

Réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'étier du Trévelo à hauteur du port Foleux reliant les rives des communes de Béganne et Péaule

Conseil Départemental du Morbihan
Communes de PEAULE et BEGANNE
(Département du Morbihan - 56)

ENQUÊTE PUBLIQUE DU 13 OCTOBRE 2016 AU 16 NOVEMBRE
2016

2. CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Joris LE DIREACH – Commissaire Enquêteur

Sommaire

I. Rappel des caractéristiques du projet soumis à Enquête publique	3
II. Déroulement de l'enquête.....	3
III. Observations du Commissaire Enquêteur sur le dossier d'enquête publique.....	4
IV. Avis du Commissaire Enquêteur sur les observations	6
V. Avis du Commissaire Enquêteur sur les propositions et contre-propositions issues de l'enquête publique	12
VI. Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées.....	14
VII. Conclusions et avis motivé sur le projet objet de l'enquête	15

Cette enquête publique est relative à réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'étier du Trévelo à hauteur du port Foleux reliant les rives des communes de Béganne et Péaule.

I. Rappel des caractéristiques du projet soumis à Enquête publique

L'enquête publique porte sur l'aménagement d'une passerelle sur l'étier du Trévelo permettant de relier les communes de Béganne et Péaule à hauteur du port de Foleux. Le Trévelo est un affluent de la vilaine.

La passerelle projetée est d'une longueur de 85,55m pour 2,6m de large, implantée sur 5 pieux ancrés dans l'étier, d'un diamètre de 45cm chacun. Le tirant d'air prévu est d'1,5m au point le plus haut.

La passerelle serait implantée en aval de l'étier, à proximité des installations portuaires du port. Elle comprend un système de pont levant intégré (tronçon mobile) pour le franchissement des embarcations nécessaires à l'entretien de l'étier et aux embarcations amarrées en amont de la passerelle.

Actuellement, le chemin de randonnée GR39 qui relie le Mont-Saint-Michel à Guérande traverse le Morbihan en empruntant en partie la RD20 à hauteur de Béganne, route départementale non aménagée pour cet usage. Afin d'améliorer la sécurité des usagers du GR39, le Conseil Départemental du Morbihan a décidé de créer une déviation du GR sur les communes de Péaule et Béganne nécessitant le franchissement de l'étier du Trévelo.

Les lieux pressentis pour le franchissement de l'étier se situent sur la concession portuaire du port départemental de Foleux. Ce port est concédé au Syndicat intercommunal du port de Foleux, regroupant les communes de Béganne, Péaule et Nivillac. La CPM (Compagnie des Ports du Morbihan) est l'exploitant du port par contrat de délégation de service public.

Ce projet est soumis à la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau, rubrique 3.1.5.0. Au titre de cette loi, seuls les projets soumis à autorisation font l'objet d'une enquête publique.

En revanche, le projet est situé à environ 100m en aval du site natura 2000 « Zone Spéciale de Conservation - Marais de Vilaine (FR5300002) » protégé en application de la directive Habitats. Le projet a ainsi fait l'objet d'une demande d'examen d'évaluation environnementale au cas par cas enregistrée sous le numéro 2014-003024 reçue par la DREAL Bretagne le 28 octobre 2014. Le 1^{er} décembre 2014, l'Autorité Environnementale a rendu sa décision de soumettre le projet à réalisation d'une étude d'impact, par arrêté préfectoral. Il a ainsi fait l'objet d'une étude d'impact, et c'est à ce titre qu'il est soumis à enquête publique.

Le maître d'ouvrage du projet est le Conseil Départemental du Morbihan. La Compagnie des Ports du Morbihan agit au nom et pour le compte du maître d'ouvrage.

II. Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 13 octobre 2016 à 9h00 au 16 novembre 2016 à 17h00.

J'ai tenu 4 permanences :

- ➡ Le jeudi 13 octobre 2016 de 9h00 à 12h00, à Béganne
- ➡ Le lundi 31 octobre 2016 de 14h00 à 17h00, à Péaule
- ➡ Le mercredi 2 novembre 2016 de 9h00 à 12h00, à Béganne
- ➡ Le mercredi 16 novembre 2016 de 14h00 à 17h00, à Béganne.

Au cours de l'enquête, 41 contributions ont été faites par écrit, dont 11 courriers, 17 observations sur le registre de Béganne et 13 observations sur le registre de Péaule.

Aucun incident majeur n'est à signaler au cours de cette enquête. Les permanences ont permis d'expliquer le projet aux personnes qui se sont déplacées, et de leur rappeler le cadre dans lequel s'inscrit ce projet. J'estime à ce titre que j'ai contribué à la compréhension du projet et de sa portée auprès des habitants.

Outre l'information obligatoire par voie d'affichage et les parutions légales dans la presse, l'enquête publique a également fait l'objet d'une information sur les sites internet du Conseil Départemental du Morbihan, de la commune de Béganne et de celle de Péaule, et dans le flash info de la commune de Péaule. Je constate que la fréquentation s'est accrue à mesure de l'avancement de l'enquête, me laissant à penser que les modalités d'information retenues ont porté leurs fruits.

III. Observations du Commissaire Enquêteur sur le dossier d'enquête publique

Je constate que le dossier soumis à enquête publique est globalement conforme aux obligations du code de l'environnement, dans sa composition (liste des pièces soumises à enquête publique). Je souligne l'effort du Maître d'Ouvrage pour produire un mémoire en réponse à chaque avis émis par une personne publique associée, et ce avant le démarrage de l'enquête publique, ce qui a permis de soumettre ces mémoires à enquête et ainsi de contribuer à améliorer l'information du public.

1. L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique par le Président du Conseil Départemental en date du 27 septembre 2016 (4 pages) : cet arrêté semble conforme à l'Article R123-9 du code de l'environnement.

