



Expertise & Conseil
en environnement

Etude d'impact du projet de passerelle himalayenne – lac de
Guerlédan

Mémoire en réponse à l'avis n° MRAe 2024-011752 du 8 octobre
2024

LOUDEAC
communauté

SOMMAIRE

I. Qualité de l'évaluation environnementale.....	3
I.1 Observations générales.....	3
I.2 L'état initial de l'environnement.....	3
I.3 Justification environnementale des choix.....	5
I.4 Analyse des incidences et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées	13
II. Prise en compte de l'environnement.....	16
II.1 Préservation de la biodiversité : les continuités écologiques	16
II.2 Préservation de la biodiversité : les espèces.....	19
II.3 Conservation de la qualité paysagère du site.....	20
II.4 Développement des mobilités durables	21

I. Qualité de l'évaluation environnementale

I.1 Observations générales

Avis MRAe : À la lecture de l'étude d'impact et de son résumé non technique, une ambiguïté persiste quant au caractère définitif du projet faisant l'objet de l'évaluation environnementale. Le tracé de la passerelle présenté sur les cartes ne correspond pas au tracé retenu pour l'étude.

Réponse : le titre de chaque carte exclut toute ambiguïté sur le tracé de passerelle présenté. A titre d'exemples, le titre de la première carte de localisation à l'échelle locale page 49 (Cartes réintégrées en fin du présent document pour mémoire) est ainsi « Localisation (zoom) - **Tracé initial** passerelle **avant démarche ERC** » alors que celle de la carte 16 est « **Tracé définitif** passerelle **après démarche ERC** » et celle de la carte 56 « **Les scénarios envisagés** » (Sur laquelle figurent les différentes implantations envisagées et celle retenue, dénommée « Tracé n°3 passerelle nord (définitif) ». Ce mode de représentation vise à illustrer la démarche ERC qui a conduit à faire évoluer le « Tracé initial » au fil des études pour aboutir au « Tracé définitif ».

Avis MRAE : les légendes sont souvent mal adaptées au sujet traité dans la carte : des informations inutiles et des légendes incomplètes rendent la compréhension des cartes difficile. (Synthèse de l'avis : Les cartes du dossier, peu pédagogiques, seront à reprendre pour permettre la compréhension du public et illustrer davantage la séquence ERC conduite)

Réponse : L'étude comprend 82 cartes, mais aucun exemple ne vient illustrer le propos de la MRAe.

I.2 L'état initial de l'environnement

Avis MRAe : L'état initial de l'environnement concernant la biodiversité est bien appréhendé à l'échelle des continuités écologiques, des habitats naturels et des chiroptères, mais est insuffisant concernant les oiseaux et fait défaut concernant les mammifères aquatiques. Le recensement des espèces animales aurait pu intégrer les données naturalistes publiques disponibles, pour viser l'exhaustivité des inventaires et compléter les relevés de terrain, en particulier pour les espèces difficilement observables ou dépendantes des conditions météorologiques comme les oiseaux et les reptiles.

Réponse : l'état initial concernant **l'avifaune** est basé d'une part sur **4 visites diurnes** (février, mi-avril, mi-mai, mi-juin) par temps clair et sans vent durant les 2 heures suivant le lever du soleil, et **une visite nocturne** (fin mars) à partir d'un itinéraire de prospection au sein des bois et en bordure du lac, et d'autre part sur une **exploitation des données naturalistes disponibles** (Extraction par polygone pour l'ensemble des groupes

faunistiques au sein de la base de données Faune-bretagne.org (Voir tableau 8 page 96). Ces données sont suffisantes pour évaluer les enjeux avifaunistiques du site et les incidences potentielles du projet.

Concernant les **reptiles**, des plaques installées dès le mois de février ont été **prospectées mi-avril, mi-mai, mi-juin et le 3 juillet** par temps sec et ensoleillé. L'ensemble des **espaces favorables** aux reptiles autour des plaques ont également été observés (Affuts) **durant 45mn lors de chaque visite**.

Le projet consiste en l'installation d'une passerelle située de 10 à 15 mètres au-dessus du plan d'eau, ancrée sur les coteaux secs et boisés à une cote de 144 mètres d'altitude (soit 20 mètres au-dessus du plan d'eau) et à une distance horizontale de 50 mètres du lac. **L'ouvrage n'interfère donc physiquement avec aucun des milieux susceptibles d'être fréquentés par des mammifères aquatiques**. En outre, la fréquentation, **strictement limitée à des sentiers existants**, se fera **en décalage temporel** avec la principale période d'activité de ces espèces (Crépusculaire et nocturne).

