

PREFECTURE du MORBIHAN

=====



=====

## **ENQUÊTE PUBLIQUE**

du lundi 5 octobre 2020 au mercredi 21 octobre 2020

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
EN VUE DE LA REALISATION DE LA PHASE 3 DE LA PISTE  
CYCLABLE INTERCOMMUNALE n° 41 RELIANT LES COMMUNES DE  
PLOUHARNEL - CARNAC - LA TRINITE SUR MER**

=====

Arrêté préfectoral du 13 août 2020

=====

## **2/2 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Mathilde Coussemaq - commissaire-enquêtrice

E.P. N° E20000083/35 DUP réalisation phase 3 piste cyclable n° 41

Préfecture du Morbihan/AQTA

## TABLE DES MATIÈRES

I -RAPPEL DU PROJET, OBJET DE L'ENQUETE.....	3
II -APPRECIATION GENERALE SUR LE DEROULEMENT ET LE BILAN DE L'ENQUETE.....	3
II.1 -SUR DE DÉROULEMENT ET LE BILAN DE L'ENQUÊTE.....	3
II.2 -SUR LE DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE.....	5
III -REPNSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	6
III.1 -SUR LA SÉCURITÉ DU TRACÉ.....	6
III.1.1- Sur le chemin de Kerderff.....	6
III.1.2- De Kerderff vers Kerbachique .....	8
III.1.3- Sur l'ensemble de la phase 3.....	8
III.2 -SUR LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET.....	9
III.2.1- Sur le revêtement prévu chemin d'exploitation du Méneç.....	9
III.2.2- Sur la signalétique prévue.....	10
III.2.3- Sur les aménagements prévus.....	11
III.3 -SUR LE CHOIX DU TRACE IMPACTANT DES PROPRIETES PRIVEES.....	12
III.4 -SUR LA CONCERTATION.....	13
III.5 -APPRECIATION GÉNÉRALE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR CONCERNANT LES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	14
IV -CONCLUSIONS MOTIVÉES.....	15
IV.1 -LE PROJET MIS À L'ENQUÊTE PRÉSENTE-T-IL CONCRÈTEMENT UN CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ?.....	15
IV.2 -LE BILAN AVANTAGES/INCONVÉNIENTS PENCHE-T-IL EN FAVEUR DE LA RÉALISATION DU PROJET ?.....	16
IV.2.1- Les atteintes à la propriété privée sont-elles justifiées ?.....	16
IV.2.2- Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?.....	16
IV.2.3- Existe-t-il des inconvénients d'ordre social ?.....	16
IV.2.4- Le projet porte-t-il atteinte à l'environnement ?.....	17
IV.2.5- Le projet porte-t-il atteinte à d'autres intérêts publics ?.....	17
V -AVIS .....	18

## **I - RAPPEL DU PROJET, OBJET DE L'ENQUETE**

La présente enquête est une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur le projet de réalisation de la phase 3 de la piste cyclable intercommunale n°41 sur la commune de Carnac. La procédure de cette enquête est régie par le code de l'expropriation. La Préfecture du Morbihan en est l'autorité organisatrice à la demande de la communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique qui porte la maîtrise d'ouvrage du projet.

La piste cyclable n°41 s'inscrit dans un réseau cyclable communautaire. D'environ 12 km au total, la piste permettra de relier : le bourg, l'école, le supermarché (super U) de Plouharnel, au complexe sportif du Ménec et aux alignements mégalithiques de Carnac et enfin à l'office du tourisme et au port de la Trinité-sur-Mer. Ont été privilégiées les liaisons les plus courtes et directes et empruntant des cheminements déjà existants pour la quasi-totalité.

La réalisation de la piste a été divisée en 3 phases. La phase 1 est achevée, la phase 2 est en cours de réalisation. La phase 3, objet de cette présente enquête, comporte 1 seul tronçon d'environ 1 km et permet de relier le site des alignements de Carnac à la commune de Plouharnel.

Le projet s'inscrit dans un paysage naturel et rural constitué de champs, bois, zones naturelles et humides, ainsi qu'à proximité d'un habitat diffus. L'itinéraire est en site propre exclusif sur environ 370 mètres linéaires, site propre partagé sur environ 250 ml et en chaussée partagée sur environ 380 ml.

Le projet est compatible avec le PLU de Carnac et conforme à la loi littoral ; son coût total est évalué à 110 368€.