2a. L'étude d'impact environnementale (142 pages) : j'estime nécessaire de faire plusieurs remarques :

- ➡ D'une manière générale, et conformément à la question 2 de mon procès verbal de synthèse, je considère que la question des accès aurait dû faire partie de l'étude en application de la législation, et que dès lors cette étude est incomplète et ne permet pas une compréhension globale de l'impact du projet sur l'environnement.
- ➡ En outre, je reprends à mon compte certaines des observations émises par l'Autorité Environnementale dans son avis. Je les développe dans le chapitre VI – Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées

2b. Le Résumé Non technique de l'étude d'impact (18 pages) : ce document mériterait d'être complété sur la description des milieux naturels et espèces inventoriées sur le site d'étude. Il devrait être corrigé pour tenir compte des dimensions indiquées par le MO dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale, et du nouveau planning de travaux. Les observations déjà réalisées sur l'étude d'impact environnementale sont applicables à ce document.

2c. La notice d'impact sur le milieu naturel et évaluation des incidences Natura 2000 (47 pages) : Conformément à la demande de l'Autorité Environnementale, le Maître d'Ouvrage a produit une notice d'impact sur le milieu naturel et évaluation des incidences Natura 2000, avant démarrage de l'enquête publique. Je constate que l'inventaire de terrain a été réalisé sur la seule journée du 7 septembre 2016, période peu propice à l'observation. En outre, cette étude s'est focalisée sur le site d'implantation retenu

(hypothèse Sud) sans analyser le site d'implantation Nord (hypothèse écartée), ce qui ne contribue pas à permettre une comparaison objective de l'impact des 2 hypothèses. L'impact sur les oiseaux n'est pas non plus étudié, alors même que l'Autorité environnementale a fait une demande en ce sens, parce que le Maître d'Ouvrage considère qu'il ne s'agit pas d'espèces ayant conduit à retenir la ZSC Marais de Vilaine au titre de la directive européenne habitats-faune-flore. Je considère qu'il s'agit là d'un manquement ne permettant pas d'apprécier de manière satisfaisante l'impact du projet sur la faune.

2d. Les compléments d'information sur l'étude d'impact – Textes régissant l'enquête environnementale (8 pages) : Ce document aurait mérité d'intégrer, dans le tableau 2 « Textes régissant l'étude d'impact », l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ayant réformé l'évaluation environnementale et l'étude d'impact des projets.

3. Le dossier de déclaration au titre de la réglementation sur l'eau (104 pages) : Ce document a été instruit uniquement au titre de la rubrique 3.1.5.0. Le Préfet considère dans son avis que la rubrique 3.1.4.0. pourrait également être concernée, ce que dément le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse. Dès lors, le dossier de déclaration aurait mérité d'être complété des éléments de justification ayant conduit à écarter les rubriques susceptibles d'être concernées. En outre je considère que l'absence de modélisation ou analyse des débits du Trévelo en période de crue ne permet pas de mesurer avec précision l'impact du projet sur le risque d'inondation.

4. Le résumé non technique du dossier de déclaration au titre de la réglementation sur l'eau (3 pages) : ce document n'appelle pas d'autres observations que celles précédemment émises sur la pièce n°3.

5a. L'avis de l'Autorité environnementale du 19 août 2016 (9 pages) et le courrier de transmission au directeur de la Compagnie des Ports du Morbihan du 29 août 2016 par la DDTM (1 page) : cet avis, formulé avant le démarrage de l'enquête publique, laissait toute latitude au maître d'ouvrage pour procéder aux modifications, compléments et corrections nécessaires.

5b. Le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale (12 pages) : ce mémoire a permis au Maître d'Ouvrage de préciser son étude, le cas échéant de la corriger. Je développe mon analyse de ce document dans le chapitre VI – Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées.

6a. L'avis du directeur de la DDTM du 12 août 2016 sur le dossier de déclaration loi sur l'eau soumise à étude d'impact (3 pages) : cet avis, formulé avant le démarrage de l'enquête publique, laissait toute latitude au maître d'ouvrage pour procéder aux modifications, compléments et corrections nécessaires.

6b. Le courrier du directeur de la Compagnie des Ports du Morbihan en réponse à l'avis de la DDTM du 12 août 2016, adressé au chef de service Eau, Nature et Biodiversité (4 pages) : ce mémoire a permis au Maître d'Ouvrage de préciser son étude, le cas échéant de la corriger. Je développe mon analyse de ce

document dans le chapitre VI – Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées.

7a. L’avis réservé de l’Architecte des Bâtiments de France daté du 28 juillet 2016 et adressé au directeur Général des Territoires, de l’éducation et de la culture – Conseil Départemental (1 page) : Je constate que le Maître d’Ouvrage, de sa propre initiative et sans obligation réglementaire, a consulté l’Architecte des Bâtiments de France en vue de connaître son avis, alors même que le projet est situé hors de tout périmètre de monument historique et hors de tout site inscrit ou classé. Il ne s’agit dès lors que d’un avis consultatif, ce qui n’écarte pas pour autant les arguments invoqués par l’ABF pour émettre son avis réservé.

7b. Le courrier du directeur de la Compagnie des Ports du Morbihan du 28 septembre 2016 en réponse à l’Avis de l’architecte des Bâtiments de France (4 pages) : ce mémoire a permis au Maître d’Ouvrage de préciser son étude. Je développe mon analyse de ce document dans le chapitre VI – Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées.

Deux plans d’implantation grand format du projet sur fond cadastral et orthophotographique, l’un à grande échelle et l’autre à petite échelle : ces plans, produits par le Maître d’Ouvrage à ma demande et soumis à enquête publique, ont contribué à améliorer l’information des habitants, et à faciliter les échanges et les débats lors des permanences de l’enquête publique.

IV. Avis du Commissaire Enquêteur sur les observations

Il ne s’agit pas pour moi dans cette partie d’exprimer un avis sur chacune des observations formulées au cours de l’enquête, que ce soit par courrier ou sur le registre, mais bien d’émettre un avis sur chacun des points ou thèmes abordés dans le cadre des contributions à l’enquête publique. Ainsi, chaque fois qu’un point est abordé par plusieurs observations, il ne fait l’objet que d’un seul avis de ma part. En revanche, une observation peut aborder plusieurs thèmes, et ainsi mon avis relatif à cette observation est réparti dans les différents thèmes.