Avis MRAe : L'aire d'étude du dossier nécessite d'inclure l'anse de Landroanec dont la fréquentation risque d'augmenter notablement, alors même que cette zone présente des enjeux forts pour les oiseaux d'eau et les mammifères aquatiques.

Réponse : l'aire d'étude intègre bien l'anse de Landroanec (Mentions sur la flore page 89 (Inventaires P Péron) et l'avifaune page 98 (Données bibliographiques)).

Avis MRAe : L'état initial en matière de qualité paysagère du site est présenté mais est incomplet : les parkings ne sont pas intégrés à cet enjeu, alors même qu'ils constituent, au même titre que la passerelle elle-même, un impact paysager possiblement notable. La suite de la démarche d'évaluation environnementale est donc également incomplète pour cet enjeu.

Réponse : ce propos mêle des composantes de l'état initial (les parkings existants) et de la démarche ERC (Impact du projet de parking au nord du parking de l'accrobranche ou de l'augmentation de fréquentation de parkings existants).

L'état initial n'analyse pas les parkings existants les plus proches du projet d'un point de vue paysager car celui-ci n'aura pas d'incidence sur leur aménagement ou leur intégration dans le paysage et ils ne relèvent pas de la compétence de Loudéac Communauté. Ils sont néanmoins décrits et photographiés dans le chapitre 2.6.1.

Avis MRAe : Concernant l'enjeu de développement des mobilités durables, l'état initial de l'environnement est insuffisant, le recensement exhaustif des itinéraires piétons et cyclistes existants et l'état des lieux de leur sécurisation ne sont pas présentés, ce qui ne permet pas de se prononcer sur la suite de la démarche.

Réponse : les itinéraires doux sont cartographiés pour partie dans l'état initial de l'environnement (Cartes 46 à 48). Des données figurant dans le chapitre 4.5.1 auraient en effet pu figurer dans l'état initial (Cartes 73 et 74 + Carte réponse avis MRAe 6 insérée en fin du présent document) ; Il y est indiqué que la voie verte (V406) qui rejoint la Vélodyssée puis, à partir du village de Keryhuel, le PDIPR et le Tour du lac en amont de la plage et de la future passerelle comporte seulement 2 traversées de route, à trafics limités (voies communales). Il en est de même des informations concernant l'état de certaines portions de sentiers indiquées au chapitre 4.5.1.

