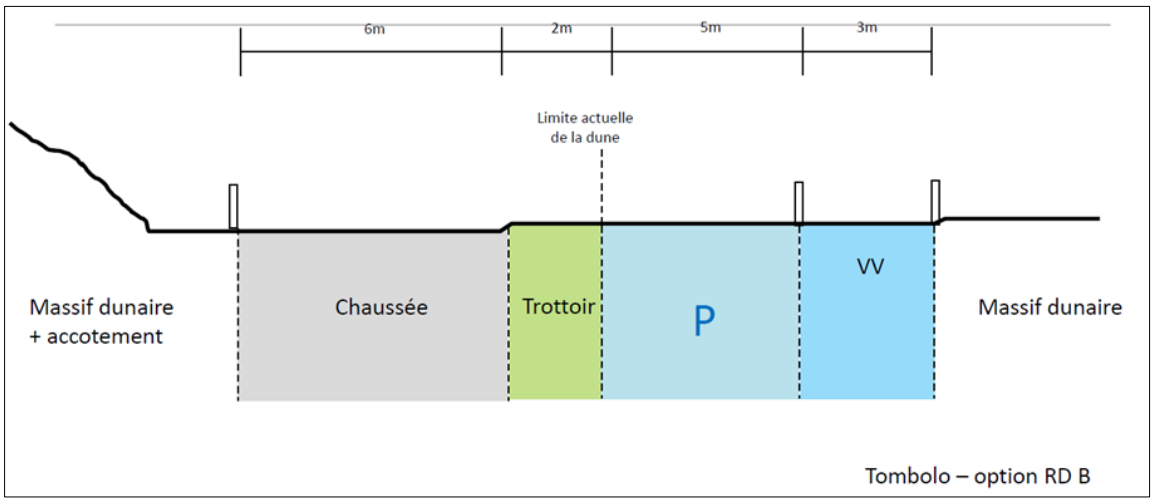


Fig. 2 - Exemple alternatif de profil en travers de référence pour le tombolo de Gâvres (source : présentation au Cotech 2020)

Le tracé envisagé, qu'il s'agisse de l'implantation du stationnement automobile ou de la voie verte, qui comporte de nombreuses variantes, traverse des secteurs vulnérables et sensibles ; en tant que tel, il est susceptible d'impacts significatifs, tant sur le paysage, en grande partie dunaire, que sur une biodiversité très variée mais fragile.

La mission d'inspection générale des sites et paysages est sollicitée en amont de cette procédure, avec l'accord du préfet. Le présent rapport ne constitue donc pas un cadrage préalable[3] de l'étude d'impact d'un projet d'aménagement au sens de l'article R.122-4 du code de l'environnement, pour lequel les missionnés n'ont pas compétence. Il s'agit pour eux « *d'apprécier les différents scenarios envisagés et alternatifs dans l'intérêt de la protection du site classé et des milieux naturels des dunes* ». Cette double évaluation a conduit à effectuer cette mission de concert avec un membre de la section milieux, ressources et risques à l'IGEDD.

À titre liminaire, il convient de préciser la mention « *dans l'intérêt de la protection* », tant du site classé que des milieux naturels. La commande indique que la mission « *doit permettre de définir les lignes directrices pour accompagner le porteur de projet afin d'identifier un tracé le moins impactant, qui permette de limiter les éventuels aménagements et leur incidences environnementales. Il devra s'inscrire dans une recherche de sobriété à la hauteur des exigences qualitatives attendues dans le cadre d'un site classé et d'un label Grand Site de France* ».

Il est rappelé cependant que l'identification du tracé présentant le moins d'incidences (« *le moins impactant* ») relève de la définition du projet et devrait résulter de l'analyse des solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine au sens du code de l'environnement. Il n'est donc pas la compétence de l'inspection. Celle-ci pourra en revanche formuler des orientations générales, fondées sur la sobriété et l'attention aux milieux.

2. Le contexte

2.1. Un site patrimonial et naturel d'exception détenteur du label Grand Site de France.

Le site concerné par le projet s'inscrit dans un paysage essentiellement côtier, dont la plus grande partie est composée d'un immense massif dunaire de 25 km qui s'étend de la rade de Lorient jusqu'à la presqu'île de Quiberon (voir fig. 3 page suivante).

[3] Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Si le maître d'ouvrage le requiert, avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement). Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement.

PUBLIE

Fig. 3 - Grandes unités morphologiques et paysagères - (source : dossier Grand Site)

Ce vaste espace a été protégé pour ses paysages par des sites inscrits[4] et classés[5] (voir fig. 4 page suivante) qui comportent une partie continentale dunaire et une partie maritime. Précisons que le site des « *Dunes de Plouharnel et d'Erdeven* », correspondant à la partie sud du massif dunaire, a été classé non seulement pour son critère pittoresque, mais aussi **scientifique**, au regard de sa biodiversité. Au total, ce sont environ 8 500 ha d'espaces naturels protégés dont 2 800 ha terrestres. Le site inclut plusieurs monuments historiques inscrits ou classés (mégalithes, ruines gallo-romaines, fortifications, remparts…)

Une première Opération Grand Site (OGS), entre 2002 et 2010, a rencontré des difficultés de financement et de portage politique, ce qui a conduit à lancer une nouvelle OGS en 2012.

Le périmètre actuel de l'OGS va un peu au-delà du seul massif dunaire, incluant des espaces naturels ou agricoles limitrophes en arrière-littoral, ainsi que des parties urbanisées jusqu'aux routes départementales qui en marquent certaines limites. Il couvre une surface de 11 500 ha, dont 5 200 ha terrestres.

Le gestionnaire du Grand Site est un syndicat mixte qui regroupe le conseil départemental du Morbihan, les six communes d'Erdeven, Étel, Plouharnel, Plouhinec, Quiberon et Saint-Pierre Quiberon, ainsi que la communauté d'agglomération Lorient Agglomération, dont fait partie la commune de Gâvres. Le syndicat mixte est à la fois chargé de la gestion, de l'animation et de la valorisation du Grand Site. Son comité de pilotage est co-présidé par le préfet et le président du syndicat mixte.

Comme pour tous les Grands sites, il établit un programme de travail pluriannuel, présenté à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSPP), notamment au moment de la demande de label et lors de son renouvellement périodique. Le programme 2018-2024, qui comprend le projet de véloroute, a permis à ce stade la réalisation de différents états des lieux et études (voir chap. 4), à l'initiative du conseil départemental ou du syndicat mixte.

[4] « *Zones dunaires de Gâvres et de Plouhinec* » - deux sites inscrits en 1981

[5] « *Dunes et étangs littoraux de Gâvres et de Plouhinec* » - Décret du 22 novembre 1977 ; « Du*nes de Plouharnel et d'Erdeven et le domaine public maritime* » - Décret du 29 août 2023 ; le Grand Site « *Dunes sauvages de Gâvres à Quiberon* » comporte un troisième site classé « ***Côte sauvage de la presqu'île de Quiberon*** » - Arrêté du 7 juillet 1936, mais celui-ci n'est pas concerné par le projet.

Le label Grand Site de France a été accordé le 24 décembre 2018 pour 6 ans : sa demande de renouvellement devrait être déposée fin 2024, pour 8 ans. Si les actions conduites jusqu'ici s'inscrivaient en grande partie dans une démarche de réparation et de protection du milieu naturel, le syndicat mixte, tout en poursuivant les actions entreprises, souhaite désormais mettre l'accent sur les valeurs du Grand Site et leur diffusion.

Rappelons que le label Grand Site de France reconnaît la mobilisation des élus et acteurs locaux pour **préserver et restaurer les milieux naturels et les paysages,** tout en permettant aux visiteurs **de le découvrir dans des conditions respectueuses de sa fragilité**. À ce titre, il ressort des débats de la CSSPP que celui-ci nécessitait : « ***une vigilance particulière sur la limitation des aménagements et sur leur sobriété***. »

Cette recommandation est en particulier applicable aux projets liés au stationnement automobile et à la véloroute.

2.2. Des milieux naturels fragiles et protégés

Ce vaste site littoral présente des milieux naturels très riches, voire exceptionnels. Ils ont été fortement restaurés, en particulier entre 2002 et 2006, notamment à la suite de la catastrophe de l'Erika, qui a conduit à l'apport de financements conséquents. Leur préservation s'inscrit dans un contexte réglementaire complexe et exigeant.