Les propositions et contre-propositions émanant de l’enquête publique sont traitées dans le chapitre suivant (V).

1. Sécurisation du GR39 ; dangerosité de la RD20 / PO4, PO5, PO8 à PO10, PO13, BO3, BO4, BO10 à BO15, BL1 à BL4, BL6, BL9, BL11, BL13 :

Je considère que le GR39 présente un caractère dangereux évident dans son tronçon empruntant la RD20. Cette route est sinueuse, sans visibilité, et le GR n’y est pas sécurisé, la circulation des randonneurs devant se faire sur la route ou le bas côté non aménagé. Si aucune statistique d’accidentologie ne vient étayer la dangerosité de ce tronçon dans le dossier, il m’apparaît que la nature même du tronçon est de nature à décourager les randonneurs de l’emprunter. Dès lors je souscris au besoin relayé par les habitants de trouver une solution alternative à la situation actuelle.

Pour autant, je dissocie le besoin d’une alternative de celle proposée par le Maître d’Ouvrage. A mon sens, la nécessité de sécuriser le GR n’est pas un argument suffisant pour justifier le projet.

2. Personnes favorables sans réserve / PO1, PO2, PO4 à PO6, PO8 à PO12, BO3 à BO7, BL1, BL2, BL4 à BL6, BL8, BL12 :

De nombreuses contributions d'habitants ont pour propos un avis favorable sans réserve au projet, que celui-ci soit ou non étayé par des arguments. Cette thématique très présente dans les contributions ne justifie pas pour autant d'une adhésion pleine et entière au projet. Ainsi, de nombreuses contributions indiquent une adhésion à l'idée d'une solution alternative à l'itinéraire dans sa configuration actuelle, ou à l'idée de la création d'une passerelle, sans se prononcer directement en faveur d'une passerelle à l'emplacement indiqué, dans ses dimensions retenues et pour les usagers retenus dans le dossier d'enquête : piétons et cyclistes. Dès lors, si je souscris pleinement moi-même à l'idée d'une solution alternative à l'itinéraire existant du GR dans sa configuration actuelle, celle-ci n'emporte pas pour autant mon adhésion au projet du maître d'ouvrage.

3. Attractivité du port ; atout touristique ou économique / PO5, PO8, PO9, PO13, BO1 à BO10, BO12, BO13, BL1, BL2, BL4 :

Un grand nombre de contributions indiquent l'intérêt du projet en tant que vecteur d'attractivité du port, et d'atout touristique, voire économique. Les arguments avancés sont multiples : création d'emploi, développement de nouveaux itinéraires de randonnée, augmentation de la fréquentation des commerces existants au port de Foleux (restaurant) et dans les bourgs de Péaule et Béganne. A mon sens, la démonstration n'a pas été faite dans le dossier dès lors qu'aucun élément prospectif n'est avancé sur le surplus de fréquentation par les randonneurs que pourrais occasionner la passerelle. En outre, rien dans le dossier n'indique qu'une autre solution ne serait pas de nature à améliorer la fréquentation touristique. Ainsi, la nécessité impérative de réaliser la passerelle à hauteur du port pour le développement économique et touristique n'est pas démontrée, et ma conviction personnelle est que la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'étier plus en amont aurait le même effet.

4. Besoin ou nécessité pour les randonneurs / PO1, PO2, PO11, PO12, BO1, BO3 à BO5, BO9, BL4, BL5, BL8, BL12 :

Plusieurs contributions à l'enquête publique avancent la nécessité du projet pour les randonneurs. Au même titre que pour la première thématique, je considère que c'est la nécessité d'un franchissement sécurisé de l'étier et d'une connexion entre les rives des communes de Péaule et Béganne qui ressort d'avantage que la nécessité de cet ouvrage à cet emplacement.

5. Manœuvre de la partie mobile de la passerelle / BO1, BO2, BO9, BO11, BO13, BO15, BO16, BL7, BL10, BL11, BL13 :

Un grand nombre de contributions sont relatives à la manœuvre de la partie mobile de la passerelle. En effet, une trentaine de bateaux sont présents au mouillage dans l'étier en amont du lieu d'implantation projeté pour la passerelle. Après avoir dans un premier temps évoqué la mise à disposition d'une télécommande pour actionner la partie mobile pour l'ensemble des plaisanciers situés en amont de la passerelle, le maître d'ouvrage dans un mémoire en réponse à indiquer privilégier la formation d'un agent du port (de la capitainerie ?) qui serait seul habilité à la manœuvrer. Pour autant, le dossier est muet sur l'amplitude horaire allouée à l'ouverture de la passerelle. Ainsi le maître d'ouvrage ne précise pas si le franchissement pourra être autorisé de jour comme de nuit, les jours fériés ou seulement les jours ouvrés, à la demande ou sur la base de créneaux décrétés par l'agent du port. Cet oubli du dossier est à mon sens

un point déterminant de l'acceptabilité de la passerelle pour les plaisanciers. En les privant de cette information, le maître d'ouvrage ne leur a pas permis de se positionner vis-à-vis du projet avec une information suffisante.

6. Coût de l'ouvrage / PO13, BO1, BO2, BO13, BO14, BO16, BO17, BL3, BL7, BL11 :

Le coût de conception de l'ouvrage fait l'objet de nombreuses interrogations des habitants, en particulier en ce qui concerne la comparaison des variantes présentes dans l'étude d'impact. D'une manière générale, je regrette que le dossier n'ait pas été plus complet sur les coûts. Il aurait ainsi pu présenter la répartition des coûts par poste alors même qu'il s'est cantonné à donner le montant total des 2 variantes, avec un écart de seulement 10 000 €HT.

