

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

Adresse du siège social :9 Kercune 56550 Locoal Mendon

sentiers.davenir@laposte.net

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

Réunion en Mairie de Belz le 18 mai 2022
Compte rendu

Présents :

Mairie de Belz : MM. Bruno Goasmat - Maire, Hervé Le Gloahec 1^{er} Adjoint

Association Sentiers d'Avenir (ASA) : MM. Ronan Goavec – Président, Yannick Kermorvant – Membre du CA, Eric Le Formal - Membre,

La réunion a lieu entre 11h00 et midi. ASA remercie M. Le maire d'avoir accepté cette réunion d'échanges.

- Inconvénients du tracé actuel et irrégularités

ASA reconnaît que la municipalité n'est pas encore un acteur dans le dossier SPPL. Elle le deviendra lorsque que le sentier projeté sur la servitude sera ouvert (Par l'Etat et le Département).

ASA estime que l'essence de la loi de 1976 c'est de permettre l'accès des piétons au rivage par deux moyens combinés :

- Des accès transversaux,
- Connectés par un cheminement longitudinal qui assure les liaisons.

La loi a permis le désenclavement de certaines parties du rivage (calanques privatisées...).

Une double boîte à outils a été créée :

- 1) Art. L121-31 et suivants du Code de l'Urbanisme (SPPL- loi de 1976)
- 2) Art. L361-1 du Code d'Environnement (PDIPR)

L'analyse d'ASA est que la SPPL est devenue ainsi le support de chemins de randonnée (objectif de « servitude de belle vue » très éloigné de la servitude de passage). Le discours des administrations (Etat et Département) est de dire que le chemin des « douaniers » a été fermé par de riches propriétaires et qu'il convient de le rétablir. ASA fait remarquer qu'il n'y a jamais eu de sentiers des douaniers dans la partie haute de la Ria d'Étel et que la notion de « riche propriétaire » est inappropriée pour le secteur.

Pour gagner du temps, les services de la DDTM56 et du Conseil Départemental ont voulu faire en une seule fois ce qui devrait se faire en plusieurs étapes si l'on suit normalement les procédures.

Concernant Locoal Mendon et Belz, ASA le démontre, documents à l'appui (documents remis) :

- CCTP des études d'incidences (Marché départemental N°2014-66118 déc. 2014). L'objectif est clairement de construire **une « piéton route » autour de la RIA**, malgré son classement Natura 2000. **C'est un projet intrusif et destructeur.**
- Rétropédalage explicatif : Lettre DDTM 3 février 2022,
- Rétropédalage pondérateur : Lettre Département 29 mars 22.

Concernant Belz, il existe déjà un arrêté. Le tracé arrêté en 2021 est certes plus éloigné du rivage que ce tracé de 1991. C'est une prise en compte supplémentaire mais minime de la protection de l'environnement. Le problème est qu'il ne s'agit plus d'une SPPL, quoi qu'en disent les administrations. C'est une « piéton-route/PDIPR/GR » (Voir CCTP). **La fréquentation potentiellement élevée du futur circuit rend le projet notoirement plus néfaste.** C'est un point essentiel qui n'a pas été débattu (absence de transparence de l'ETAT et Département sur les objectifs réels du projet – La Mairie n'y est pour rien). **Les intérêts de protection de la nature et des riverains se rejoignent.** Aucune concertation sur le tracé n'a eu lieu avec les principaux intéressés, surtout dans ce nouveau contexte « PDIPR GR ».

Les personnes concernées par le tracé ont été d'abord sidérées par ces informations. Les lettres de la DDTM56 et du Conseil Départemental (voir ci-dessus) ont plus inquiété que rassuré.

Les personnes concernées par le tracé sont maintenant révoltées. Il y aura donc de nombreux recours sur les Permis d'Aménager.

M. le maire de Belz comprend la situation. Quant à l'inscription future de ce tracé au PDIPR il conviendra effectivement de bien réfléchir à son opportunité d'autant que de nombreux sentiers de la commune y sont déjà inscrits constituant ainsi un réseau important. La même attention sera à apporter au classement en GR.

- Affichage ou publication des permis une fois accordés

Ces informations sont indispensables pour lancer les recours. Les procédures menées par la DDTM et le Département sont difficiles à suivre. La mairie communiquera les dates des autorisations de permis d'aménager à ASA dès qu'elle en aura connaissance. ASA l'en remercie.

- Coût des travaux d'investissement

La mairie n'a pas connaissance du coût des travaux. Elle n'a connaissance que de l'existence d'une subvention obtenue par le Département dans le cadre du plan de relance COVID19 (« France vue sur mer »).

ASA estime que la connaissance de ce coût est importante pour au moins deux raisons :

- Il représente le volume des travaux (les éléments d'aménagements sont peut-être pour la plupart légers, mais leur ensemble constitue un ouvrage important),
- Le coût d'investissement permet de se faire une idée sur les coûts d'entretien futur...