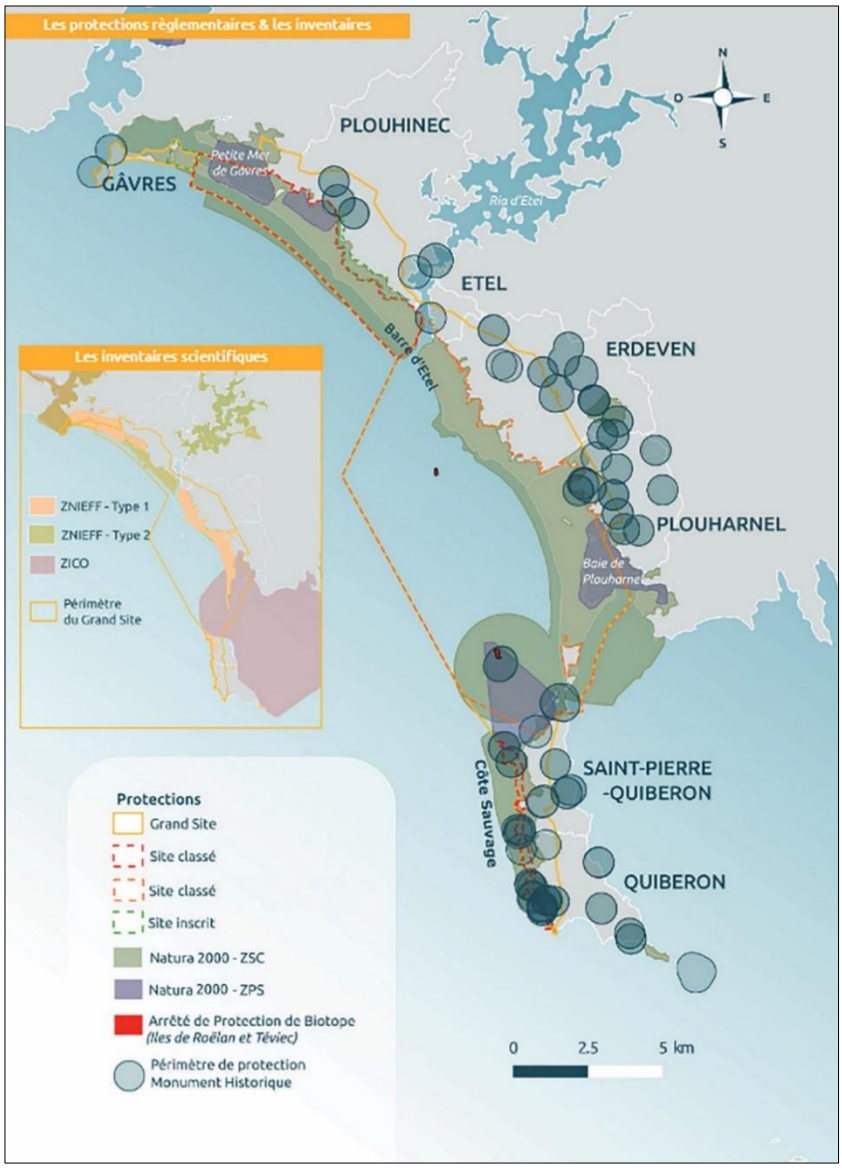


Fig. 4 - Protections réglementaires (source : dossier Grand Site)

La valeur des milieux naturels du site est reconnue par différentes mesures de protection ou de gestion : trois sites Natura 2000[6] : deux zones de protection spéciale (ZPS), « *Baie de Quiberon* » (FR 5310093) et « *Rade de Lorient* » (FR 5310094) et une zone spéciale de conservation (ZSC) « *Massif dunaire Gâvres-Quiberon et zones humides associées* » (FR 5300027 - 6 813 ha dont 58 % en mer)[7]. Ce dernier est géré par le syndicat mixte pour le conservatoire du littoral. Le secteur comporte en outre deux arrêtés de protection de biotope (îlots de Roëlan et de Téviec, et petite mer de Gâvres).

2.3. Une forte pression touristique

Ces paysages exceptionnels font l'objet d'une forte fréquentation touristique qui est source d'une pression considérable sur le milieu naturel. Selon les études de notoriété, le site est un des plus fréquentés de Bretagne. Si les plages connaissent un afflux massif durant la période estivale, la presqu'île de Quiberon, plus au sud, attire nombre de visiteurs toute l'année. Au total, plus d'un million de visiteurs annuels sont accueillis et canalisés pour que leur passage porte le moins possible atteinte aux milieux fragiles, encore plus vulnérables dans un contexte de changement climatique.

Dans le cadre de son programme d'actions, le syndicat mixte a mis en œuvre plusieurs d'entre elles visant à la restauration et la revalorisation des milieux naturels et des paysages dégradés, ainsi qu'à mieux gérer et rendre compatibles protection des milieux et fréquentation touristique : recul de plusieurs parkings automobiles par rapport au rivage, protection d'espaces naturels contre le piétinement, réalisation d'une portion de la voie verte entre Quiberon et la ria d'Étel, etc.

La gestion de la fréquentation touristique suppose une vision de long terme. Le programme 2018-2024 du Grand Site présenté en 2018 à la CSSPP prévoyait quatre axes de travail : préservation des patrimoines naturel et culturel ; gestion des flux de visiteurs et du trafic, du stationnement, des circulations douces et de la signalétique ; information et pédagogie ; association et sensibilisation des acteurs économiques locaux.

Il précisait qu'il « *conviendra d'accompagner la réalisation des futurs aménagements afin qu'ils s'effectuent dans le respect et en cohérence avec les paysages du Grand Site […] il sera nécessaire de concilier les différentes pratiques afin de trouver le point d'équilibre entre aménagements d'accueil du public, de découverte et de préservation des paysages* ».

La CSSPP a rendu un avis favorable au programme d'actions dans ses grandes lignes, qui ne constitue cependant pas une validation du détail de chacune des actions.

2.4. Un projet de véloroute encore à préciser

Le programme d'actions 2018-2024 comportait le développement d'un réseau d'itinéraires vélo, inscrit dans le programme plus vaste du schéma d'itinéraires cyclables de la Bretagne. Le schéma régional comprend un itinéraire V5 dit « *la Littorale* » ou véloroute du schéma national V45, qui longe les côtes et est appelé à relier Roscoff et Saint-Nazaire, soit plus de 650 km. L'itinéraire, en cours d'aménagement, ne présente pas de continuité entre ses segments et alterne parties dédiées et voiries partagées, en majorité sur des petites routes. Il s'agit d'un itinéraire à vocation prioritairement de loisir et de tourisme, y compris de proximité ; la question de son usage pour des déplacements pendulaires n'a pas été évoquée clairement.

Le programme d'actions inclut notamment le tronçon de l'itinéraire en site propre dans le Grand Site. Le coût prévu de l'aménagement, 3,6 M€, est financé par le conseil départemental au titre de sa compétence de développement économique et touristique. Le programme comprend également l'amélioration des aires d'accueil et de stationnement automobile, pour 500 000 €.

[6] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

[7] Il s'agit du plus vaste ensemble dunaire de Bretagne (dunes de Plouhinec, d'Erdeven, de Plouharnel et dunes perchées de la Côte Sauvage à l'ouest de la presqu'île de Quiberon), entrecoupé en son centre par la rivière d'Étel et limité au nord par la "mer de Gâvres", vaste lagune située à l'abri d'un tombolo et au Sud par la Baie de Quiberon, située en arrière également d'un tombolo. Le site comprend également les zones humides et étangs arrière-dunaires ainsi que les prairies et landes tourbeuses de Erdeven. Il comprend 20 habitats d'intérêt communautaire dont deux prioritaires : Lagunes côtières et Dunes côtières fixées à végétation herbacée ou dunes grises, qui couvrent 72 % de la partie terrestre. C'est le site breton couvert par la grande surface de dune grise ininterrompue sur 25 km, sinon par la rivière d'Étel. Quatre espèces végétales d'intérêt communautaire ont été recensées dont une prioritaire, Omphalodes littoralis ainsi qu'une trentaine d'espèces végétales protégées au plan régional ou national et une soixantaine inscrites sur la liste rouge armoricaine (source : https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR5300027/tab/gestion)

PUBLIÉ

La définition précise de ces projets est à venir. L'appréciation des besoins de stationnement automobile en rapport avec l'itinéraire cyclable et ses modalités d'articulation avec le réseau cyclable local ne figurent pas au dossier fourni à la mission. En outre, le projet d'itinéraire nécessite de pérenniser et moderniser le bac saisonnier permettant de franchir la ria d'Étel (voir chap. 3.3.).

2.5. Des acteurs aux compétences variées à mieux associer au projet

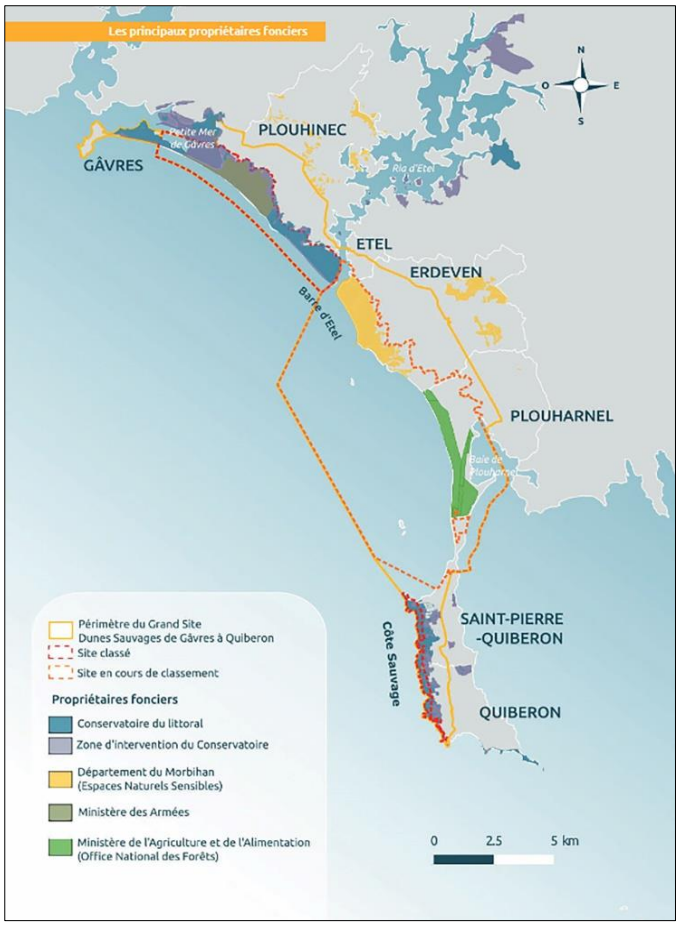


Fig. 5 - Les principaux propriétaires fonciers (source : dossier Grand Site)

Les entretiens effectués avec différents acteurs ont montré une volonté partagée d'aboutir, avec parfois des positions différentes, voire divergentes, quant aux enjeux et aux priorités.