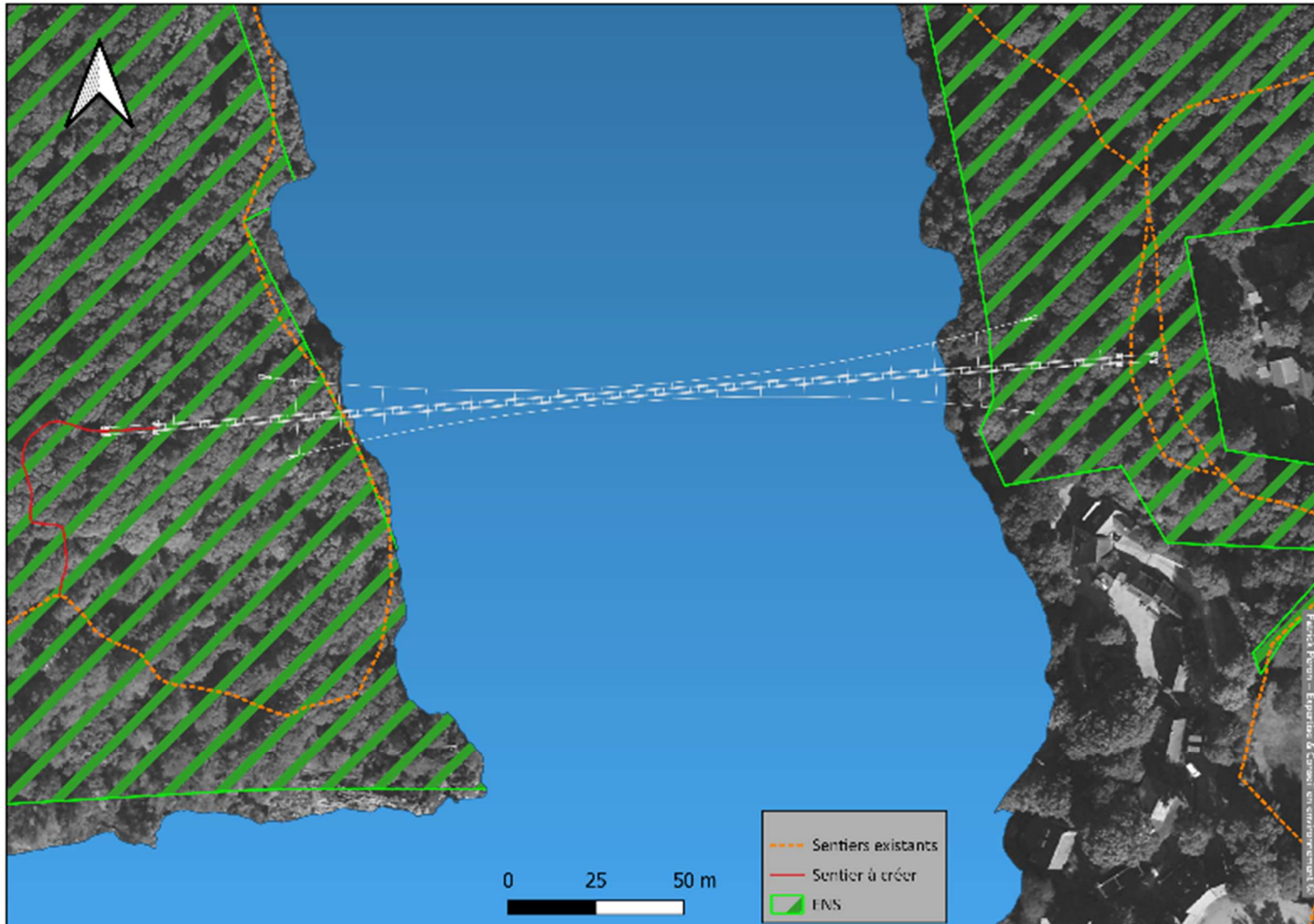
Il n'a néanmoins pas été réalisé d'état des lieux exhaustif des cheminements susceptibles d'être empruntés par les usagers de la future passerelle dans la mesure où cet ouvrage se contente de connecter des itinéraires existants, balisés et pratiqués, et que leur suivi et leur entretien seront réalisés dans le cadre des missions d'ores et déjà assurées par le Conseil Départemental pour ce qui concerne le « Tour du lac ». De plus, il n'est pas possible d'anticiper les parcours qui seront empruntés via les différentes interconnexions disponibles autour du projet (Lac de Guerlédan et ses abords).

I.3 Justification environnementale des choix

Avis MRAe : La compatibilité de la localisation du projet au sein d'un espace naturel sensible nécessite d'être justifiée, notamment au regard de l'article L. 215-21 du code de l'urbanisme.

Réponse : l'article L. 215-21 stipule que « Les terrains acquis en application des dispositions du présent chapitre **sont aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée** par la fragilité du milieu naturel. Cet aménagement est compatible avec la sauvegarde des sites, des paysages et des milieux naturels ». « Seuls des **équipements légers d'accueil du public** ou nécessaires à la gestion courante des terrains ou à leur mise en valeur à des fins culturelles ou scientifiques peuvent être admis sur les terrains acquis en application des dispositions du présent chapitre, à l'exclusion de tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la protection de ces terrains en tant qu'espaces naturels. »

Dans le cas présent, le projet **ne vise pas une ouverture au public** (L'ENS ne concerne pas la portion de passerelle au-dessus du plan d'eau) mais l'aménagement d'un **nouvel accès à un ENS d'ores et déjà ouvert** au public. L'étude d'impact conclut à l'absence d'impact significatif de l'aménagement (L'emprise au sol des plateformes et des socles d'ancrage des mâts et des câbles, soit environ 15 m², et celle de la passerelle au-dessus des parties terrestres sont **conformes à la notion d'équipement léger**) et de l'augmentation de fréquentation des sentiers existants sur la faune et la flore, et sur une contribution positive de l'ouvrage à la qualité paysagère du site. La zone de stationnement supplémentaire est prévue en dehors de l'ENS et ne sera pas perceptible depuis ce dernier (Plantations arborées et arbustives d'essences champêtres locales en lisière).



Carte réponse avis MRAe 1 : emprise de la passerelle

Avis MRAE : Le site départemental est par ailleurs soumis au régime forestier ; il conviendrait d'étudier à ce titre la compatibilité du projet avec le régime forestier et avec le maintien d'un couvert forestier.