Suite à ma demande dans le cadre du Procès-Verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a précisé le détail des coûts dans son mémoire en réponse. Il fait apparaître pour l'hypothèse Nord un coût de raccordement aux chemins existants 10 fois supérieur au coût de l'hypothèse Sud (50 000 à 60 000 € par rive pour l'hypothèse Nord contre 5000€ par rive pour l'hypothèse Sud).

Pour autant, cette estimation détaillée n'emporte pas mon adhésion à la variante Sud retenue au Maître d'Ouvrage, pour plusieurs raisons :

- le MO considère que le coût de raccordement en Péaule pour la variante Sud ne serait que de 5000 €HT, mais il ne chiffre là que le coût de la solution provisoire (escalier), l'aménagement d'un accès définitif et accessible aux PMR n'étant qu'hypothétique, à l'initiative de la commune de Péaule, et sous condition d'obtenir les autorisations afférentes (cet accès étant situé dans un Espace Boisé Classé du PLU).

- le MO considère qu'une partie mobile de passerelle est nécessaire même pour l'hypothèse Nord, située en amont des embarcations mouillant dans l'étier, afin de permettre le passage du ponton faucardeur de l'IAV nécessaire à la lutte contre la jussie. Or il semble que les dimensions d'une telle embarcation, au faible tirant d'air, ne justifient pas cette partie mobile, l'embarcation pouvant circuler sous la passerelle entre les piles de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dimensions n'étant pas précisées par le MO, je considère que la démonstration de l'utilité de l'ouvrage mobile pour l'hypothèse Nord n'est pas démontrée.

- enfin, un document réalisé par la Compagnie des Ports du Morbihan et présenté aux usagers lors du Conseil du Port de Foleux du 24 mai 2016 (BL7) laisse apparaître un montant de 650 000 €HT pour l'ouvrage contre 497 000 €HT affiché dans l'étude d'impact. Cette différence, qui s'explique par une estimation réalisée au stade AVP à comparer avec la réponse à un appel d'offre lancé par le maître d'ouvrage, est conséquente puisqu'elle est de l'ordre de 30% de plus, ce qui rend comparativement l'hypothèse Nord bien moins onéreuse.

Dès lors, je considère que le coût de l'ouvrage pour l'hypothèse retenue par le MO n'est pas un argument pesant favorablement pour celui-ci.

7. Coût de l'entretien / PO13, BO1, BO15, BO16, BL7 :

Plusieurs observations ont trait au coût d'entretien de l'ouvrage, dans les deux hypothèses. Le dossier, s'il indique bien les interventions nécessaires à l'entretien de l'ouvrage pour les 2 hypothèses (peinture, maintenance, révision) n'en chiffre pas le coût. J'ai interrogé le MO sur ce point dans mon Procès-Verbal de synthèse, mais il ne m'a pas répondu sur ce point. Il n'est dès lors pas possible de comparer la différence du coût dans le temps entre les 2 hypothèses, et donc d'établir une démonstration s'appuyant sur l'intérêt économique comparatif de la variante Sud par rapport à la variante Nord.

8. Ouverture aux PMR – Personnes à Mobilité Réduite / PO7, PO8, BO13, BO15, BO17, BL3 :

Quelques observations ont trait à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite à la Passerelle. En effet, le projet précise bien que la passerelle adopte des dimensions adaptées à sa fréquentation par les PMR, ce qui est une intention louable. Pour autant, si l'ouvrage (la passerelle) est prévue pour l'accès des PMR, il n'en est pas de même concernant les accès, en particulier en rive Péaule. En effet, le MO indique privilégier la réalisation d'un escalier, par définition non accessible aux PMR, dans l'attente d'un accès hypothétique accessible aux PMR qui serait aménagé par la commune de Péaule. Ma visite des lieux m'a permis de constater que le chemin d'accès au site d'implantation de la passerelle en rive Péaule présente une forte déclivité, difficilement compatible avec un aménagement accessible aux PMR, sauf à remanier profondément le terrain, ce qui serait coûteux et nécessiterait une mise en compatibilité du PLU de la commune. Un GR n'a pas pour obligation d'être accessible aux Personnes à Mobilité Réduite. Dès lors que la passerelle ne débouche pas sur un chemin praticable et accessible aux personnes à mobilité réduite, en particulier à Péaule, je considère que le dimensionnement de l'ouvrage pourrait être revu à la baisse, permettant une économie sur son coût de fabrication.

9. Ouverture aux cavaliers / PO8, BO14, BO15, BL9, BL11, BL13 :

Quelques observations ont trait à la possibilité offerte aux cavaliers de franchir la passerelle. En effet, plusieurs itinéraires balisés pour la randonnée équestre sont présents aux abords du projet, notamment à Péaule. Le dossier prévoit que la passerelle soit accessible aux circulations douces, et cite les piétons et les cyclistes sans mentionner les cavaliers, pouvant pourtant être considérés comme relevant des circulations douces. J'ai interrogé le MO dans mon Procès-Verbal de synthèse sur ce point, qui m'a répondu que dans l'immédiat il ne sera pas possible pour les cavaliers d'accéder à la passerelle puisque ce sont les accès futurs, notamment en rive Péaule, qui conditionnent cette accessibilité. Dans la mesure où l'aménagement rive Péaule par la commune reste hypothétique compte-tenu du coût, de la mise en compatibilité nécessaire du PLU, de la topographie, il n'est pas possible d'affirmer que la passerelle sera un jour accessible aux cavaliers. Dès lors, ceux-ci seraient contraints de continuer à emprunter le tronçon de RD20 non sécurisé pour se rendre de Péaule à Béganne, solution ne me donnant nullement satisfaction. Je considère qu'il est nécessaire que la solution de franchissement de l'étier retenue permette un accès immédiat aux cavaliers.

Pour m'être rendu à Péaule à hauteur du site d'implantation de la variante Nord, j'ai pu constater l'existence d'un chemin balisé pour la randonnée équestre à proximité immédiate de l'étier qui aurait permis, si la variante Nord avait été retenue par le MO, une accessibilité immédiate aux cavaliers.