## **II - APPRECIATION GENERALE SUR LE DEROULEMENT ET LE BILAN DE L'ENQUETE**

### **II.1 - SUR DE DÉROULEMENT ET LE BILAN DE L'ENQUÊTE**

L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions définies dans l'arrêté préfectoral du 13 août 2020 à savoir du lundi 5 octobre 2020 au mercredi 21 octobre 2020 et détaillées dans le document « rapport d'enquête ».

Les personnes intéressées pouvaient, durant cette période, aux jours et heures

habituels d'ouverture de la mairie de Carnac, consulter le dossier d'enquête « papier » mis à la disposition du public dans le hall d'accueil de la mairie où étaient disposées des tables et chaises à cet effet, cela dans des conditions satisfaisantes.

Je considère que l'accès et le téléchargement de la version numérique via un lien sur le site internet d'AQTA renvoyant vers le dossier numérique de la Préfecture ou directement sur le site internet de la Préfecture étaient également satisfaisants.

J'ai pu constater lors de mes venues en permanence l'affichage de l'avis à proximité du site de projet, à l'intersection entre le chemin de Kerderff et la rue St Cornély, ce qui permettait à la fois une information des riverains et d'un public plus large, la rue St Cornély était une voie de circulation très fréquentée. L'insertion dans la presse m'a été confirmée par l'envoi des extraits des pages d'annonces légales des journaux. J'ai également pu constater l'affichage de l'avis sur la porte de la mairie de Carnac, et sur la page internet de la communauté de communes.

Les modalités de dépôt des observations hors permanence semblent avoir été respectées. Le public avait également la possibilité d'être reçu lors des 3 permanences prévues, ce nombre, les jours et horaires choisis m'ont paru être appropriés pour répondre à l'ensemble des demandes d'information du public. Compte tenu du caractère balnéaire et touristique du site du projet, je considère comme pertinent d'avoir englobé pendant la période d'enquête, une partie des vacances scolaires d'automne, ce qui a permis à deux personnes, non résidentes à l'année à Carnac, de prendre connaissance du dossier et de me rencontrer lors d'une permanence.

Durant ces permanences, j'ai comptabilisé au total 16 visites qui se sont déroulées dans une bonne ambiance générale.

Il semblerait qu'en dehors des permanences, le dossier et le registre d'enquête en mairie n'aient pas été consultés. Il n'a pas été possible de dégager la fréquentation attribuable à l'enquête sur le site internet de la Préfecture.

Au total, 8 observations ont été portées au registre. Ces observations ont été écrites au cours d'une permanence ou avaient été préparées au préalable mais pour être versées au registre en ma présence et après m'avoir été commentées.

En dehors des permanences, aucune observation n'est parvenue par courrier ou mail. Ces observations ont été synthétisées dans un tableau figurant dans la partie rapport de l'enquête (chap II.3.1)

## II.2 -SUR LE DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE

J'estime que le dossier était clairement présenté, le maître d'ouvrage s'étant efforcé de bien distinguer chaque élément composant le dossier tel que défini par l'article R.112-4 du Code de l'expropriation.

La notice explicative retraçait en détail l'historique du projet et les objectifs de la création de la voie. De nombreux croquis permettaient un bon repérage du tracé retenu et de l'état projeté. L'état initial de la zone a été établi de façon précise et étayé de nombreuses photos. De même, les impacts du projet sur l'environnement m'ont semblé être complets.

Je recommande au porteur de projet de mettre à jour la partie de la notice explicative concernant la compatibilité du projet avec le PLU de Carnac. Le projet se situe en partie dans le périmètre de l'AVAP et une mise en compatibilité du PLU a été effectuée, ce qui a entraîné un changement de dénomination et une nouvelle réglementation des zones sur lesquelles se situe le projet. Pour autant, je note que ce changement n'a pas d'incidence sur le projet qui est compatible avec l'AVAP.

Les différents plans (plan de situation, plan délimitant les immeubles à acquérir et plans généraux des travaux) étaient suffisamment détaillés et lisibles. Le dossier comporte un plan délimitant les immeubles à acquérir, non requise par l'article R.112-4 du Code de l'expropriation, l'expropriant était en mesure au moment de l'enquête publique de la DUP de déterminer les parcelles touchées par le projet.

J'ai relevé quelques disparités mineures entre les plans généraux et le feuillet présentant les principales caractéristiques des ouvrages les plus importants : le nombre de panneaux signalétiques et le mobilier représentés sur le document graphique ne correspondant pas au nombre indiqué sur le document écrit. Bien que ce point n'entache que très peu la qualité du dossier et n'entre pas dans le cadre de la DUP, je recommande au porteur de projet de corriger ces erreurs matérielles.