Réponse : comme il est indiqué page 107, le Bois de Caurel et le Bois Cornec sont soumis au régime forestier. Le changement de destination (Installation d'une passerelle à chaque extrémité dans le cas présent) dans un ensemble boisé de plus de 2,5 ha (ce qui est le cas ici) nécessitera une demande d'autorisation de défrichage, qu'il y ait ou non abattage d'arbre. Le Bois Cornec étant propriété départementale, cette demande est requise quel que soit la surface concernée par le défrichage.

Côté Caurel (Bois soumis à un Plan Simple de Gestion), la surface à défricher représente environ 360 m² et concerne 25 arbres ou arbustes (Donnée acquise suite à l'implantation précise du projet sur le terrain et à un levé topographique complémentaire en août 2024) : voir Carte réponse avis MRAe 2 et 3 ci-après et photographies page 27.

Tableau 1 : défrichements côté Caurel

	A abattre	Origine et forme	Diamètre à 1,30m	
1	Castanea	Taillis; 5 futs	20 à 25	
2	Fagus	Taillis	5 à 10	
3	Fagus	Taillis	5 à 15	
4	Fagus	Taillis	5 à 13	
5	Fagus	Taillis	15	
6	Fagus	Franc-pied	15	
7	Fagus	Franc-pied	45	
8	Quercus	Franc-pied	60	"Chêne 1"
9	Quercus	Franc-pied	30	
10	Quercus	Taillis; 2 futs	30	
11	Quercus	Taillis; 2 futs	35	
12	Quercus	Franc-pied	25	
13	Quercus	Franc-pied	30	
14	Quercus	Taillis; 3 futs	30 à 35	
15	Quercus	Taillis; 2 futs	35	
16	Quercus	Franc-pied	40	
17	Quercus	Franc-pied	15	
18	Quercus	Franc-pied	25	
19	Quercus	Taillis; 4 chandelles	30	
20	Quercus	Taillis; 8 chandelles	20	
21	Quercus	Taillis; 3 chandelles	20	
22	Quercus	Taillis; 6 chandelles	10 à 15	
23	Quercus	Taillis; 3 chandelles	15	
24	Ilex	Franc-pied	15	
25	Betula	Franc-pied x 3	12	

Côté Guerlédan (Bois Cornec), la surface à défricher représente environ 240 m² et concerne 19 arbres ou arbustes.

Tableau 2 : défrichements côté Guerlédan (Bois Cornec)