L'aspect financier n'a pas semblé poser de difficultés insurmontables, le département étant porteur du projet, qui participe à la véloroute bretonne. Les moyens susceptibles d'être affectés aux aménagements connexes (stationnement automobiles et vélos, aménagements cyclables destinés à la desserte locale, etc.), qui sont du ressort du Grand Site, sont plus réduits mais la volonté d'aboutir est présente.

Les acteurs semblent conscients de la nécessité de prévoir une étude d'impact approfondie compte tenu des enjeux et de l'atteinte potentielle portée au site Natura 2000 et à des habitats prioritaires. Ils paraissent attentifs à l'intégration du projet de véloroute dans le paysage et les milieux naturels et soucieux de la qualité d'accueil du public.

Les associations rencontrées ont paru très compétentes sur les questions de biodiversité, mais également très attentives aux aspects de sécurité routière.

La variété des propriétaires fonciers des terrains d'implantation envisagés pour la véloroute constitue une difficulté complémentaire : conservatoire du littoral, collectivités publiques (conseil départemental, communes, État ou établissements publics, etc.).

Or, parmi eux, certains acteurs, pourtant *a priori* incontournables, ne paraissent pas suffisamment associés à la démarche (ministère des armées, conservatoire du littoral…)

3. Trois tronçons de véloroute en site classé

3.1. Un projet de réseau cyclable qui souffre d'une analyse de besoins insuffisante

Le projet se situe à l'intérieur d'un fuseau que l'on peut découper en trois tronçons qui présentent des configurations différentes et des problématiques spécifiques. On reviendra sur chacun de ces tronçons en 3.2, 3.3 et 3.4. Tous présentent en revanche une combinaison de pistes et de stationnements : outre le tronçon de l'itinéraire cyclable national (V5), qui devrait prendre la forme d'une voie verte, le projet prévoit le développement d'un réseau secondaire de dessertes en modes actifs sur l'ensemble du Grand Site, et une offre de stationnement automobile et d'aménagement des accès automobiles à tous les points d'entrée du site.

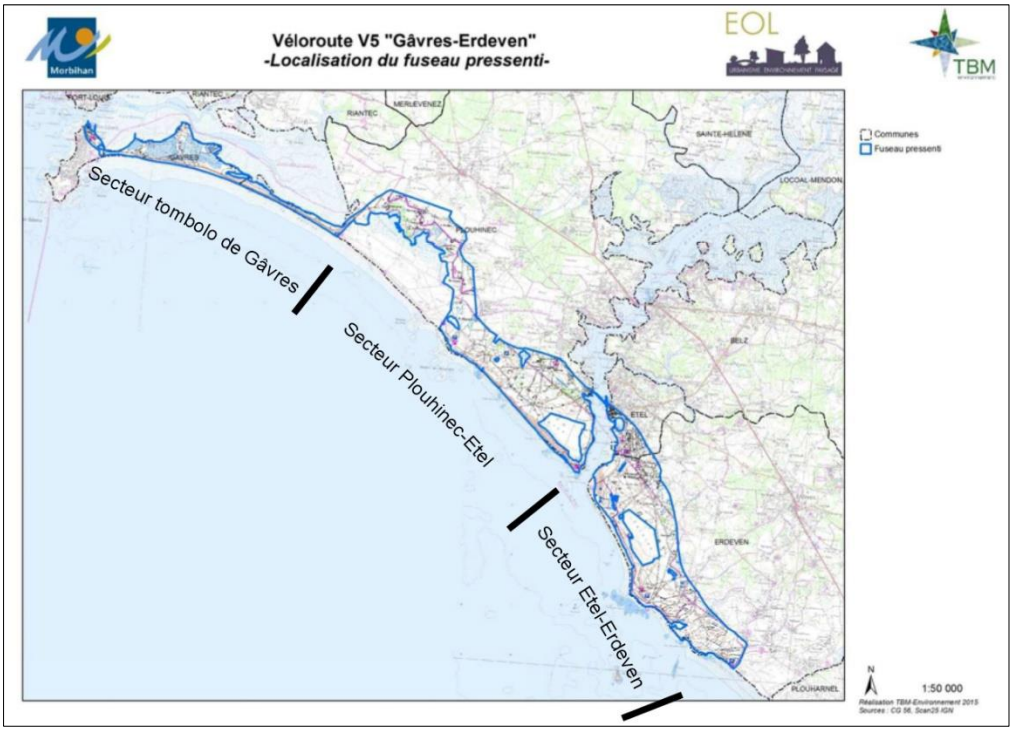


Fig. 6 - Les trois secteurs du fuseau du projet (d'après dossier de présentation et demande de cadrage)

Le syndicat mixte a réalisé un important travail d'aménagement des stationnements automobiles littoraux. Leur fréquentation est encore très importante, en particulier l'été, et semble en outre susciter du stationnement sauvage. Une réflexion partenariale a été engagée pour proposer des alternatives comme des parkings relais dont pourraient partir des navettes, etc. Dans ce contexte, le territoire souhaite s'appuyer sur un réseau d'itinéraires destinés aux cycles, piétons et cavaliers permettant de se déplacer et de découvrir l'ensemble du Grand Site.

Ce vaste projet a fait l'objet d'un certain nombre d'études, lancées dans le cadre du programme du Grand Site indiqué plus haut :

- plusieurs, portées par le conseil départemental[8] concernent l'état initial des milieux traversés par le projet : milieu physique et humain (avril 2020) ; paysage et patrimoine (juin 2020) ; milieu naturel et atlas cartographique (janvier 2021) ; une cartographie des variantes possibles pour la voie cyclable a également été réalisée en mai 2020 ;
- une étude de stationnement commandée par le syndicat mixte[9] a fondé l'élaboration de scénarios pour l'organisation du stationnement automobile le long de l'aménagement cyclable et la résorption du stationnement sauvage (septembre 2021). Elle devait permettre une réflexion partenariale animée par le syndicat mixte en vue d'aboutir à un schéma dit « stratégique » des aires de stationnement automobile à l'échelle du Grand Site.

[8] Bureau d'études *AEPE Gingko*
[9] Bureau d'études *Inddigo*

Cette étude de stationnement sur le littoral ne constitue pas une étude de fréquentation du site ou de ses principaux points d'intérêt, mais un diagnostic fondé sur l'observation de la fréquentation de quelques aires de stationnement automobile, sur quelques jours, pendant l'été 2019, complété par une étude plus ancienne et des observations sur Géoportail et Google Maps.

L'étude de fréquentation du site lui-même avec une analyse des origines et destinations des visiteurs ne figure pas au dossier et il n'est pas sûr qu'elle ait été effectuée ni qu'elle soit programmée pour l'instant. La mission considère hautement souhaitable qu'elle soit réalisée en priorité dans le cadre du renouvellement du label Grand Site de France.

L'étude de stationnement propose trois scénarios : le premier donne la priorité à la préservation des milieux naturels ; le second associe les aires de stationnement à la voie verte ; le troisième améliore les accès aux plages. L'étude tente d'identifier, pour chacun, les modalités de moindre impact environnemental, notamment dans la perspective de la demande d'autorisation environnementale. Le dimensionnement du stationnement automobile n'est pas argumenté ni interrogé alors qu'il paraît très généreusement dimensionné. À titre d'illustration, la consommation d'espace destinée au stationnement automobile est supérieure à celle prévue pour le tracé de la véloroute.

Si les différentes études sur les milieux naturels apparaissent intéressantes et bien documentées, celles qui portent sur le projet de véloroute sont encore incomplètes. En effet, faute d'études de trafic, un certain nombre de variantes ne sont pas suffisamment explorées à ce stade, en particulier :

- les variantes de tracé hors massif dunaire ou le détournement de la circulation motorisée, le tout en arrière-littoral avec circulation sur la chaussée actuelle, le cas échéant rétrécie, d'un réseau de navettes et d'une circulation riveraine réduite, par exemple en sens unique inversé à la ria d'Étel et au tombolo ;
- la relation entre voitures et vélo (en matière de stationnement et de cohabitation à vitesse très réduite, par des aménagements de voirie adaptés, sur les différents axes : transport, desserte des parkings, accès au littoral), ainsi que la nature de la véloroute (largeur, dimensionnement, matériaux, etc.) ;
- la question du partage de la voie verte avec les cavaliers, le long d'une circulation motorisée, qui suppose une largeur suffisante pour ne pas présenter un risque de sécurité pour les usagers piétons et cyclistes en cas d'effarouchement d'un cheval par le passage d'un véhicule un peu bruyant. En outre la gestion des dépôts de crottin de cheval devra également être abordée.