J'observe que l'enquête publique a suscité une faible mobilisation de la population. Je considère néanmoins que la publicité et les moyens mis en œuvre (nombre de permanences, consultation du dossier, voies de dépôt des observations, etc...) permettaient au public d'être informé de la tenue de l'enquête et de déposer des remarques et propositions dans de bonnes conditions. J'estime également que le dossier était d'une qualité satisfaisante et permettait une bonne appropriation du projet.

### III - REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

Toutes les observations du public ne requièrent pas de réponse particulière, certaines exprimant juste un avis favorable ou de non opposition au projet mais sans qu'aucun argument ne soit présenté. C'est le cas de la contribution de Mme Le Guludec, que j'ai rencontré et pour laquelle l'utilité publique du projet paraissait indéniable mais sa formulation par écrit difficile.

Les thèmes ci-dessous reprennent les contributions exprimant des réserves au projet, mes questions complémentaires (exprimées souvent à l'oral par le public au cours des permanences mais qu'on ne retrouve pas dans les observations), ainsi que les éléments de réponses et compléments d'informations qu'a bien voulu apporter le porteur de projet dans un souci de clarté et afin de faciliter la compréhension du projet par le public. A la suite, je donne mon appréciation personnelle sur la ou les observations.

#### III.1 - SUR LA SÉCURITÉ DU TRACÉ

##### III.1.1- Sur le chemin de Kerderff

**Rappel du projet dans ce secteur:** en direction du village de Kerdeff, la piste utilisera une partie de route (le chemin de Kerderff) en chaussée partagée, sur environ 220 ml, sans aménagement.

**Aux Observations de Monsieur J.P. DREUILLET (R1), de Messieurs LE GOFF (R2 et R3), de Monsieur François DREUILLET (R5) et de M. et Mme Rosnarho (R6)\*** faisant état d'une inquiétude quant à l'ajout d'une nouvelle circulation cycliste à la circulation automobile et agricole existante sur le chemin de Kerderff, compte tenu de l'étroitesse de la voie et de l'important trafic automobile notamment pendant la période estivale.

**Et à la question complémentaire posée par le CE :** Comment est « mesurée » la fréquentation d'une route par les véhicules automobiles et y a-t'il un seuil à ne pas dépasser pour qu'une route soit en voie partagée sans aménagement spécifique ?

**AQTA a répondu :** En préambule, il convient de rappeler la réglementation concernant l'aménagement d'une voie partagée.

Cet aménagement ne comportant pas de références réglementaires, il faut se reporter

---

\*Ces observations étant très proches, plutôt que de formuler des réponses individuelles, ce qui aurait pu paraître redondant, j'ai préféré les regrouper

aux différentes instructions et recommandations nationales, notamment le cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes, qui définit la voie partagée comme suit : « Le partage de la route désigne, sur des voies à faible circulation motorisée et en tout cas sans trafic de transit, le partage total de l'espace avec les cyclistes. Cette solution est adaptée pour des itinéraires à vocation loisirs et/ou tourisme en milieu rural ».

Le cahier des charges national des véloroutes retient les critères suivants pour le partage de la route (critères également repris dans le guide technique vélo départemental du Morbihan):

- un seuil de trafic maximum de 1 000 véhicules /jour,
- une voie sans trafic poids lourd (excepté les véhicules liés aux activités agricoles),
- une voie dont la vitesse est limitée à 50km/h.

Bien que la largeur théorique pour la voie partagée soit de 4,5m (espace pour doubler et se croiser), les voies de dimension inférieure ne sont pas exclues, en raison des conditions de dépassement à faible allure.

Le chemin de Kerdeff présente donc les caractéristiques suffisantes pour permettre un projet de voie partagée sans aménagement supplémentaire particulier.

Cependant, la Communauté de Communes Auray Quiberon Terre Atlantique prend note des observations du public sur la question de la sécurité.

Une concertation sera engagée avec la Commune de Carnac et le maître d'œuvre afin de réfléchir sur les aménagements envisageables pour sécuriser les circulations motorisées et les circulations douces, et d'assurer le confort de tous.

**Appréciation du CE :** Au vu des précisions apportées, je souscris à la position d'AQTA sur le fait que le chemin de Kerdeff présente les caractéristiques suffisantes pour permettre un projet de voie partagée sans aménagement supplémentaire.