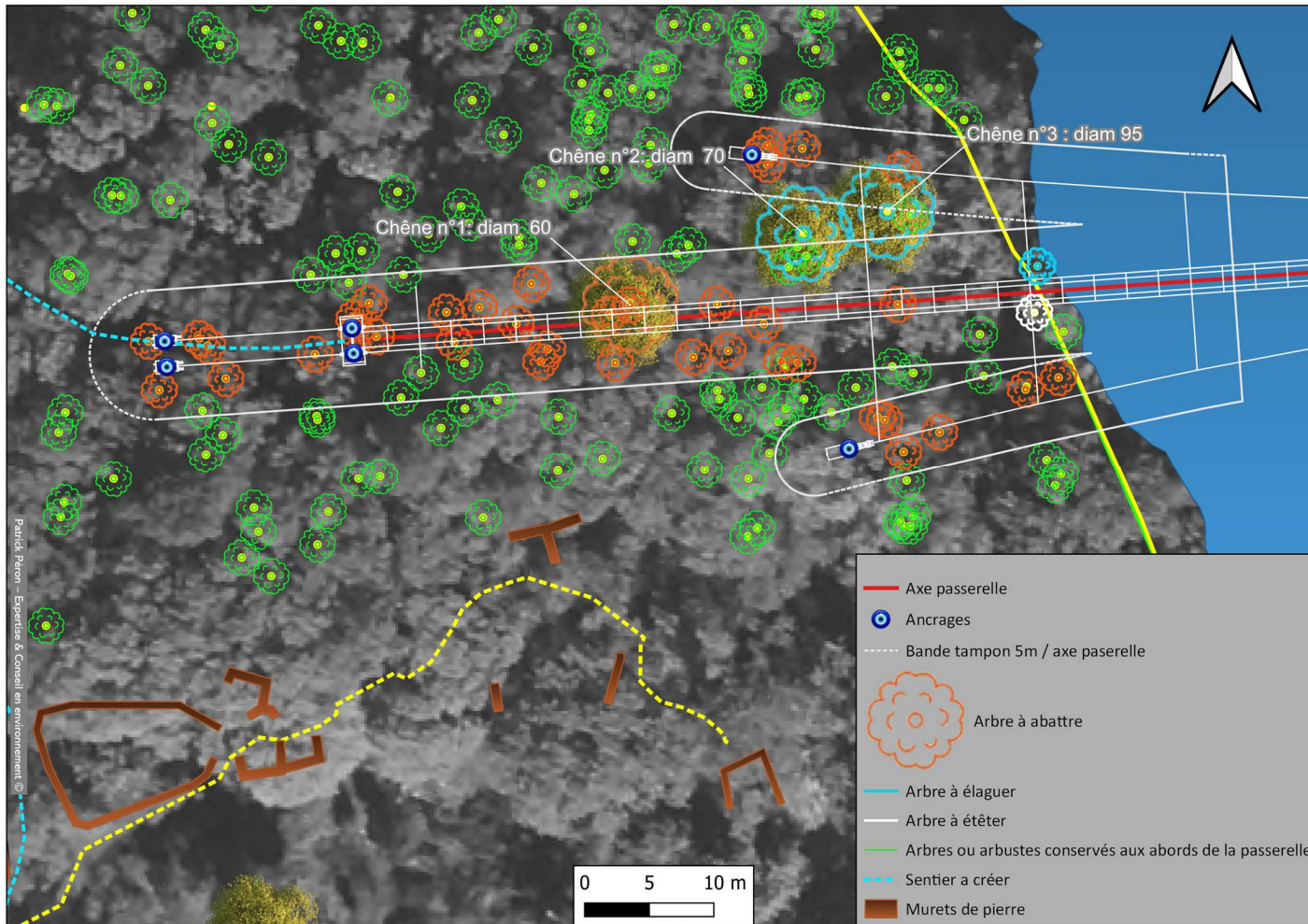
	A abatre	Origine et forme	Diamètre à 1,30m
1	Quercus	Franc-pied	35
2	Quercus	Franc-pied	30
3	Quercus	Franc-pied	30
4	Quercus	Franc-pied	30
5	Quercus	Franc-pied	20
6	Quercus	Franc-pied	20
7	Quercus	Franc-pied	20
8	Quercus	Franc-pied	15
9	Quercus	Taillis; 2 futs	35 et 40
10	Quercus	Taillis; 2 futs	20
11	Quercus	Taillis; 2 futs	22
12	Betula	Franc-pied	30
13	Betula	Franc-pied	30
14	Betula	Franc-pied	30
15	Betula	Franc-pied	15
16	Betula	Franc-pied	15
17	Betula	Franc-pied	15
18	Betula	Franc-pied	35
19	Castanea	Franc-pied	30

L'Article L341-5 du code forestier stipule que l'autorisation de défrichage peut être refusée lorsque la conservation des bois et forêts ou des massifs qu'ils complètent, ou le maintien de la destination forestière des sols, est reconnu nécessaire à une ou plusieurs des fonctions suivantes :