Concernant l'étude sur le stationnement, prévue au programme d'action du Grand Site et complémentaire de la question des dessertes cyclables, elle porte sur le dimensionnement et la localisation des différents parkings, mais, là aussi, la relation voiture-vélo n'est guère évoquée. En outre l'articulation de la véloroute, du système de stationnement vélo (y compris de la mise en sécurité des sacoches des cyclotouristes, compte tenu de la vocation principale de la V5) et du réseau local des itinéraires destinés aux modes actifs n'est pas abordée à ce stade.

Le projet se situe dans un fuseau à l'intérieur duquel différentes variantes ont été examinées. Sans entrer dans le détail des multiples tracés proposés, les trois principaux tronçons parcourus par le projet font l'objet de problématiques assez différentes.

3.2. Le secteur nord : le tombolo de Gâvres

Le tombolo naturel de Gâvres, entre l'océan et la « petite mer de Gâvres » est très étroit, avec une route qui n'a été créée qu'à la fin du XIX^{e} siècle, sur digue, et qui présente aujourd'hui un trafic automobile important. Il est situé sur environ 3 km en site classé, dans sa partie est. Côté océan, il borde une plage très réduite à marée haute et présente une fragilité intrinsèque à l'érosion marine. Mi-décembre 2023, une partie du cordon littoral s'est ainsi effondrée à Gâvres, touchant notamment la digue appartenant à l'armée. Pour le moment, l'érosion en période hivernale est compensée par un engraissement l'été et il s'est formé une petite dune entre la route et la mer.

Côté intérieur, vers la petite mer de Gâvres, la route borde au nord-ouest des espaces enherbés ou humides, en grande partie propriétés du conservatoire du littoral, sur lesquels des variantes de véloroute sont proposées, dont la pertinence et les conditions de mise en œuvre restent à démontrer et pour lesquelles le conservatoire n'a apparemment pas été pleinement associé.

PUBLIE

Le tombolo est encore plus étroit au sud-est, en site classé et les activités nautiques et pratiques de stationnement sauvage sur les bords de la route fragilisent encore ce secteur qui appartient à l'armée et qui est par ailleurs en zone Natura 2000 (directive oiseaux).

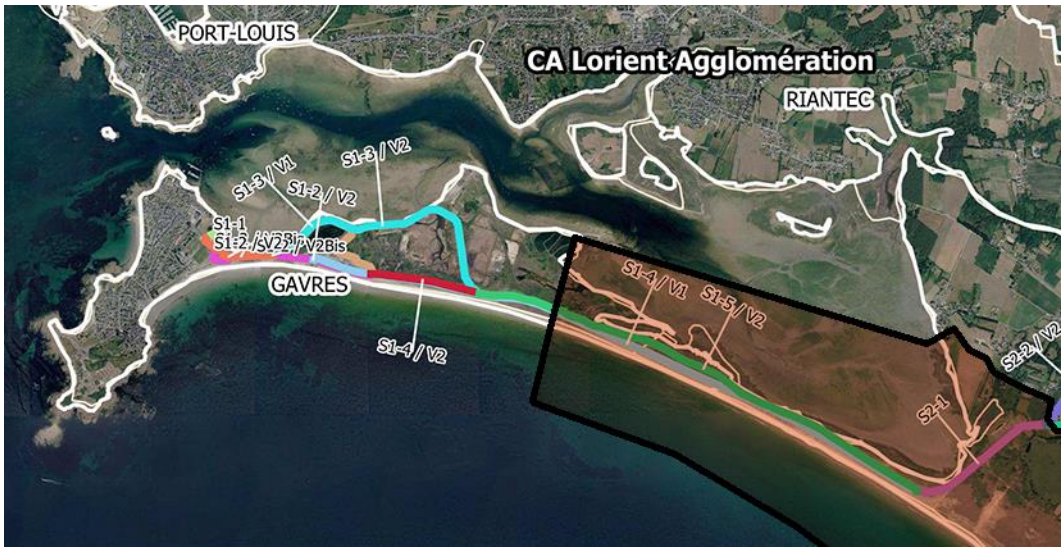


Figure 7 - Variantes de tracé de la véloroute sur le tombolo. En traits noirs le site classé – site inscrit non représenté

Le passage d'une véloroute sur ce secteur ne pose pas de problème majeur du point de vue du site classé, si toutefois elle est créée sur l'emprise de la route, moyennant éventuellement un léger élargissement côté nord. Toutefois cette solution n'est pas sans susciter des réticences locales, du fait du partage de la voirie, perçue comme une perturbation du trafic automobile, qu'il conviendrait en tout état de cause de ralentir, au regard de la fragilité des milieux traversés, le rétrécissement de la chaussée circulée par les automobiles étant cohérent avec cet objectif. C'est pourquoi le profil en travers de l'ensemble de l'aménagement doit encore être précisé, en particulier pour mesurer l'impact de l'infrastructure sur la petite mer de Gâvres et les rivages qui la bordent.

La question du stationnement automobile sur le tombolo et tout le long de la route, et particulièrement en été, est un point délicat de ce secteur. Des projets de création ou de restructuration de parkings sont en cours qui devraient permettre de résoudre le problème, à condition d'interdire effectivement le stationnement automobile tout au long de la traversée du tombolo et les accès des activités nautiques associées en supprimant la possibilité d'une aire de retournement à mi-parcours. Le dossier à l'appui de la future demande de cadrage montre que les réflexions ont abouti en particulier à proposer de supprimer le stationnement sauvage en bord de route et de conforter le stationnement aux entrées du tombolo mais sans prévoir de dispositifs d'interdiction effectifs. La proposition de création d'aires de stationnement sur des délaissés routiers dans le secteur Linès, en site classé, et dont une grande partie appartient également au ministère de la Défense, sera toutefois à préciser.

Par ailleurs, la fréquentation cycliste du tombolo nécessite une étude de trafic ainsi qu'une réflexion sur la capacité du système de bacs qui relie Lorient à Gâvres : la connexion avec la voie V5 va très probablement augmenter la demande, ce qui aura aussi un impact sur le dimensionnement de la voie verte.

Sur cette partie du tracé, une réflexion est particulièrement nécessaire sur la cohabitation vélo - véhicules motorisés. La route est en effet rectiligne sur plusieurs kilomètres et la vitesse des véhicules doit être limitée par des rétrécissements et des aménagements adaptés, permettant en particulier d'améliorer la sécurité. On sait qu'un accident a focalisé l'attention en février 2021 et a été suivi d'aménagements, réalisés sans autorisation, bien qu'avec semble-t-il l'accord du sous-préfet de l'époque : une réflexion globale sur la sécurité routière est nécessaire sur cette portion. La mise en place d'une navette en été, proposée dans le projet, devrait également améliorer la sécurité en diminuant la circulation. Un dispositif de navettes à la demande devrait être envisagé en dehors de l'été, par exemple le week-end.

3.3. Le secteur central : de Plouhinec à la ria d'Étel

Au sud du tombolo, la côte est bordée d'un massif dunaire qui s'étend jusqu'à la presqu'île de Quiberon. Le secteur de Plouhinec à Erdeven se divise en deux parties, séparées par la ria d'Étel.

Le deuxième tronçon concerne le secteur de Plouhinec à la ria d'Étel. Au sortir du tombolo (secteur « Linès »), la voie verte longe la route, du fait des installations militaires de part et d'autre, et pénètre à l'intérieur des terres, au sud du bourg de Plouhinec, puis emprunte les petites routes et chemins qui bordent le site classé, parfois marginalement, souvent en site inscrit. À l'est, entre le lieu-dit Magouëro et la ria d'Étel, les terrains sont essentiellement propriété du conservatoire du Littoral dont l'association au projet est, là aussi, absolument nécessaire.

Fig. 8 - Variantes de tracé de la véloroute sur le secteur Plouhinec. En traits noirs le site classé

Deux tronçons, l'un au Linès (repère A sur la carte), l'autre à l'ouest de Magouëro (repère B sur la carte), sont en site classé, mais empruntent des routes existantes, en voirie partagée. Le site classé est donc relativement peu affecté par le projet et les aménagements cyclables ne posent pas de problème de ce point de vue. Certaines variantes, qui empruntent des sentiers dans l'espace dunaire, maintenues « *pour continuer à être questionnées car elles offrent une vue imprenable sur les dunes et la mer* », doivent toutefois être traitées avec prudence.

La question du stationnement sur ce tronçon a fait l'objet de réflexions qui ont abouti à conforter les aires de stationnement automobiles existantes et à les reconfigurer pour y reporter le stationnement sauvage, plutôt que de les déplacer. C'est le cas des trois aires au sud de Plouhinec. Ces réaménagements devraient s'accompagner d'un travail d'insertion paysagère dans le milieu dunaire, ainsi que d'aires permettant l'accueil et le stationnement des vélos. Ils devraient surtout être complétés d'une réflexion sur le dimensionnement du stationnement automobile dans l'ensemble du site qui ne peut s'appuyer que sur un projet stratégique portant sur la fréquentation souhaitée du site, tant en termes quantitatifs qu'en termes qualitatifs.