Je n'exclus pas un effet « nimby »\* autrement dit la volonté d'écarter le passage de la piste cyclable de la proximité du village de Kerderff, les 5 observations provenant des 5 ménages habitant le village de Kerderff. Cependant, j'entends les inquiétudes de ces riverains. J'ai constaté et éprouvé moi-même sur place l'étroitesse du chemin et la présence de profonds fossés aux abords. Par conséquent, je prends bonne note de l'engagement d'AQTA d'entamer une concertation avec la commune de Carnac et le maître d'œuvre afin de réfléchir sur des aménagements pour sécuriser cette portion,

---

\*not in my back hard

cela ne pouvant qu'améliorer le projet.

Cette concertation permettra probablement d'étudier la proposition de Monsieur Dreuillet et Mme Rosnarho qui suggéraient un élargissement de la voie. Cependant, j'estime que des aménagements plus restreints (ex : léger élargissement praticable de l'accotement ou création de places d'évitement pour permettre le garage momentané des voitures ou vélo) devraient permettre de pallier les éventuels conflits d'usage qui résulteraient de la réalisation du projet, sans qu'un élargissement de la voie sur l'ensemble de ce tronçon, bordée de part et d'autres de zones humides, soit nécessaire.

### **III.1.2- De Kerderff vers Kerbachique**

***Rappel du projet dans ce secteur :** la piste sera en site propre exclusif sur environ 370m, elle longera d'abord un champ puis rejoindra un chemin creux piétonnier abandonné. La jonction entre ces deux tronçons nécessitera la traversée d'un chemin d'exploitation.*

**A l'observation de Messieurs LE GOFF (R2 et R3)** demandant l'aménagement complémentaire pour sécuriser les passages de matériel agricole au croisement de « la pointe » : entre l'itinéraire en site propre après le chemin de Kerderff, le chemin menant au bois et le chemin creux en site propre allant vers Kerbachique.

**AQTA a répondu :** Le projet d'aménagement prévoit la mise en place de signalétiques de police, et notamment la pose de panneaux de signalisation d'alerte de passage d'engins agricoles, chaque fois que nécessaire, afin d'informer les cyclistes.

Des panneaux d'alerte seront donc installés au niveau du croisement entre la piste cyclable et le chemin menant au bois.

**Appréciation du CE :** Je prends acte de la réponse du porteur de projet qui devrait apporter satisfaction à Messieurs Le Goff. Je recommande de compléter le dossier dans lequel il n'est pas fait mention de ces panneaux.

### **III.1.3- Sur l'ensemble de la phase 3**

***Rappel du projet :** il s'inscrit dans un paysage semi-urbanisé et semi-rural entouré de zones naturelles et de boisements, constituant l'écrin naturel des alignements mégalithiques de Carnac.(notice p30)*



**A l'observation des Familles Camenen- Hervé- Bellego (R5) :** déplorant le passage de la piste en campagne, loin des habitations, ce qui est peu propice à son usage par de jeunes utilisateurs.

**AQTA n'a pas apporté de réponse.**

**Appréciation du CE :** Je considère que favoriser le passage à proximité de zones plus fréquentées aurait d'autres impacts négatifs, induirait davantage de circulation en voie partagée et ne pourrait pas répondre aux caractéristiques qualitatives recherchées par la réalisation de la piste : sécurité, tranquillité, caractère champêtre et touristique, liaison courte et directe entre les communes... et par conséquent serait encore moins propice à la fréquentation par de jeunes cyclistes.

## **III.2 - SUR LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET**

### **III.2.1- Sur le revêtement prévu chemin d'exploitation du Méneac**

***Rappel du projet dans ce secteur :** la piste empruntera un chemin d'exploitation (donc en site propre partagé), sur environ 250 m.*

**A l'observation de Monsieur J.P. DREUILLET (R1)** portant sur les capacités de l'aménagement prévu sur le chemin d'exploitation entre le chemin du Méneac et le chemin de Kerderff à supporter le passage plusieurs fois par jour d'une charrette tirée par des chevaux et d'engins agricoles alors qu'il se situe en zone inondable.

**Et à la question complémentaire posée par le CE :** l'une des observations, fait état du passage régulier de chevaux et d'une charrette, cela sera-t-il encore possible ? La voie pourra-t-elle être empruntée par des cavaliers, des trottinettes électriques, des giroscopes, etc ?

**AQTA a répondu :** De manière générale, sur l'ensemble de la piste cyclable, le projet d'aménagement prévoit de renforcer le revêtement sur chaque portion empruntée par les engins agricoles (zones de franchissement en site propre exclusif + chemin d'exploitation en site propre partagé).

A ce titre, pour le chemin d'exploitation situé entre le chemin du Méneac et le chemin de Kerderff, le revêtement choisi est un sablé stabilisé à base de liant hydraulique. Ce type de revêtement est particulièrement adapté pour les engins agricoles, ainsi que pour le passage de chevaux.