ASA donne les coûts connus pour les 5KM de Landaul et annoncés pour les 40KM Locoal Mendon (Respectivement 270K€ et 2,5M€ dont 0.8M€ pour le « pont » de St Jean). Elle pense que les coûts seront, aussi, importants pour Belz.

ASA indique que des investissements qui paraissent bien moins coûteux font l'objet de procédures beaucoup plus approfondies (les mouillages par exemples).

La mairie ajoute que les deux activités (SPPL et Mouillages) se cumulent parfois sur un même site et que cela n'a pas été étudié.

- Coût de l'entretien ultérieur des ouvrages dont les protections contre la mer

La mairie indique que les sentiers de Belz sont entretenus principalement par une association très performante. Le procédé est peu coûteux.

La question d'ASA porte principalement sur l'entretien futur des protections contre la mer dans le contexte de la montée des eaux et du dérèglement climatique.

La mairie indique que l'entretien des murs, digues de protection et ouvrages similaires incombe aux riverains. Toutefois lorsque qu'il y a un sentier SPPL, le long des ouvrages privés, il est d'usage que la mairie assure l'entretien les protections (l'association intervient aussi lorsqu'elle le peut – exemple St Cado).

ASA reconnaît que ceci relève du bon sens face à une loi obsolète (loi de 1807 sur le dessèchement des marais !). Mais le sentier que vont construire l'Etat et le Département, du fait de sa fréquentation, de la montée des eaux de la mer et du dérèglement climatique risque des dommages qui n'ont pas été évalués. L'entretien futur sera probablement important. AQTA travaille d'ailleurs actuellement sur les conséquences de la montée des eaux (ateliers « la Mer monte »). Cette question reste à approfondir. ASA estime d'ailleurs que la législation n'est plus appropriée au contexte (montée des eaux d'une part et sur-fréquentation des rivages d'autre part). En particulier l'usage intensif que souhaite faire l'Etat de la servitude de passage devrait relever de l'expropriation.

- Prévision de fréquentation – Comptages – Limite de fréquentation admissible

ASA estime que la fréquentation admissible est le principal problème. On ne peut accepter une fréquentation du niveau de St Cado dans les espaces naturels sensibles. Or il n'y a aucune donnée dans les études (à part une « assurance » qu'il ne s'agira que de « passages ponctuels »).

La mairie indique qu'elle n'a pas connaissance de chiffres. Le moyen de réduire la fréquentation est que l'accessibilité du sentier ne soit pas trop facilitée (par les aménagements). Il faudra être effectivement très vigilant sur ce point.

- Circulation des chiens, même tenus en laisse (servitude exclusivement piétonne)

ASA a constaté que des panneaux autorisent de passage de chiens en laisse sur les parties « SPPL » des sentiers côtiers de Belz. La loi ne l'autorise pas.

La mairie reconnaît que la gestion des déjections canine est un réel problème.

ASA estime que revenir à l'application de la loi réglerait une partie du problème.

Le passage de chevaux a parfois aussi été constaté ailleurs. Quant au passage de vélos et autres engins il y en a, malgré les interdits.

- Police d'exploitation et autres points de vigilance ultérieure (Parkings, toilettes, gestion des déchets, publicité des lieux dont internet et prospectus...)

ASA estime que si la servitude n'est pas aménagée ou n'est pas utilisée en « piéton route » ces questions ne se poseront pas. Mais visiblement ce n'est pas l'intention de l'Etat ni celle du Département puisqu'il existe de multiples clôtures dans le projet pour « canaliser » le public.

La mairie fait remarquer que laisser un passage ouvert en bord de mer relève de l'initiative des propriétaires et que la collectivité se substitue à leurs obligations en faisant les aménagements.

ASA est entièrement d'accord sur ce point de vue. C'est bien ainsi qu'il aurait fallu procéder. L'administration aurait dû commencer par constater la bonne application des règles de servitude.

La mairie indique qu'en opérant de la sorte il aurait probablement fallu des années pour aboutir à l'ouverture d'un passage. Mais effectivement ce sont des questions importantes qui n'ont pas été approfondies et la mairie est, et restera, très attentive à la limitation de la fréquentation et aux incivilités. La mairie reconnaît que la publicité, qui sera probablement faite sur des itinéraires qui restent privés, sera toutefois difficile à maîtriser.

- Divers :

L'accroissement des risques d'incendie, qui relèvent aussi du bon comportement du public, sont également évoqués.

Pour conclure ASA remercie le maire pour son écoute. Le projet de l'Etat et du département, tel qu'il est actuellement présenté, comporte un grand nombre de défauts (objectifs dévoyés) et de manques (études incomplètes). Cela légitime grandement les actions qui vont être menées pour que le projet ne puisse pas être conduit à son terme dans ces conditions. Bien entendu ASA reste à disposition pour approfondir toutes ces questions et d'autres si besoin (les statuts d'ASA ne se limitent pas aux sentiers). La question du devenir des friches ostréicoles est ainsi évoquée.