À l'approche d'Étel, le projet de véloroute se heurte à la rivière d'Étel (la ria). La traversée de la ria d'Étel nécessite en effet, soit de prendre au lieu-dit « le Magouër » un bateau-navette (le « *Passeur* », repère D sur la carte) soit de passer par le pont, étroit et très fréquenté, à presque 3 km[10] en amont d'Étel, sur la RD781 (repère C). Ce pont ne figure pas dans le fuseau d'étude.

La navette ne fonctionne plus depuis un certain temps, faute en particulier de personnel. Sa remise en service, prévue en 2024, est absolument indispensable au bon fonctionnement de la véloroute. Le passage par le pont de la RD 781 ne constitue qu'un pis-aller. La question de la saisonnalité doit être également interrogée, le passeur ne fonctionnant, contrairement à la navette de Gâvres, que d'avril à septembre. **En l'absence de solution, l'itinéraire ne serait pas fonctionnel.**

[10] Pendant un temps équivalent à 3 km à vélo, une voiture parcourrait environ 15 km, l'ensemble du détour correspondant à une demi-heure.

3.4. Le secteur sud : d'Étel à Erdeven - Kerhilio

Au sud d'Étel, le projet traverse la partie de massif dunaire qui a fait l'objet du site classé le 29 août 2023. Les rapports d'inspection, préalables au classement ou à l'attribution du label Grand Site de France, avaient souligné la fragilité du site et les atteintes qui y avaient été portées. Ces dernières ont affecté la biodiversité et des paysages, par exemple par l'extraction de sable jusqu'au niveau de la nappe jusqu'aux années 1970, ou l'échouage du TK Bremen en 2011. D'autres perturbations ont résulté des usages (stationnement dans les dunes et sur les plages, piétinement, dépôts de déchets, dégradations, etc.).

Ces rapports avaient cependant aussi souligné le travail considérable réalisé localement pour remettre les lieux en état, protéger les dunes et canaliser la fréquentation, et aussi gérer la biodiversité de ce secteur situé en zone Natura 2000 et en espace naturel sensible du département du Morbihan.

Mais une vigilance s'impose sur ce secteur, encore très fréquenté. La question de la cohabitation entre les différents moyens de transports et activités (voitures, vélos, piétons, remorques de planche à voile ou de bateaux, etc.), la cohérence de la voirie et des sens de circulation, la sobriété des aménagements sont indispensables pour aboutir à un projet respectueux de l'environnement.

Le projet de véloroute, avec ses variantes, est quasiment en totalité dans le site classé, qu'il traverse en bord de mer ; il reprend en grande partie le tracé du GR34. L'élargissement et/ou l'artificialisation des revêtements de certains axes aux dépens des espaces naturels sont prévus, pour obtenir la continuité de la véloroute, alors que le massif dunaire a été grandement restauré et protégé.

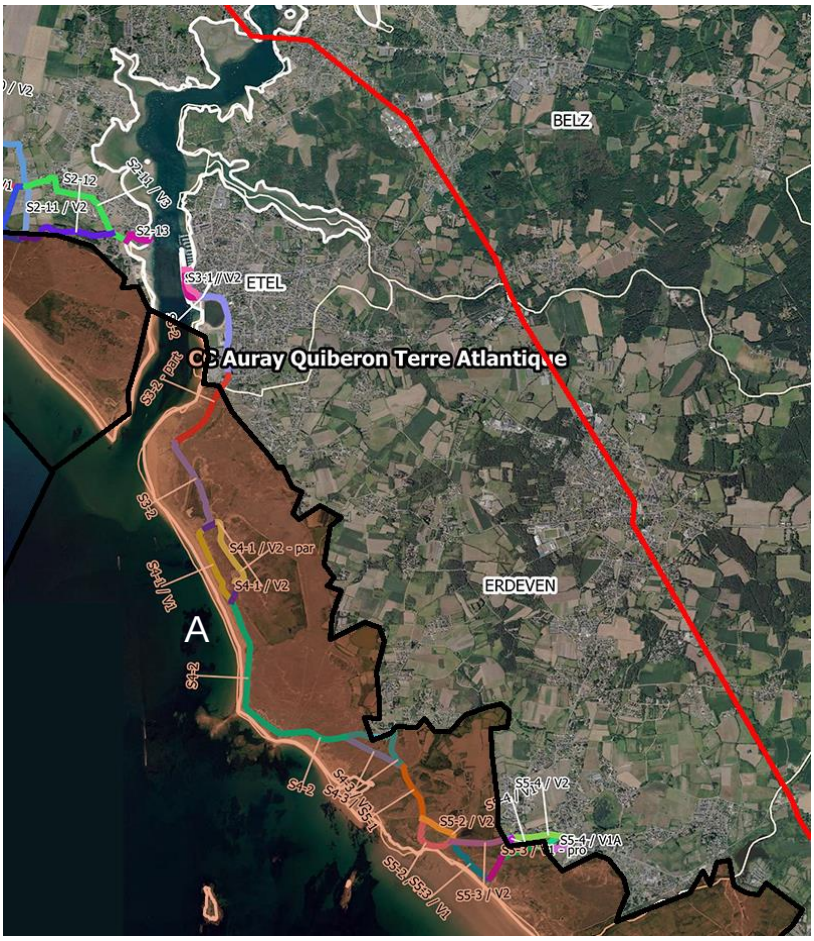


Fig. 9 - Variantes de la véloroute sur le secteur Erdeven, en site classé – (en rouge la RD781)

Plusieurs tracés sont possibles : le passage dans le massif dunaire, avec la conséquence d'une certaine artificialisation du site, en particulier pour les secteurs le long de la plage de Kerminihy (repère A sur la carte) ; la cohabitation entre cyclistes, cavaliers et circulation automobile (voitures, camping-cars et navettes, etc.) sur les axes routiers existants dans le massif dunaire (quitte à les adapter en imaginant des

circulations en sens unique) ; le passage des cyclistes ailleurs que sur le littoral, plus à l'intérieur des terres, sur les petites routes situées entre 400 et 900 mètres du rivage, ce qui suppose sans doute d'organiser l'accès vélo aux plages via des cheminements transversaux, sur lesquels pourrait également s'appuyer le réseau local de voies cyclables.

En termes d'affichage, reléguer à l'intérieur des terres les cyclistes et les cavaliers pour ne pas gêner les automobilistes n'est pas positif pour l'image du site et laisse entendre que ces derniers y sont prioritaires. C'est en tout état de cause une solution qui ne paraît pas souhaitable pour un Grand Site qui souhaite maîtriser sa fréquentation motorisée, et aussi les nuisances qui l'accompagnent. Il resterait donc à faire un choix entre une solution de partage de la voirie avec des aménagements très adaptés à son apaisement et un report de la circulation motorisée, hormis les navettes, sur les routes rétro-littorales.

Une autre question est celle de l'ensablement de la voirie, amené par les tempêtes et les vents du large, et qui nécessite un entretien permanent. Le fait de rejeter le sable des voies dans la dune, comme la mission a pu le constater sur place, n'est pas positif pour une biodiversité déjà vulnérable.

Il ne semble pas souhaitable de faire passer des véhicules motorisés dans des espaces naturels rares et fragiles, en secteur Natura 2000, en espace naturel sensible et en site classé, au motif de leur proximité avec la mer et des jolies vues qu'ils offrent, sans prendre en compte le respect d'une nature protégée et menacée par la surfréquentation, risque qui a en grande partie justifié le classement.

La réflexion devrait donc porter soit sur le report du trafic motorisé en rétro-littoral, soit, à la rigueur, sur le partage de la voirie, quitte à envisager des élargissements mineurs çà et là. Le projet emprunte à ce stade le sentier littoral entre Kerminihy et la Roche sèche, où passe le GR34, qui longe des espaces particulièrement fragiles, objets de restaurations par le passé, notamment dans les anciennes sablières devenues des zones humides.

En matière de stationnement automobile, l'objectif indiqué par le dossier sur ce tronçon est, comme pour le précédent, de conforter les parkings automobiles existants en optimisant leur capacité et en reportant pendant la saison estivale le stationnement sauvage sur des aires complémentaires. **Il conviendra d'être extrêmement prudent sur les relocalisations de « poches » de stationnement automobiles, dont certaines pourraient empiéter sur des zones humides, en particulier près de Kerhilio**. De manière générale, ces réaménagements devraient s'accompagner d'un travail d'insertion paysagère dans le milieu dunaire et surtout d'une réflexion approfondie sur leur dimensionnement pour éviter que leur extension programmée ne constitue un « appel d'air ».

4. Un projet à préciser et à auto-évaluer dans ses multiples impacts

Si le dossier transmis a déjà fait l'objet d'un important travail de recherches et de réflexion, il reste encore incomplet, ce qui est compréhensible compte-tenu de la complexité du sujet, de la diversité des thèmes et de leurs interactions, difficiles à cerner. Le rôle de la mission n'est pas de critiquer mais de suggérer des pistes complémentaires de recherche.