Par ailleurs, comme indiqué sur le plan général des travaux, la piste sera rehaussée de 30 cm et un système de drainage sera mis en place afin d'éviter la stagnation d'eaux,

qui mettrait en péril le bon usage du revêtement.

Les caractéristiques physiques du milieu et la présence des zones humides aux abords de la piste cyclable ont bien été prises en compte lors de la conception du projet.

En aparté, il convient de préciser que la piste cyclable est réservée aux cyclistes et aux piétons dans le cadre de la voie verte. Ainsi, elle ne pourra être empruntée par les cavaliers. Le passage de chevaux ne sera autorisé que dans le cadre d'une activité agricole.

Concernant les trottinettes et les gyropodes, ce sont les communes qui prendront les arrêtés de circulation sur les chemins autorisant le type de véhicules à circuler. Il est à noter que les revêtements en sablé utilisés ne sont pas propices aux déplacements des trottinettes et gyropodes.

**Appréciation du CE :** Je prends acte de la réponse du porteur de projet qui est de nature à répondre aux interrogations et précisions demandées et qui n'appelle pas de commentaires supplémentaires particuliers.

### **III.2.2- Sur la signalétique prévue**

**A l'observation de Messieurs Guy et André LE GOFF (R2 et R3)** demandant l'installation de panneaux signalétiques complémentaires pour éviter le passage dans la cour (parcelle B1276) et pour indiquer, avant de rejoindre l'ancien chemin en direction de Kerbachique, un accès aux menhirs par le champ et non le chemin actuel afin d'éviter des incivilités dans le bois (ex feu de camp).

**AQTA a répondu :** Le projet d'aménagement prévoit la mise en place d'une signalétique directionnelle qui permettra aux usagers de poursuivre sur l'itinéraire aux différents carrefours et intersections.

Aux abords de la parcelle cadastrée section BI n° 276, la piste cyclable longe en limite un muret en pierres sèches qui empêche tout franchissement. Puis au niveau du croisement avec le chemin menant au bois, les aménagements réalisés (matérialisation de la piste cyclable au sol par un revêtement et pose de panneaux directionnels) dirigeront les cyclistes sur l'itinéraire. Les mesures ont donc été prises pour éviter tout passage par la cour de ladite propriété.

Concernant la pose d'un panneau indiquant un accès aux menhirs par le champ et non par le chemin menant au bois, la Communauté de communes n'y est pas opposée. A ce titre, elle a rencontré le Centre des monuments nationaux afin de soumettre cette proposition. Ce dernier a émis un avis favorable.

**Appréciation du CE :** Je prends acte de la réponse du porteur de projet qui est de nature à satisfaire l'auteur de la contribution. Je n'ai pas à me prononcer sur l'accès aux menhirs de Kerderff, qui n'entre pas dans le cadre de l'enquête.

### **III.2.3- Sur les aménagements prévus**

**>> A l'observation de Mme Le Guludec (R7)** qui demande si des parkings sont prévus le long de la piste.

**AQTA a répondu :** Aucune place de stationnement n'est prévue dans le cadre du projet.

**Appréciation du CE :** Je prends acte de la réponse du porteur de projet. Je précise que si aucune place de stationnement n'est prévue dans le projet, l'ensemble du tracé de la piste n°41 passe à proximité de nombreux sites (alignements du Ménéac, supermarchés, stationnements autorisés le long de voies d'accès, etc...), qui devrait permettre de satisfaire cette demande.

**\*\*\***

**A la question complémentaire posée par le CE :** Dans le doc 1 notice explicative, il est précisé que les potelets seront amovibles afin de maintenir les accès aux parcelles cultivées, les clés devant être données aux personnes concernées. Comment garantir du bon usage de ces clés (ex : ne pourront-elles pas être dupliquées) ? Ces potelets sont-ils facilement maniables ? Comment être sûr que les potelets seront remis en place (et donc la sécurité des cyclistes assurée) ? Pouvez-vous donner une illustration de ce type de potelet ?

**AQTA a répondu :** La mise en place de potelets amovibles permet d'empêcher les véhicules non autorisés à y circuler et, en même temps, aux ayants droits du chemin à y accéder.

Des clés seront distribuées aux communes pour l'entretien ainsi qu'aux riverains qui justifient d'un besoin (des attestations de dépôt de clés sont effectuées et signées).

Les potelets sont facilement maniables ; le système de cadenas type « cadenas pompier » est utilisé (aisé à manipuler). Leur remise en place est au bon vouloir des détenteurs des clés mais le retour d'expérience montre que leur utilisation est respectée.