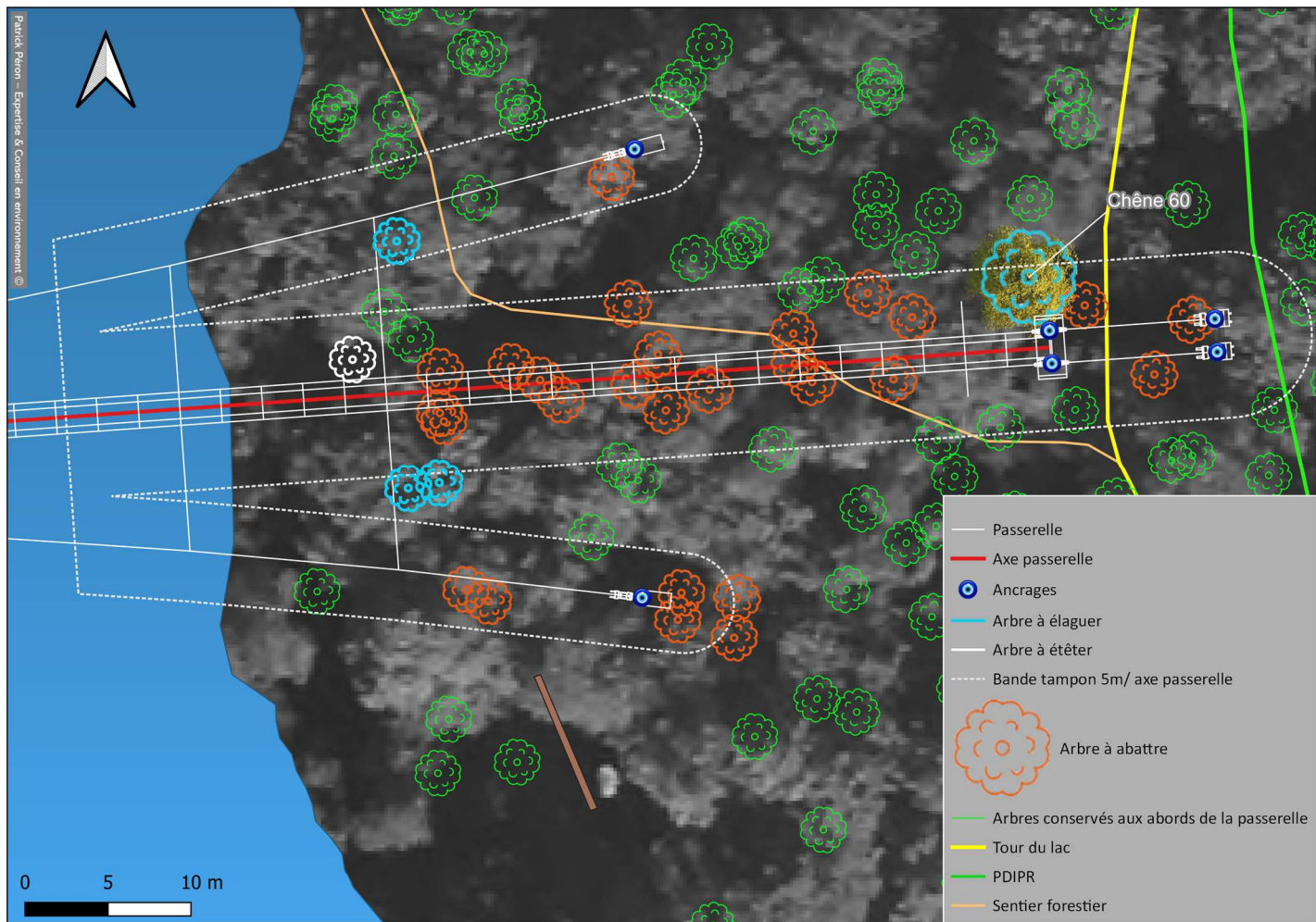
- 1° Au maintien des terres sur les montagnes ou sur les pentes ;
- 2° A la défense du sol contre les érosions et envahissements des fleuves, rivières ou torrents ;
- 3° A l'existence des sources, cours d'eau et zones humides, et plus généralement à la qualité des eaux ;
- 4° A la protection des dunes et des côtes contre les érosions de la mer et les envahissements de sable ;
- 5° A la défense nationale ;
- 6° A la salubrité publique ;
- 7° A la valorisation des investissements publics consentis pour l'amélioration en quantité ou en qualité de la ressource forestière, lorsque les bois ont bénéficié d'aides publiques à la constitution ou à l'amélioration des peuplements forestiers ;
- 8° A l'équilibre biologique d'une région ou d'un territoire présentant un intérêt remarquable et motivé du point de vue de la préservation des espèces animales ou végétales et de l'écosystème ou au bien-être de la population ;

9° A la protection des personnes et des biens et de l'ensemble forestier dans le ressort duquel ils sont situés contre les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.

Au regard du nombre et de la qualité sanitaire et écologique (Absence d'habitat effectif ou potentiel d'espèce protégée) des arbres et arbustes concernés, le projet **ne parait pas en contradiction avec les dispositions du code forestier**. L'autorisation du projet (Permis de construire) sera néanmoins soumise à la délivrance préalable d'une autorisation de défrichement.



Carte réponse avis MRAe 2 : arbres impactés par le projet – secteur Caurel



Carte réponse avis MRAe 3 : arbres impactés par le projet – secteur Guerlédan

Avis MRAe : la localisation et le dimensionnement des stationnements, la fréquentation du site ainsi que la phase de travaux ne sont ni justifiés au regard des enjeux environnementaux, ni comparés à des solutions alternatives, ce qui aurait dû permettre d'éviter certaines incidences sur la biodiversité et sur le cadre de vie des habitants. Les prévisions de l'étude d'impact s'appuient sur des scénarios où l'ensemble des accès au site s'effectue en voiture, aucune alternative de tourisme durable n'étant envisagée précisément, tant au niveau quantitatif (nombre de visiteurs espérés, modes de déplacement choisis, espaces de stationnement aménagés, modalités d'accès) qu'au niveau qualitatif (effets induits sur les milieux naturels, partage des usages sur le site, préservation du cadre de vie des riverains). Ce choix de la voiture comme mode unique de transport pour l'accès des visiteurs et le positionnement des stationnements de voitures au plus près du site de la passerelle appellent une justification au regard des enjeux environnementaux, une présentation détaillée de solutions de substitution dont les impacts potentiels sont à évaluer et à comparer avec ceux du scénario retenu. Un scénario alternatif, intégrant les mobilités douces et en cours d'étude, est évoqué sans qu'il soit précisé si ce scénario n'a pas été retenu ou s'il remplace le scénario initialement développé.