4.1. Un projet compatible avec le site classé moyennant certaines adaptations

Il convient de rappeler au préalable que le projet nécessitera une autorisation spéciale du ministre au titre du ou des sites classés chaque fois que ceux-ci sont concernés, et ce, indépendamment de toute autre considération.

Si le passage d'une véloroute en sites classés ne se heurte pas à une impossibilité de principe, le projet devra, pour espérer être compatible, présenter un impact réduit sur ces sites. Celui-ci est réduit dans le cas du passage sur de la voirie automobile existante, dès lors que les élargissements sont mineurs. Dans la partie sud, au sud d'Étel, le passage sur des routes existantes devrait être étudié prioritairement ou, à défaut, le report du trafic motorisé sur des routes rétro-littorales, le trajet le long de la côte, dans des secteurs naturels fragiles, semblant favoriser une fréquentation supplémentaire peu souhaitable.

Toujours du point de vue du site classé, un dimensionnement bien plus réduit des stationnements automobiles est nécessaire ainsi que l'aménagement de services minimaux (toilettes sèches notamment, poubelles), une meilleure intégration paysagère et un regroupement dans des contextes préservant les milieux naturels fragiles.

PUBLIE

Enfin, une réflexion est à mener sur la coordination avec le réseau cyclable local de manière à obtenir un schéma cyclable d'ensemble cohérent, soucieux de l'interconnexion de la côte avec les zones habitées de l'intérieur, dans le respect des milieux et en développant des alternatives accrues à la fréquentation motorisée.

Mais en dehors des exigences propres à la loi de 1930 sur la protection des sites, le projet pose un certain nombre de questions, dans la perspective d'une évaluation environnementale.

4.2. Le besoin d'un projet stratégique sur la fréquentation

Le dossier auquel la mission a eu accès, on l'a dit, est encore assez imprécis. Il ne présente aucun état des lieux. Il manque une carte générale sur laquelle apparaîtraient l'ensemble des voiries et chemins, les parties et les itinéraires destinés aux modes actifs réalisés, les liaisons existantes, les périmètres à enjeux particuliers (par exemple le champ de tir de Gâvres), l'analyse parcellaire précise et le cas échéant l'accord de principe des propriétaires fonciers pour la réalisation d'aménagements, etc.

Le Grand Site, qui commence à atteindre un bon niveau de maturité, ne pourra cependant pas faire l'économie d'élaborer une stratégie claire sur sa fréquentation touristique. Cela constitue, avec la préservation de ses paysages, un des piliers qui justifient le label.

Un tel travail nécessite de se poser un ensemble de questions manifestement pas assez approfondies à ce stade et qui devraient pourtant largement orienter le choix entre les différents scénarios possibles du projet envisagé et objet du présent rapport : niveau souhaitable de fréquentation ; modalités d'accès aux différentes parties du site ; interactions avec les communes rétro-littorales ; capacités d'accueil temporaire ; régulation du trafic de transit dans le site ; encadrement des différentes activités nautiques (kitesurf par exemple). La question des dommages aux milieux, du fait de ces activités, doit être abordée : information, canalisation, organisation par des aires de retournement (en particulier sur le tombolo de Gâvres) ou au contraire verbalisation. Le dossier ne présente pas l'état des réflexions en la matière.

À l'intérieur de ce projet stratégique, la place des piétons, des cyclistes et des cavaliers doit être définie. L'itinéraire vélo de loisir est-il principalement cyclo-touristique ou a-t-il une destination de loisir à la journée en vue d'une promenade familiale ? Si les cyclotouristes sont bienvenus, il faut prévoir des équipements minimaux à leur intention - rangement des sacoches, lavage des mains et autres, de même pour les familles (toilettes sèches).

La question du stationnement automobile ne doit pas être abordée comme un corollaire du projet de véloroute, ce qui est le cas dans le document présenté à la mission. En l'état le dossier indique que le tracé de la véloroute tel qu'il est prévu (presque intégralement en site propre) consommerait 32 842 m². L'emprise revue des stationnements est au total de 37 045 m². En d'autres termes le dossier présenté constitue aujourd'hui au moins autant un projet d'aménagement de stationnements automobiles qu'un projet de création d'une voie verte.

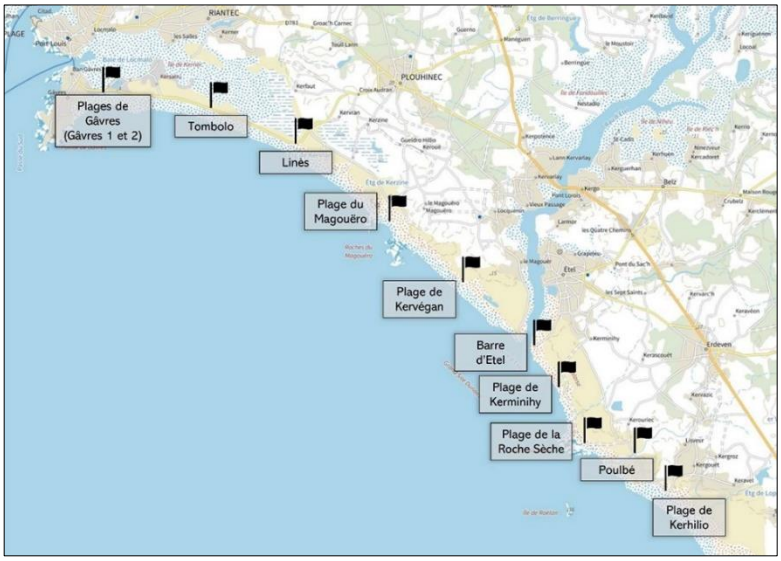


Fig. 10 - Les différents parkings du site (source étude de stationnement transmise à l'IGEDD)

PUBLIE

En conséquence, le dimensionnement des aménagements manque de fondements, en l'état actuel du dossier :

- une voie verte de 3 m de large est-elle adaptée à une circulation à double sens de piétons, de cyclistes et de cavaliers, les types de revêtement n'étant en outre pas les mêmes suivant les cas ?
- une chaussée circulée par des véhicules motorisés doit-elle nécessairement être de 6 m de large ? comprendre des accotements et des fossés généreux[11] (cf. ci-dessous les deux profils en travers de référence figurant dans le dossier transmis à l'IGEDD) ? une réduction de largeur ne serait-elle pas de nature à réduire les vitesses pratiquées et donc favoriser la sécurité routière ? (Voir profils ci-dessous, fig. 11)

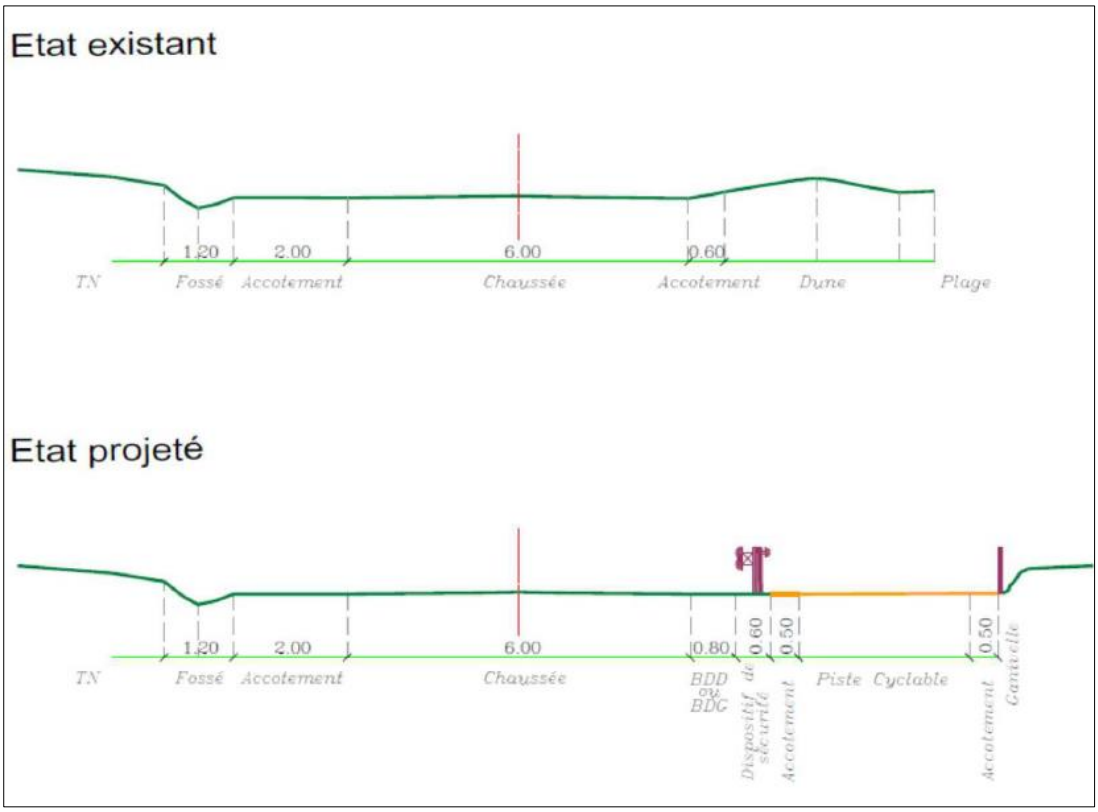


Fig. 11 - Profil en travers de référence. La largeur de piste cyclable n'est pas cotée… (source : projet transmis à l'IGEDD)

- le dimensionnement des parkings automobiles n'est pas le résultat d'une réflexion sur une vision partagée de l'avenir du Grand Site quant à sa fréquentation souhaitable et aux modalités d'accès et d'accueil des visiteurs. Il convient donc d'approfondir cette réflexion pour que le stationnement automobile en découle.