**Appréciation du CE :** Je prends acte de cette réponse qui indique que le porteur de projet a bien étudié la question. Je regrette cependant le manque de précisions quant

aux vérifications qui seront mises en place afin de s'assurer du maintien des potelets en place dans la durée. J'estime qu'il n'est pas suffisant de s'appuyer uniquement sur les expériences menées dans d'autres secteurs.

### III.3 - SUR LE CHOIX DU TRACE IMPACTANT DES PROPRIETES PRIVEES

**Rappel du projet dans le secteur concerné par les observations:** *l'itinéraire projeté nécessitera l'acquisition d'emprises foncières (d'environ 450m<sup>2</sup> sur le secteur concerné) appartenant à des propriétaires privés. Cela concerne un tronçon en site propre situé dans la continuité du chemin de Kerderff en bordure de champs.*

**Aux observations émanant d'une part des propriétaires directement impactés par le tracé, les Familles Camenen- Hervé- Bellego (R5 et R8)** déplorant la non prise en compte dans le projet d'un ancien sentier de Kerderff qui permettait l'accès aux Menhirs de Kerderff par la parcelle 276 et non comme aujourd'hui par les parcelles 1000 et 1001 et émettant de ce fait une réserve sur l'implantation de la piste sur ces parcelles leur appartenant.

**Et aux observations provenant des propriétaires voisins** Messieurs Guy et André LE GOFF (R2 et R3) refusant le passage de la piste par la parcelle 276 et demandant le passage de celle-ci par les parcelles 1000, 1001, 1002 pour rejoindre l'ancien chemin en direction de Kerbachique

**AQTA a répondu d'une manière globale :** Les propriétaires des parcelles privées concernées par le projet se sont manifestés pendant l'enquête publique et ont contesté le choix du tracé au niveau de leur propriété.

La Communauté de Communes, qui a déjà entamé les négociations avec les propriétaires, va poursuivre les discussions, l'acquisition à l'amiable des emprises nécessaires au projet étant privilégiée.

**Et aux questions complémentaires posées par le CE :**

- Le tracé ne suit pas l'emplacement réservé n°2.6. Ce qui conduit à impacter les parcelles 1000 et 1001 plutôt que la parcelle 276, pourquoi ce changement ?
- Quelles sont les réglementations qui s'appliquent aux Menhirs de Kerderff ? Accès réglementés? Accessibilité au public obligatoire ? Y a-t-il une servitude de passage ? Etc...

#### **AQTA a répondu :**

- Afin de mettre en cohérence le document d'urbanisme, il est prévu de supprimer cet emplacement réservé lors de la prochaine modification du Plan Local d'Urbanisme, qui est actuellement en cours.
- L'accès aux menhirs est géré par le Centre des monuments nationaux. Le public doit pouvoir s'y rendre librement. Ainsi le passage par une propriété privée nécessite l'établissement d'une convention entre le propriétaire et le Centre des monuments nationaux. La réalisation de cette piste cyclable permettra d'améliorer l'accès à ces menhirs, compte tenu que les propriétaires des parcelles concernées profiteront de ce projet pour redéfinir l'accès vers ceux-ci. La convention de passage sera donc actualisée le moment venu entre les parties.

#### **Appréciation du CE :** Je prends acte des réponses d'AQTA.

La présence d'un ancien chemin dans la continuité du chemin de Kerderff sur la parcelle 276 m'a été confirmée lors d'une discussion avec les services techniques de la ville et pourrait expliquer le tracé de l'emplacement réservé indiqué au PLU. Je déduis des éléments de réponse d'AQTA, qu'il est possible que l'existence de ce chemin soit liée à l'obligation d'accéder librement aux menhirs de Kerderff. J'estime ne pas avoir à me prononcer sur l'existence ou non de ce chemin aujourd'hui, ceci ne relevant pas de l'enquête publique.

Cependant, je me suis rendue sur place et j'ai comparé les 2 variantes :

- passage de la piste cyclable par la parcelle 276
- passage de la piste cyclable par les parcelles 1000 et 1001.

Il est indéniable que le passage de la piste cyclable sur la parcelle 276, qui constitue une cour d'une vaste propriété habitée, pénaliserait fortement le propriétaire. A contrario, un passage par les parcelles agricoles 1000 et 1001 causerait un préjudice mesuré, l'emprise prévue pour le projet se limitant à une bande située à la lisière des parcelles et actuellement occupée par des ronciers.

Je souligne la volonté d'AQTA de poursuivre les discussions afin d'obtenir une acquisition à l'amiable.