10. Impact environnemental du projet / PO9, PO13, BO11, BO14, BO16, BL3 :

Quelques observations sont relatives à l'impact environnemental du projet, soit pour indiquer que le projet est sans impact, soit au contraire pour indiquer que le projet est susceptible de présenter des impacts environnementaux.

Si j'ai précédemment salué l'effort du MO pour réaliser, à la demande de l'Autorité Environnementale, une notice d'impact sur le milieu naturel et évaluation des incidences Natura 2000 qui a été soumise à enquête publique, j'ai en revanche constaté qu'elle s'appuyait sur une seule journée d'inventaires de terrain en début du mois de septembre 2016. Dans mon Procès-Verbal de synthèse, j'ai interrogé le Maître d'Ouvrage sur le choix de cette période d'inventaire et son impact éventuel sur la qualité de l'étude. Le MO m'a

répondu dans son mémoire que la notice répondait bien aux attentes, et qu'elle s'appuyait largement sur la bibliographie qui a permis de lister les espèces à enjeux sur la base des habitats naturels inventoriés, et cela même si les espèces n'ont pas été observées directement sur site à la date retenue. Ces éléments de réponse m'ont convaincu et je ne les remets dès lors nullement en cause.

En revanche, je regrette que cette notice se soit limitée à l'étude du site de la variante retenue par le maître d'ouvrage, sans procéder à l'état initial de l'autre variante présente dans l'évaluation environnementale (variante Nord). Dès lors, je considère qu'il n'est pas possible de conclure à un impact environnemental plus limité de la variante Sud que de la variante Nord en se limitant à indiquer que la variante Nord se trouve dans l'emprise du site Natura 2000.

11. Connexion Béganne-Péaule, désenclavement / BO1, BO4, BO8, BL8, BL9, BL11 :

Quelques observations soulignent l'intérêt que présente une connexion entre les 2 communes de Péaule et Béganne, le cas échéant en permettant le désenclavement du Port de Foleux. Je ne remets pas en cause cet intérêt, mais je ne considère pas qu'il soit nécessaire de procéder à cette connexion par une passerelle à hauteur du port de Foleux. A mon sens un franchissement de l'étier plus en amont permettrait le même désenclavement du port et la même connexion entre les 2 communes. En outre, cette connexion reste piétonne et cycliste, non accessible aux cavaliers à court terme.

12. Gestion, question des accès à la passerelle / PO3, PO13, BO17, BL3 :

Plusieurs observations ont été formulées pour regretter que le dossier n'apporte pas plus de précision quant-à la réalisation des accès, leurs dimensions et leurs coûts. Dans mon Procès-Verbal de synthèse, j'ai interrogé le maître d'ouvrage sur ce point en lui rappelant que l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ont réformé l'évaluation environnementale et l'étude d'impact des projets. Cette réforme est applicable aux projets, plans, programmes soumis à étude d'impact pour lesquels l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique est publié après le premier jour du mois suivant la publication de la présente ordonnance, soit à compter du 1er septembre 2016. Le projet soumis à la présente enquête publique entre donc dans ce cadre, ce qui implique dès lors que l'impact de la globalité du projet soit traité, y compris la question des accès, et pas uniquement la création de la passerelle à proprement parler.

Le MO m'indique que les accès sont traités pour ce qui le concerne (donc escalier en rive Péaule), un aménagement ultérieur plus important des accès par la Commune de Péaule étant possible mais pas certain (donc pas réalisés par le Maître d'ouvrage).

Je considère sur ce point que le MO se retranche derrière la pluralité d'acteurs pour ne pas apporter de précision sur l'aménagement des accès. Cette réponse du MO n'emporte pas mon adhésion au projet, et ne fait pas la démonstration du respect des obligations réglementaires du dossier en matière d'évaluation environnementale, et d'analyse des effets cumulés.

13. Temps de gestation du projet / PO6, PO8, PO9, BO10 :

Plusieurs observations soulignent que ce projet a été initié il y a de nombreuses années, ou soulignent l'urgence de sa réalisation, ou encore indiquent que le temps nécessaire a été consacré aux études pour aboutir à un projet mûr.

Je considère à titre personnel que la durée des études n'est pas un gage de qualité suffisant ni nécessaire des études en général. S'agissant de ce projet en particulier, il comporte encore à mon sens des incohérences et des lacunes, et atteste pour certains aspects d'une réalisation dans l'urgence : par exemple cas de la notice d'impact produite en septembre 2016, absence de précisions quant à la manière de gérer la partie mobile de la passerelle, avec une évolution du Maître d'Ouvrage en cours d'enquête sur ce point, ...

J'approuve la nécessité de trouver une solution alternative à l'itinéraire actuel du GR dans son tronçon dangereux longeant la RD20, mais cette urgence relative n'est pas un argument recevable pour justifier un projet à tout crin.

14. Gestion de la fréquentation touristique et parkings / BO13, BO16, BO17, BL7 :

Plusieurs observations mentionnent l'absence de précisions du projet quant-à la gestion de la hausse présumée de la fréquentation touristique du port de Foleux. Ainsi des observations sont relatives à la saturation du parking actuel en été et les week-ends de pont, d'autres constatent les conditions d'entretien des sanitaires, ...

D'une manière générale, je constate que le dossier soumis à enquête, dans lequel le maître d'ouvrage appelle de ses vœux une hausse de la fréquentation touristique, ne mentionne pas les aménagements nécessaires à l'encadrement de cette fréquentation touristique. Or il m'apparaît que des aménagements connexes pourraient être nécessaires, tel que des parkings supplémentaires, des sanitaires complémentaires, la mise en place de mobilier urbain, et que ces éléments n'ont pas été abordés alors même qu'ils constituent un élément affairant au projet. Je considère que le projet aurait dû être précisé sur ce point, y compris sur l'analyse des impacts environnementaux éventuels de ces aménagements.