Fig. 12 - Projet de parking de Kersahu, dans le marais de la petite mer de Gâvres (source : étude de stationnement)

[11] Leur largeur semble justifier le stationnement anarchique.

PUBLIE

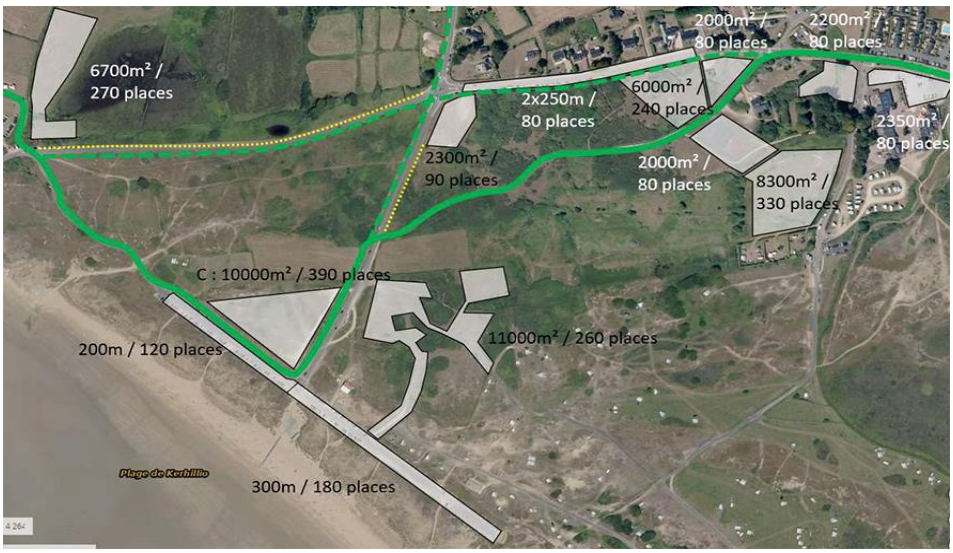


Fig. 13 – Projet de parking de Kerhilio source : étude de stationnement transmise à l'IGEDD)

4.3. Des approches complémentaires indispensables pour rendre le projet acceptable

4.3.1. *Le lien entre stationnement automobile et voie verte doit être approfondi*

La lutte contre le stationnement anarchique passe par d'abord par la signalétique et l'identification des accès au rivage autorisés ou interdits. Il conviendrait d'arrêter une doctrine claire en la matière, notamment pour le tombolo de Gâvres.

Malgré l'étude consacrée au stationnement, celui des vélos n'est pas abouti, ni dans son dimensionnement (taille et typologie des vélos, etc.), ni dans son organisation, dans la perspective de contraindre l'usage des véhicules motorisés.

4.3.2. *Le tracé de la voie verte est à définir plus précisément et ses impacts sur le milieu doivent être étudiés en détail*

Le tracé de la voie verte ne peut être défini indépendamment de la chaussée circulée par les véhicules motorisés et doit prendre en compte un réaménagement de la plateforme existante : redimensionnement des voies, des accotements, etc.

Les tracés alternatifs doivent tous figurer au dossier de même que les possibilités de déport du trafic motorisé offertes par le réseau viaire rétro-littoral existant. Or, elles ne sont pas documentées dans le dossier adressé à l'IGEDD.

Le passage dans les dunes ne doit être envisagé qu'avec de grandes précautions - surface non revêtue, etc. En sa qualité de gestionnaire du site Natura 2000, le syndicat mixte ne peut ignorer la sensibilité extrême de ces milieux naturels. Les procédures européennes ne sont pas destinées à entraver les projets mais à rappeler l'essence même d'une démarche d'évitement, à défaut, de réduction, et, en tout dernier lieu, de compensation. Compte tenu du caractère exceptionnel de ces milieux, une compensation n'est peut-être pas possible. En ce cas, la loi prévoit que le projet ne peut être autorisé.

Mal maîtrisé, le passage sur le tombolo de Gâvres serait susceptible d'entraîner des dégradations qui remettent en cause sa pérennité en lien avec l'érosion marine, du fait de la circulation motorisée à vitesse élevée, des stationnements automobiles, des activités nautiques et de loisirs, des accès à la plage, etc. qui sont en outre sources de dérangement pour les espèces protégées d'oiseaux, du côté de la petite mer de Gâvres. Il est rappelé qu'une dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées ou de leur habitat suppose d'avoir d'abord démontré l'intérêt public majeur des activités.

4.3.3. *Les caractéristiques techniques du projet doivent être détaillées*

Les caractéristiques techniques des voiries existantes et futures (perméabilité des revêtements, largeur, typologie) ne sont pas décrites, pas plus que celles des stationnements automobiles. Il n'existe même pas de bilan des déblais et remblais, pas de profil en long des aménagements, etc. L'évaluation de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, en situation actuelle, en situation de référence (sans projet) et en situation avec projet, sera également à présenter.

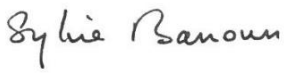
5. Conclusion

Même si le classement du site n'interdit pas en principe le projet, surtout si, comme on peut le constater, il s'inscrit dans une démarche d'amélioration des paysages et de la canalisation de l'accueil des visiteurs, il conviendra d'être très attentif à la vulnérabilité des milieux naturels.

En l'état actuel, la démonstration de la compatibilité du projet avec la loi 2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages et avec les dispositions applicables aux sites Natura 2000 n'est pas apportée.

Des adaptations du projet pourraient contribuer à son acceptabilité : aménagement de la voirie existante (fossés, largeurs, etc. en vue de réduire l'emprise et la vitesse des voitures) et amélioration de la sécurité de tous les usagers et visiteurs, déport des circulations automobiles plutôt que création de cheminements revêtus élargis sur des sentiers étroits.

Même en l'absence d'avis de cadrage préalable à une étude d'impact, une démarche d'évitement, de réduction et, seulement en tout dernier recours, de compensation, doit fonder les choix opérés, qui ne peuvent faire l'économie d'une réflexion préalable et d'une vision partagée sur le projet stratégique du Grand Site et son avenir. Le dimensionnement des stationnements automobiles ne devrait en être qu'une conséquence.



Sylvie Banoun
Section milieux, ressources et risques

Jean-Luc Cabrit
Section habitat, cohésion sociale et développement territorial - Mission d'inspection générale sites et paysages

PUBLIE

ANNEXE 1

MORBIHAN

Grand Site de France – Dunes Sauvages de Gâvres à Quiberon

DIRECTION DES ROUTES ET DE L'AMÉNAGEMENT

Cabinet du ministre
Bureau du cabinet
04 NOV. 2022
COURRIER ARRIVEE

Vannes, le 25 OCT. 2022

Monsieur Christophe BECHU
Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
Hôtel de Roquelaure
246 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

COURRIER PARLEMENTAIRE
- 7 NOV. 2022
CAB/B

Dossier suivi par : DRA
Xavier DOMANIECKI – tél. 02 97 54 83 60
xavier.domaniecki@morbihan.fr
Syndicat Mixte Dunes Sauvages de Gâvres à Quiberon
Anthony HAMEL – tél. 02 97 55 50 89
anthony.hamel@gavres-quiberon.fr

Objet : Grand Site de France Dunes Sauvages de GAVRES à QUIBERON - Aménagement de la véloroute / voie verte – section GÂVRES / ERDEVEN - Demande de cadrage

Réf : D2022/892 – XD/LM/VG

PJ : Document de Présentation du projet
Courrier du préfet du Morbihan du 21 juin 2022
Etat initial de l'environnement général
Etat initial spécifique aux milieux naturels et son atlas cartographique
Etat initial de l'étude paysagère et patrimoniale
Recherche de variantes de tracé de la voie verte
Etude et élaboration de scénarios pour l'organisation des stationnements le long de l'aménagement cyclable
Etude de stationnement

Monsieur le Ministre, cher Christophe,

Le label Grand Site de France a été attribué par votre prédécesseur au syndicat mixte Dunes Sauvages de Gâvres à Quiberon le 24 décembre 2018. Le site est ainsi devenu le 18ème Grand Site de France. Ce label est une reconnaissance du travail de gestion accompli depuis plus de 25 ans par le syndicat en collaboration avec les collectivités (GAVRES, PLOUHINEC, ETEL, ERDEVEN, PLOUHARNEL, SAINT-PIERRE-QUIBERON, QUIBERON, l'agglomération de LORIENT et le conseil départemental du Morbihan) et tous les acteurs associés.