### **III.4 - SUR LA CONCERTATION**

**A l'observation des Familles Camenen- Hervé- Bellego (R8) déplorant le manque**

d'écoute de la mairie et des acteurs de l'aménagement territorial à leurs diverses demandes mais restant favorables à la concertation.

### **AQTA n'a pas apporté de réponse**

**Appréciation du CE :** J'ai pu constater lors de leur venue en permanence que les propriétaires souhaitent par leurs observations faire part de leur exaspération générale face à divers dossiers impactant leurs propriétés sises sur la commune de Carnac mais non nécessairement liés à la présente enquête. Par conséquent je ne souscris pas à leur position. Leur connaissance du dossier, les échanges que j'ai pu avoir avec eux ainsi qu'avec le porteur du projet montrent que la concertation a été menée de manière satisfaisante en ce qui concerne l'objet de cette enquête.

Je relève que les propriétaires restent favorables à la concertation, ce qui rejoint la position d'AQTA si on se réfère à sa réponse à la question précédente. Je ne peux que souhaiter que les négociations aboutissent à une entente amiable.

### **III.5 - APPRÉCIATION GÉNÉRALE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR CONCERNANT LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Les observations du public ne délivrent pas d'avis explicite sur l'utilité publique du projet et signalent des difficultés et quelques adaptations à apporter au projet. J'approuve et reprends deux requêtes, ainsi :

- Bien que le sujet ne soit pas directement lié à la présente enquête préalable à la DUP, je recommande, comme le porteur de projet s'y est engagé, de jaloner le parcours de signalétiques directionnelle et de police chaque fois que nécessaire.
- Afin d'éviter les inconvénients liés aux différents usages de la voie partagée dénommée « chemin de Kerderff », je recommande, comme le porteur de projet s'y est engagé, d'étudier toutes les possibilités d'aménagements sur ce tronçon en vue du confort de tous les utilisateurs et en particulier des cyclistes. Ce qui contribuera à une amélioration générale du projet.

Je constate que les observations ne délivrent pas d'avis explicite sur l'utilité publique du projet. La pertinence de la réalisation d'une piste cyclable n'est pas remise en cause, même par les propriétaires impactés par le projet et opposés au passage de la piste par leur propriété.

## IV - CONCLUSIONS MOTIVÉES

Le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête s'apprécie au terme d'une analyse des avantages et des inconvénients que génère le projet. Une opération sera déclarée d'utilité publique que si les inconvénients ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente.

J'analyse ci-après les critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet.

### IV.1 - LE PROJET MIS À L'ENQUÊTE PRÉSENTE-T-IL CONCRÈTEMENT UN CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ?

Parce que le projet s'inscrit dans un projet élaboré au niveau régional de maillage des véloroutes et dans un projet intercommunal de pistes cyclables et qu'il contribue ainsi à l'attractivité et au développement touristique du territoire ;

parce qu'à l'échelle plus locale, le projet permet de connecter les différents aménagements cyclables déjà réalisés ou en cours de réalisation, de relier entre eux les pôles touristiques, de loisirs, commerciaux, les différentes centralités et de mettre en valeur le patrimoine du territoire ;

parce qu'en ayant pris en compte les contraintes topographiques, en privilégiant les passages en site propre exclusif ou partagé et les routes à faible trafic, le projet offre un cadre plus sécurisé et adapté aux déplacements en vélo, ce qui favorisera l'utilisation de ce mode de déplacement.

Parce que le projet offre une alternative à l'utilisation de la voiture particulière et crée un cadre favorable à la diminution des engorgements du territoire en saison haute et donc à la diminution des émanations toxiques dues à la voiture particulière préjudiciables à l'environnement et à la santé ;

Parce que le projet répond aux attentes des habitants et des vacanciers en termes de déplacements quotidiens, de sport et loisirs, et qu'il procure par la même occasion des bénéfices pour le bien-être et la santé de la population ;

et comme aucune observation du public n'est de caractère à remettre en cause l'utilité publique du projet ;

Je considère que la réalisation de la phase 3 de la piste cyclable n°41 présente un caractère d'intérêt général.

## **IV.2 - LE BILAN AVANTAGES/INCONVÉNIENTS PENCHE-T-IL EN FAVEUR DE LA RÉALISATION DU PROJET ?**

### **IV.2.1- Les atteintes à la propriété privée sont-elles justifiées ?**

Sur un linéaire d'environ 1km, le projet nécessite l'acquisition d'environ 280 ml qui atteint 2 propriétaires. L'emprise à acquérir se limite aux franges des propriétés, sur des terrains en grande partie couverts de ronciers.