Réponse :

- L'étude d'impact démontre **l'absence d'incidence significative des aménagements** (Passerelle, câbles et ancrages, nouvelle aire de stationnement), que ce soit durant les travaux ou en période de fonctionnement, et de la fréquentation supplémentaire induite sur toute espèce protégée et/ou rare et tout habitat naturel remarquable.
- Le projet d'aire de stationnement concerne un **terrain actuellement cultivé et à l'écart des espaces de nature**.
- L'aire de stationnement a été dimensionnée sur la base d'une **hypothèse défavorable** afin d'en évaluer la faisabilité et la capacité de l'offre de stationnement existantes autour du lac à absorber le surplus de fréquentation. Des scénarios alternatifs précis destinés à favoriser les modes doux et à éviter l'aménagement total ou partiel de cette aire sont d'ores et déjà présentés dans l'étude et pourront être déclenchés en fonction de la montée en puissance de la fréquentation observée sur le terrain.

I.4 Analyse des incidences et définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées

Avis MRAe : Les incidences notables du projet sur l'environnement ne se traduisent pas dans l'étude d'impact par des mesures d'évitement ou de réduction satisfaisantes, ni par des mesures de compensation et un chiffrage des impacts résiduels, qui restent envisagés uniquement au niveau qualitatif et ne font pas l'objet d'un tableau synthétique qui aurait facilité la compréhension de cette étape de l'évaluation environnementale. Ce choix ne saurait garantir l'absence de perte nette en termes de biodiversité et l'absence d'incidences fortes sur le cadre de vie des habitants du territoire.

Réponse : plusieurs mesures d'évitement ou de réduction sont au contraire détaillées dans l'étude d'impact. La MRAe signale d'ailleurs elle-même dans son avis que « **l'implantation de la passerelle fait l'objet d'une justification environnementale satisfaisante, appuyée par des mesures d'évitement et de réduction pertinentes et détaillées.** »

☞ L'impact résiduel sur la biodiversité sera en définitive très faible (25 arbres ou arbustes côté Caurel et 19 côté Guerlédan dont aucun ne présente d'habitat effectif ou potentiel d'espèces protégées et/ou rares (Avifaune, chiroptères, insectes saproxyliques). Il s'agit en majorité de jeunes arbres montrant des signes de dépérissement, de chandelles, et de cépée. La plantation de haies bocagères (500 mètres) autour de la future aire de stationnement et le long du chemin menant à l'accrobranche compensera les abattages. La pérennité des arbres sera plus importante du fait qu'ils seront plantés sur pente faible et des sols relativement profonds contrairement à la situation des secteurs à défricher (Coteau à sols superficiels, secs et caillouteux, acides et oligotrophes). Cette mesure de compensation sera directement pilotée par Loudéac communauté et son service environnement. Les essences seront choisies au regard du contexte. Leur plantation et entretien seront suivis par le service environnement de Loudéac communauté.

Concernant le cadre de vie des habitants du territoire, la principale incidence négative concerne l'augmentation du trafic routier et celle de la fréquentation des aires de stationnement. L'étude d'impact démontre (Chapitre 4.5.1) sur la base de l'hypothèse la plus défavorable (Accès 100% en voiture) que les aires de stationnements existantes et celle prévue par le projet (Hors secteur d'habitat, dans un espace dédié aux activités de loisir comprenant déjà des stationnements) seront à même de recevoir le pic de fréquentation annuel (De mi-juillet à mi-août).

Le chapitre 4.5.1 évalue le trafic VL journalier supplémentaire maximum à 360 véhicules dont une grande partie devrait provenir de Guerlédan via la D767 (3441 véh/jour en 2021) ou la D35 (1738 véh/jour en 2021) en provenance de la N164. En considérant une répartition (1/3 ; 2/3) entre ces deux routes, on obtiendrait une augmentation de trafic de 7% sur chacune des départementales.