Dans le cadre de la labélisation, le syndicat s'est engagé dans un programme d'actions à 6 ans visant à mettre en œuvre un projet de préservation, de gestion et de mise en valeur du site, répondant aux principes du développement durable. Ce programme, articulé autour de 4 enjeux, vise notamment à structurer un accueil de qualité et durable. L'axe stratégique 6 vise à développer un réseau d'itinéraires doux (cycles, piétons, équestres). Afin de proposer une nécessaire alternative à la voiture, le territoire doit en effet pouvoir s'appuyer sur un réseau d'itinéraires et de moyens de transports doux permettant de se déplacer et de découvrir l'ensemble du Grand Site tout en participant à le préserver.

Le programme d'actions prévoit donc la finalisation de la voie verte reliant GAVRES à QUIBERON en traversant les dunes sauvages de GAVRES à QUIBERON. Projet emblématique de l'action du syndicat mixte depuis sa création, la voie verte n'a pas été entièrement finalisée à l'issue des deux opérations Grand Site et du programme pré-label. Le tronçon entre GAVRES et ERDEVEN reste à aménager. L'aménagement de cette voie a toujours fait partie des orientations stratégiques définies dans les programmes d'actions des opérations Grand Site, programmes pour certains co-construits avec les services du ministère. Cette voie verte constitue la véritable colonne vertébrale pour la découverte et les déplacements doux sur le Grand Site, tout en étant un outil pour améliorer la gestion de la fréquentation et les usages sur le massif dunaire en lien avec le document d'objectifs Natura 2000.

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN
2 rue de Saint-Tropez - CS 82400 - 56009 Vannes Cedex - Tél. 02 97 54 80 00 - www.morbihan.fr

Les études de la section entre GAVRES et ERDEVEN ont démarré en août 2019. Elles sont conduites par le syndicat, maître d'ouvrage des aménagements et le département du Morbihan, Maître d'ouvrage délégué du projet d'aménagement de la voie verte. Ces études intègrent le réajustement dans le périmètre d'influence immédiat de la future voie verte des conditions de stationnement de proximité. Un état initial de l'environnement a permis de définir les enjeux environnementaux sur la zone d'études et de rechercher, en développant une démarche d'évitement – réduction – compensation (ERC), des variantes d'aménagement de la voie verte et de solutions/options de stationnements de proximité. Parmi les variantes étudiées, certaines ont été écartées car elles ne répondaient que partiellement aux objectifs principaux du projet, notamment sur les dimensions capacité et expérience de découverte du Grand Site, sur leur faculté à développer l'usage du vélo, sur leur capacité à gérer/canaliser les cheminements cycles et piétons dans l'espace dunaire. Ainsi, et dans la logique des aménagements déjà réalisés sur l'itinéraire entre GAVRES et QUIBERON, les variantes de voie verte traversent le plus souvent l'espace dunaire.

Ces études, accompagnées d'une concertation institutionnelle (premiers échanges avec le sous-préfet de LORIENT, la DDTM et la DREAL, le conservatoire du littoral ; travail spécifique avec chaque commune) ont permis aux élus du comité de pilotage (COPIL) de construire et de valider un pré-programme.

En COPIL du 22 mars 2021, en présence du sous-préfet de LORIENT, les élus ont sollicité un avis et un cadrage des services de l'État sur l'avancement des études et le pré-programme (intentions d'aménagements, leur réalisme et la crédibilité des pistes de compensation). Le préfet a formalisé un retour au département par courrier du 21 juin 2022.

Ce retour comprend une analyse technique des variantes réalisée par la DDTM (voir annexe) et fait tout particulièrement un rappel des réglementations pouvant s'imposer aux variantes et options d'aménagements. Les élus du territoire ont conscience des autorisations à obtenir dans le cadre du projet et des difficultés que cela représente. Pour autant, ils considèrent que le projet de voie verte traversant les dunes sauvages de GAVRES à QUIBERON, dont le tracé approximatif est connu depuis plus de 20 ans, très attendu localement, confirmé comme indispensable à la gestion durable du Grand Site dans le cadre de la labélisation, a toute la légitimité pour pouvoir être autorisé.

Dans son courrier, le préfet encourage le maître d'ouvrage à actionner la possibilité de vous demander un cadrage préalable en tant qu'autorité compétente pour des travaux en site classé. Il nous semble intéressant de vous faire cette demande à double titre.

En premier lieu, comme le prévoit le code de l'environnement, pour obtenir votre avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. En second lieu, pour disposer de votre vision, seule à même de recontextualiser le projet dans le cadre de la politique de gestion du Grand Site de France et dans le cadre du projet de territoire qui se co-construit depuis plus de 25 ans. Il nous semble en effet fondamental que le projet ne soit pas vu uniquement comme un aménagement impactant des milieux naturels. Il doit être appréhendé comme un projet contribuant à la gestion et l'aménagement durable de ce territoire particulièrement sensible et s'inscrivant pleinement dans les logiques de transition écologique.

Pour évoquer le cadrage préalable, un point sur le projet entre les élus du territoire et Monsieur Baptiste ROLLAND, sous-préfet de LORIENT, s'est tenu le 12 octobre dernier lors d'un COPIL. Monsieur le sous-préfet a confirmé son entier soutien et celui du préfet pour appuyer les demandes des élus.

Afin de vous permettre de réaliser un cadrage préalable, vous trouverez en pièces jointes au présent courrier :

- Un document de présentation du projet ;
- Le courrier du préfet du Morbihan du 21 juin 2022 ;
- Un état initial de l'environnement général ;
- Un état initial spécifique aux milieux naturels et son atlas cartographique ;
- Un état initial de l'étude paysagère et patrimoniale ;
- Une recherche de variantes de tracé de la voie verte ;
- Un document « Etude et élaboration de scénarios pour l'organisation des stationnements le long de l'aménagement cyclable ».

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN
2 rue de Saint-Tropez - CS 82400 - 56009 Vannes Cedex - Tél. 02 97 54 80 00 - www.morbihan.fr

PUBLIE

Il nous semble indispensable que dans le cadre, et en parallèle de l'élaboration de ce cadrage, nous puissions nous réunir pour travailler à faire aboutir ce projet dont nous partageons tout l'intérêt. Monsieur le sous-préfet de LORIENT partage cet objectif d'avoir des points réguliers.

Nous nous tenons à votre disposition.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de notre considération distinguée.

Bien Cordialement,

Le Président du Syndicat Mixte du Grand Site Dunaire GÂVRES-QUIBERON

Dominique RIGUIDEL

Le Président du Conseil départemental

David LAPPARTIENT

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN
2 rue de Saint-Tropez - CS 82400 - 56009 Vannes Cedex - Tél. 02 97 54 80 00 - www.morbihan.fr

ANNEXE 2

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages
Sous-direction de la qualité du cadre de vie
Bureau des sites et espaces protégés

Réf. :
Affaire suivie par : Kevin ROUAULT
kevin.rouault@développement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 32 19

Paris, le

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires

à

Monsieur Paul DELDUC, Chef du service de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Section habitat, aménagement et cohésion sociale
Inspection générale des sites, perspectives et paysages

Objet : Projet de création d'une véloroute en site classé dans le morbihan

PJ : Rapport de présentation du pré-projet d'aménagement de véloroute

Par courrier du 25 octobre 2022, le Président du Syndicat Mixte du Grand Site Dunaire « Gâvres-Quiberon » et le Président du Conseil départemental du Morbihan appellent mon attention sur le projet d'aménagement d'une vélo route entre GAVRES et ERDEVEN dans le site classé sur le critère pittoresque des dunes de Gavres à Plouhinec et le futur site classé des dunes de Plouharnel et Erdeven (Morbihan).

Le tracé actuellement envisagé traverserait les dunes sauvages, ce qui conduit à s'interroger sur son impact sur le site classé, sur le paysage, mais également sur la biodiversité. En conséquence, avec l'accord du Préfet, je sollicite une mission d'inspection générale des sites et des paysages en amont d'un cadrage préalable que le Conseil départemental a indiqué vouloir solliciter auprès de l'autorité environnementale. Cette mission consiste à apprécier les différents scenarii envisagés et alternatifs dans l'intérêt de la protection du site classé et des milieux naturels des dunes. Elle doit permettre de définir les lignes directrices pour accompagner le porteur de projet afin d'identifier un tracé le moins impactant, qui permette de limiter les éventuels aménagements et leur incidences environnementales. Il devra s'inscrire dans une recherche de sobriété à la hauteur des exigences qualitatives attendues dans le cadre d'un site classé et d'un label Grand Site de France.

Je vous prie en conséquence de bien vouloir désigner un membre de l'inspection générale des sites pour mener à bien cette mission. Le classement des Dunes de Plouharnal et Erdeven étant porté en partie par le critère scientifique et la majorité du projet étant en espace Natura 2000, un appui à la mission par une expertise naturaliste pourrait être opportun.

Pour la ministre et par délégation,
L'adjoint au sous-directeur de la qualité du cadre de vie

Pour la Ministre et par délégation
L'adjoint au sous-directeur de la qualité du cadre de vie
Patrick BRIE

Signature numérique de Patrick BRIE patrick.brie
Date : 2023.06.08 12:50:52 +02'00'

Tour Sequoia - 92 055 La Défense Cedex - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr
www.cohesion-territoires.gouv.fr

PUBLIE

PUBLIE