Le porteur de projet a étudié une solution alternative qui utilisait uniquement le domaine public afin d'éviter d'avoir recours à une éventuelle expropriation. Cependant, cette variante présentait des inconvénients en termes de sécurité routière, de distance, d'intérêt paysager et touristique qui ne permettaient pas de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes à la variante retenue.

Par conséquent, j'estime que les atteintes à la propriété privée ne sont pas disproportionnées par rapport au projet et que l'acquisition des emprises prévues est nécessaire pour atteindre les objectifs visés par le projet.

### **IV.2.2- Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?**

Le coût total de la réalisation de cette phase 3 est estimé à 110 368€ ttc. Ce coût de, ramené au linéaire de piste, apparaît proportionnellement légèrement plus important que le total des dépenses du programme de travaux de la piste cyclable intercommunale n°41 (phases 1, 2 et 3) qui est de 621 940€ ttc, me ne semble pas pour autant disproportionné.

Le coût de l'opération semble raisonnable par rapport à l'ensemble des dépenses réalisées pour la piste et par rapport à des travaux similaires.

### **IV.2.3- Existe-t-il des inconvénients d'ordre social ?**

Le chantier induira des nuisances sonores mais pour une durée très limitée.

Si l'augmentation du nombre de cyclistes et piétons pourrait induire quelques nuisances aux riverains (bruit, incivilités, co-visibilité), la signalétique et les aménagements prévus devraient permettre de mieux orienter et organiser les flux et de limiter ainsi la gêne occasionnée.

Je considère que le projet n'est pas de nature à créer des inconvénients d'ordre social



#### **IV.2.4- Le projet porte-t-il atteinte à l'environnement ?**

Même s'il ne faut pas sous-estimer leur rôle dans la préservation de la biodiversité, le projet ne prévoit que la suppression de ronciers et prévoit de conserver les haies et talus qui bordent le tracé. Il ne prévoit aucun aménagement sur les zones humides situées à proximité. L'utilisation d'un sable stabilisé a été retenue et privilégiée sur les tronçons en site propre.

Lors des travaux, des mesures sont prévues pour préserver les zones humides et les haies bocagères.

En créant une alternative à la voiture particulière le projet crée des conditions propices à une meilleure qualité environnementale.

Je considère que le projet porte très peu atteinte à l'environnement.

#### **IV.2.5- Le projet porte-t-il atteinte à d'autres intérêts publics ?**

**Les atteintes à l'activité agricole sont faibles.** Le projet passe en bordure de champs sur une bande de terre qui n'est actuellement pas cultivée. Le chemin d'exploitation qui sera aménagé en site propre partagé sera adapté aux passages de véhicules agricoles.

**Les atteintes au paysage et au patrimoine sont minimales.** Le mobilier en bois a été choisi pour sa bonne insertion dans le paysage, le projet prévoit la remise en état d'un chemin creux avec mise en valeur des murets qui le bordent.

Je considère que le projet porte très peu atteinte à d'autres intérêts publics

En conclusion : les avantages que présente le projet l'emportent clairement sur les inconvénients qu'il génère et font pencher la réalisation du projet en faveur de la déclaration d'utilité publique.

## V - AVIS

Après avoir :

- étudié le dossier mis à l'enquête de façon approfondie,
- conduit l'enquête publique et m'être tenue à la disposition du public,
- entendu toute personne qu'il me paraissait utile de rencontrer ou de consulter,
- été sur le terrain en compagnie du porteur de projet et procédé à des visites ponctuelles durant l'enquête pour mieux appréhender le contexte du projet,
- étudié les précisions apportées par le porteur de projet,
- analysé et répondu aux observations recueillies durant l'enquête,
- conclu que les avantages que présente le projet l'emportent clairement sur les inconvénients qu'il génère,

je donne un

### **AVIS FAVORABLE**

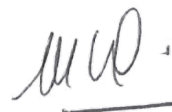
à la déclaration d'utilité publique  
de la réalisation de la phase 3 de la piste cyclable intercommunale n°41  
reliant les communes de Plouharnel – Carnac – La Trinité sur mer

#### **Cet avis est assorti d'une recommandation :**

Etudier la faisabilité d'aménagement(s) sur le tronçon empruntant le chemin de Kerderff afin de répondre aux inquiétudes des riverains concernant la sécurité des usagers.

Fait à Berric, le 20 novembre 2020.

la commissaire-enquêtrice



Mathilde Coussemacq

E.P. N° E20000083/35 DUP réalisation phase 3 piste cyclable n° 41

Préfecture du Morbihan/AQTA