15. Gestion des quads / PO7, PO10, BO13 :

Trois observations sont relatives à la nécessité d'interdire le franchissement de la passerelle par les quads, pour une question de sécurité des autres usagers (piétons, cyclistes, cavaliers le cas échéant), et de tranquillité (nuisance sonore associée). Je souscris à ces observations, et j'ai interrogé le maître d'ouvrage à ce sujet dans mon procès-verbal de synthèse. Celui-ci propose de rendre leur accès à la passerelle matériellement impossible par la pose de potelets ou de chicane à Béganne, aucun aménagement n'étant nécessaire à Péaule tant que l'accès est assuré par un escalier, avec la possibilité toutefois de réaliser ultérieurement le même aménagement.

La solution proposée par le maître d'ouvrage me semble opportune concernant le dispositif à mettre en œuvre. En revanche, dès lors que je suis convaincu de la nécessité d'un ouvrage immédiatement accessible aux cavaliers et le cas échéant aux PMR, il m'apparaît nécessaire d'opter pour un dispositif similaire à Péaule.

16. Impact visuel paysager / PO13, BO14, BO16 :

Ces trois observations sont relatives à l'impact paysager négatif de la passerelle. A titre personnel, je ne considère pas que cette passerelle soit de nature à dégrader le paysage. Il me semble en effet que les concepteurs ont apporté une attention toute particulière dans sa conception à la transparence et la finesse de l'ouvrage, contribuant à limiter son impact paysager.

Deux des trois observations considèrent que la création de la passerelle à l'emplacement de la variante Nord contribuerait à rendre cette passerelle moins invasive dans le paysage, donc à en limiter l'impact. Pour ma part, je ne considère pas que ce soit le lieu d'implantation uniquement qui détermine l'impact, mais bien les caractéristiques de l'ouvrage lui-même. Je ne souscris donc pas à ces observations.

17. Le GR39 est impraticable / PO3 et BL6 :

Ces observations indiquent que le GR39 est soit impraticable pour les PMR, soit impraticable pour des raisons de sécurité dans son tronçon longeant la RD20.

Je considère que le GR39 n'est pas aujourd'hui accessible aux PMR, et que concevoir une passerelle accessible aux PMR sans revoir la mise en accessibilité globale du GR39 ne présente pas d'intérêt. Comme déjà indiqué, je considère également que le tronçon longeant la RD20 est de nature à dissuader les randonneurs, car non aménagé et donc difficilement praticable.

18. Risque d'inondation / PO13 :

Une seule observation mentionne le risque d'inondation par référence à l'avis de l'Autorité Environnementale, sans plus de précision.

Tout d'abord, le Maître d'Ouvrage considère que l'emprise des piles implantées dans le cours d'eau ne représentant que 3% de la surface de la section mouillée à l'axe de la passerelle, l'impact est négligeable. Pour autant, je considère que le Maître d'ouvrage ne fait pas la démonstration d'une implantation des piles limitant le risque d'embâcles, et donc d'inondations.

Ensuite, le maître d'ouvrage n'a pas procédé à une modélisation ou une extrapolation des débits du Trévelo en période de crue, et s'est contenté de reprendre les débits de la Vilaine. Il indique que la géométrie de l'embouchure de l'étier, et l'opposition de la Vilaine au Trévelo permet de maintenir un courant constant inférieur à 3 nœuds. Or, en cas de période de crue, la Vilaine voit son débit progresser, et pourrait donc empêcher le libre écoulement des eaux du Trévelo, faisant progresser le risque d'inondation et d'embâcle. Je considère que l'absence de modélisation des débits du Trévelo dans le dossier ne permet de conclure à l'absence d'impact sur le risque d'inondation, notamment par embâcle.

V. Avis du Commissaire Enquêteur sur les propositions et contre-propositions issues de l'enquête publique

Six propositions et/ou contre-propositions ont été émises au cours de l'enquête publique dans le cadre de contributions consignées sur le registre ou adressées par courrier. J'ai réalisé une cartographie de synthèse de ces propositions et contre-propositions, présentes dans le rapport d'enquête et dans mon procès-verbal de synthèse.

Le maître d'ouvrage ne m'a pas apporté de précisions sur ces contre-propositions dans le cadre de son mémoire en réponse.

Dans ce chapitre, j'exprime mon avis personnel et motivé sur chacune de ces contre-propositions :

Contre-proposition n°1 / PO13 : il s'agit du franchissement de l'étier par bac ou barque en lieu et place de l'emplacement retenu par le MO pour la réalisation de la passerelle.

Je considère que cette contre-proposition présente l'intérêt d'une mise en œuvre simple et peu coûteuse pour permettre le franchissement de l'étier. Toutefois elle nécessiterait un système de ramassage des barques pour assurer leur rotation. En outre, cette solution ne permet pas le franchissement de l'ensemble des catégories d'usagers, notamment les PMR et les cavaliers. C'est pourquoi je me prononce défavorablement à cette contre-proposition.

Contre-proposition n°2 / BO14, BO15, BO16, BL7, BL11, BL13 : il s'agit du franchissement de l'étier prévu dans le cadre de la variante Nord, étudiée par le MO dans l'étude d'impact mais écartée par lui, avec accès aux cavaliers. Je considère que cette contre-proposition est tout à fait recevable et acceptable. En effet, elle permettrait de bénéficier de la proximité de chemins déjà existants et ouverts aux cavaliers à proximité de l'hypothèse d'implantation, en rive Péaule comme en rive Béganne, tout en restant à une distance limitée du port et en contribuant toujours à son dynamisme économique. Elle aurait le même effet de sécurisation de l'itinéraire du GR, et de connexion des 2 communes de Péaule et Béganne. En outre, je considère que dès lors que l'accès PMR n'est pas recherché en rive Péaule, une économie substantielle est possible. Toutefois, la notice d'impact sur le milieu naturel n'a pas étudié cette hypothèse, et cette étude est nécessaire pour appréhender les habitats naturels et espèces présents à l'emprise de ce projet, et donc l'impact environnemental comparatif éventuel de ce projet.

Contre-proposition n°3 / BL3 : il s'agit du maintien du GR39 dans son itinéraire actuel, mais avec sécurisation de son tronçon empruntant la RD20. J'ai moi-même interrogé le MO sur cette contre-proposition dans mon Procès-Verbal de synthèse, considérant que ce scénario aurait dû être le premier étudié et présenté dans l'étude d'impact.

Le MO m'a répondu que pour se faire, une sur-largeur le long de la RD20 sur un linéaire de plus d'1 km serait nécessaire, et que dès lors un élargissement de la voirie serait indispensable au regard de sa géométrie et de la morphologie du site d'assiette de la voirie. Il rappelle que si la largeur d'un GR n'est pas réglementée, il est d'usage de préconiser une largeur d'1,00m en terrain contraint à 1,50m (sans contrainte). La nécessité d'installer une glissière de sécurité entre le chemin et la RD impliquerait ainsi une sur-largeur nécessaire d'1,80m, comme le démontre le MO dans son mémoire. Dès lors, les travaux impliqueraient ponctuellement des busages, un terrassement en déblai, nécessitant des acquisitions foncières, avec un coût sommaire de dépense estimé entre 700 000 et 800 000 €HT.

Pour m'être rendu sur les lieux, et avoir moi-même parcouru à pied le tronçon de GR empruntant à ce jour la RD20, j'ai personnellement constaté la faible largeur de cette voie par endroit, le non aménagement de ses accotements, la difficulté que pouvait poser le franchissement de l'étier. Au regard de l'estimation avancée par le MO, je considère que cette contre-proposition n'est pas opportune, et me prononce défavorablement sur celle-ci.

Contre-proposition n°4 / BL3 : il s'agit de la sécurisation du franchissement du Trévelo à hauteur du pont de l'étier, puis utilisation du sentier menant au château de l'Etier, puis à la route de Foleux. Ce scénario aurait pour effet de limiter à quelques centaines de mètres l'itinéraire de RD20 à sécuriser, contre plus d'1km dans le scénario précédent. Il impliquerait toutefois, outre la sécurisation du franchissement de l'étier comme dans la contre-proposition précédente, de traverser la propriété privée du Château de

l'étier, exploitation agricole. Ce scénario implique des acquisitions foncières, ou la signature d'une convention de passage, sans garantie d'accord des propriétaires. Cette contre-proposition mériterait d'être étudiée par le maître d'ouvrage.

Contre-proposition n°5 / BO17 : il s'agit du franchissement de l'étier à hauteur du ruisseau de l'étang du doyenné, puis utilisation du chemin existant longeant l'étier jusqu'au port. Cette contre-proposition est à mon sens la plus intéressante. Elle permettrait en effet un franchissement de l'étier à un point où sa largeur est limitée, en utilisant la proximité immédiate du GR en rive Péaule, donc sans surcoût d'aménagement des accès, sans compter que la pente y est bien plus limitée et présente dès lors bien moins de contrainte en matière d'accessibilité. La cartographie ci-dessous illustre ce propos, en localisant en rose le GR actuel à hauteur du ruisseau de l'étang du doyenné. Je me prononce en faveur de cette contre-proposition qui mérite d'être étudiée, notamment dans l'analyse de son impact environnemental et de son coût, afin d'apprécier au mieux sa faisabilité.



Contre-proposition n°6 / BL9 : il s'agit du projet soumis par le MO à l'enquête publique, à savoir la passerelle réalisée à hauteur du port de Foleux avec tronçon mobile, avec une adaptation de taille : son ouverture aux cavaliers. J'ai interrogé sur le maître d'ouvrage sur cette possibilité, qui m'a indiqué que c'est uniquement l'aménagement de l'accès en rive Péaule qui conditionne cette possibilité. Le projet ne prévoyant pas l'aménagement de cet accès par le MO, mais le cas échéant ultérieurement par la commune de Péaule, rien n'indique que cette hypothèse serait un jour réalisée. Je considère que dans le cas où le projet se réaliserait à l'emplacement prévu par le MO, avec création d'une passerelle à hauteur du port de Foleux, cette contre-proposition devrait être étudiée, avec le cas échéant l'aménagement de l'accès par le Maître d'Ouvrage lui-même.

VI. Avis du Commissaire Enquêteur sur les avis des Personnes Publiques Associées

Ces avis ont été analysés dans la partie III.3 de mon rapport d'enquête. D'une manière générale, je constate que contrairement aux objections de forme des PPA les qualités formelles des dossiers,

notamment de l'étude d'impact, ont plutôt été respectées par le Maître d'Ouvrage et répondent aux obligations réglementaires en termes de contenu. Cependant, comme je l'ai déjà indiqué précédemment, je considère que le MO aurait dû analyser les rubriques de la loi sur l'eau susceptibles d'être applicables au projet en expliquant pourquoi il les a écartées (rubrique 3.1.4.0. par exemple).

Je souscris à l'observation de l'Autorité Environnementale relative à l'insuffisante prise en compte du risque d'inondation. Je considère que le MO n'a pas fait la démonstration de la prise en compte de ce risque par le projet, comme j'ai pu le développer dans la thématique **18 – Risque d'inondation** du IV du présent document – *Avis du Commissaire Enquêteur sur les observations*.

Je souscris également à la remarque de l'Autorité Environnementale quant-à la nécessaire prise en compte de la réalisation des accès dans le cadre du projet, en application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et du décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ayant réformé l'évaluation environnementale et l'étude d'impact des projets. Dès lors l'aménagement des accès aurait dû être traité dans le dossier, et leur impact environnemental étudié, et ce même si l'aménagement définitif en rive de Péaule sera réalisé par la commune.

Je souscris à la remarque de l'Autorité Environnementale sur la nécessité d'étudier les variantes sur une base homogène, et notamment en procédant à l'analyse de l'état initial du site de la variante écartée par des inventaires habitats, faune et flore comparables à ceux menés pour la variante retenue par le MO.

Je constate également que le MO a répondu à la demande du Préfet et de l'Autorité Environnementale quant-à l'étude de l'impact du projet en établissant la notice d'impact sur le milieu naturel et évaluation des incidences natura 2000, qui présente un état initial des lieux, mais aussi l'analyse des impacts du projet tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation. Dès lors, les observations des PPA sur ce point sont caduques.

S'agissant de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, sollicité par le MO et sans obligation réglementaire, il reste donc un avis consultatif. Je souligne l'effort du MO pour apporter des éléments de réponse à l'ABF dans son mémoire. En ce qui me concerne, je ne considère pas que l'impact visuel de la passerelle dans un site déjà fortement anthropisé soit de nature à saturer visuellement le paysage. Pour autant, je ne considère pas que la maître d'ouvrage a apporté la démonstration que le projet retenu est moins impactant sur le paysage que la variante écartée, notamment dès lors que les accès pourraient être aménagés différemment.

Les communes de Péaule et Béganne se sont toutes deux prononcées en faveur du projet par délibération de leur conseil municipal respectif. Les arguments avancés à l'appui de leurs avis reprennent ceux déjà traités dans mon avis sur les observations (Chapitre IV du présent document). Il s'agit en particulier du temps de gestation du projet, de la sécurisation du GR39, de l'amélioration prévisible de la fréquentation touristique, et au-delà la dynamisation du commerce, et l'amélioration du lien entre les deux communes. Les analyses que j'ai réalisé dans le cadre de mon avis sur les observations restent applicables aux arguments avancés par les Conseil Municipaux des deux communes.

VII. Conclusions et avis motivé sur le projet objet de l'enquête

Le projet soumis à enquête publique porte sur la création d'un ouvrage de franchissement de l'étier du Trévelo à hauteur du Port de Foleux, permettant une connexion pour les circulations douces entre les communes de Péaule et Béganne.

Avantages :

- Ce projet a pour principal intérêt d'apporter une réponse à une situation existante non satisfaisante, à savoir un tracé de GR39 empruntant la Route Départementale n°20 sur un tronçon présentant une dangerosité évidente, en raison de la sinuosité de la route, des mauvaises conditions de visibilité, de l'absence d'aménagement dédié pour le cheminement doux. En cela, le projet porté par le Maître d'Ouvrage constitue bien une réponse à cet enjeu.
- Il propose une solution adaptée à la crainte exprimée par certains habitants de voir l'ouvrage être utilisé par les quads.
- Son impact environnemental a été analysé et l'étude conclut à un impact limité.

Inconvénients :

- Le dossier n'apporte pas la preuve que la variante retenue par le maître d'ouvrage et soumise à l'enquête publique est la meilleure pour améliorer l'attractivité économique et touristique du site. Dès lors cet argument ne peut justifier la nécessité de réaliser la passerelle à cet emplacement.
- Le maître d'ouvrage n'apporte pas de garanties suffisantes aux plaisanciers, notamment en restant flou et fluctuant sur les conditions de manœuvre du tronçon mobile, pour permettre l'accès aux embarcations à l'amont de l'étier ou leur sortie de celui-ci.
- Le projet n'apporte pas la preuve de la nécessité d'un tronçon mobile quelle que soit la variante retenue, notamment parce que les dimensions du ponton faucardeur nécessaire à l'entretien de l'étier semblent compatibles avec un ouvrage non mobile, et parce que d'autres solutions de type passerelle flottante mobile pourraient être étudiées.
- Par suite, le coût de l'ouvrage projeté semble comparativement plus important que d'autres variantes, notamment eu égard au document qui m'a été transmis en cours d'enquête et montre un surcoût de plus de 30% par rapport à l'estimation initiale. En outre, le projet ne chiffre pas le coût de fonctionnement de cet ouvrage.
- Le projet n'apporte pas suffisamment de garanties quant-à la prise en compte du risque d'inondation, en particulier par embâcle eu égard à l'espacement des piles entre elles, en l'absence de modélisation du débit de l'étier en cas de crue.
- Le projet n'apporte pas suffisamment de garanties aux différents usagers du GR39, qui emprunte à ce jour la RD20. En particulier, il ne garantit pas le franchissement par les cavaliers.
- Le projet comporte une passerelle dimensionnée pour l'accueil des Personnes à Mobilité Réduite alors même que l'accès prévu en rive Péaule à la passerelle n'est pas accessible aux PMR (car il s'agit d'un escalier) et qu'un aménagement ultérieur accessible aux PMR par la commune de Péaule reste hypothétique. En outre, le GR39 ne remplit pas les conditions d'accessibilité nécessaires aux PMR (revêtement, topographie, ...).
- Le projet n'intègre pas les aménagements connexes nécessaires à l'accueil d'un surplus de fréquentation touristique : sanitaires, parkings, mobilier urbain, ... Ils ne sont ni envisagés, ni chiffrés.
- Le Maître d'Ouvrage n'a pas suffisamment étudié les solutions alternatives. Pour preuve, le nombre de contre-propositions établies lors de l'enquête publique, dont 3 au moins présentant un véritable intérêt.

En conclusion, si la nécessité de permettre la sécurisation de l'itinéraire du GR39 n'est plus à démontrer, je considère que le projet soumis à enquête n'est pas la meilleure solution possible pour répondre à cet enjeu, et qu'en outre le projet n'apporte pas suffisamment de garanties dans la prise en compte d'un grand nombre d'autres enjeux : risque d'inondations, coût de l'ouvrage, gestion du surplus de fréquentation touristique, ...

Dès lors, étant entendu que je ne mets pas en cause la nécessité de trouver une solution alternative, et dans la mesure où j'ai à me prononcer sur le projet soumis à enquête publique et non sur l'enjeu auquel ce projet répond, j'émet un **AVIS DÉFAVORABLE** au projet.

Fait à Plougoumelen, le 15 décembre 2016

Joris LE DIREACH,
Commissaire Enquêteur