Compte tenu de la dispersion des usagers sur les différents points d'accès au Tour du lac, impossible à définir dans le détail, l'augmentation sera en définitive limitée (quelques %) et ne nécessite pas d'aménagement de voirie spécifique. On notera par ailleurs que la prochaine mise à deux fois deux voies de la N164 fluidifiera le trafic aux abords de Guerlédan.

En réalité, une partie des usagers attirés par la présence de la passerelle se rendra sur site en bus (Tour opérateurs), à pied (Randonneurs effectuant tout ou partie du Tour du lac), ou à vélo (Proximité de la Vélodyssée). Des scénarios alternatifs à l'accès en voiture sont à ce titre présentés dans l'étude et sont destinés à favoriser ces modes de déplacement doux à partir du bourg de Guerlédan (Parking ancienne gare à proximité immédiate d'une voie verte).

Avis MRAe : Alors que certaines incidences de l'implantation de la passerelle himalayenne et de sa fréquentation par un public nombreux sont bien identifiées dans le dossier (sur les chiroptères, en matière de risque incendie et de qualité des eaux du lac), les incidences paysagères et environnementales (qualité de l'air et du cadre de vie, ambiance sonore) concernant la place de la voiture ne sont pas appréhendées. La phase travaux de l'étude d'impact occupe l'essentiel du dossier, les incidences du fonctionnement de la passerelle, avec 120 000 visiteurs supplémentaires accueillis annuellement sur le site, n'étant pas réellement évaluées, ni sur la biodiversité, ni sur le cadre de vie des habitants.

Réponse : le tableau 15 page 184 évalue le nombre de véhicules par jours liés à l'utilisation de la passerelle sur la base d'hypothèse formulées en préambule du chapitre 4.5.1. Selon cette simulation, le trafic supplémentaire induit pourrait varier de 100 à 360 véhicules (Rappel : hypothèse la plus défavorable). L'incidence de ce trafic sur la qualité de l'air est impossible à simuler avec précision en raison du faible nombre de véhicules concernés et des incertitudes sur la modalité de répartition au cours de la journée et sur les différentes routes permettant de rejoindre un point de départ de sentier menant plus ou moins rapidement à la passerelle. Une telle évolution ne justifie pas d'analyse quantitative de l'incidence sur la qualité de l'air dans un environnement naturellement aéré et très peu urbanisé.

Pour les mêmes raisons, et compte tenu de la volonté de privilégier un scénario alternatif favorisant les modes doux, l'impact de l'augmentation de trafic sur l'environnement sonore des riverains de routes locales peut être considéré comme négligeable.

L'incidence paysagère de la voiture sera limitée et négligeable en raison de la localisation du projet d'aire de stationnement, au nord des parkings du complexe sportif départemental et de l'accrobranche (Non perceptible depuis les espaces naturels environnant (Plantation d'une haie bocagère dense) et depuis la rue du Lac) et/ou d'une valorisation de l'espace situé aux abords de l'ancienne gare de Mûr-de-Bretagne.

Avis MRAe : Enfin, les incidences des travaux d'implantation de la passerelle sur le bois de Caurel et le bois Cornec sont identifiées, sans que les opérations d'abattage et d'élagage soient précisées et fassent l'objet d'une description des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation associées.

Réponse : l'impact précis du projet n'a pu être défini au stade de l'étude d'impact. Il a été évalué consécutivement à un calage définitif puis un repérage exact sur site des aménagements et des arbres via un levé topographique complémentaire réalisé fin août 2024. Les résultats en sont détaillés en page 7 et suivantes.

Avis MRAe : L'étude d'impact ne mentionne aucune mesure de suivi. De telles mesures sont attendues en matière de dérangement des espèces animales en phase travaux, de maintien de l'état de conservation initial des pelouses sèches et de la lande sèche, de fréquentation des parkings, de qualité du partage des usages sur le site (impact de la passerelle sur les autres activités du site au niveau économique, du confort des usagers, du dérangement...), de qualité de l'eau (enjeu sanitaire).

Réponse : le chapitre 6 **décrit les mesures de suivi prévues** concernant le risque de dérangement des chiroptères, l'état de conservation des pelouses et landes sèches, et le taux d'occupation des parkings existants et du nouveau parking côté Guerlédan. Le département sera associé aux suivis écologiques.

L'augmentation de la fréquentation des sentiers autour du lac pourrait profiter aux commerces existants dans différents sites et centre-bourgs sans qu'il soit possible d'anticiper sur les comportements individuels (Rappel : la passerelle vise avant tout à favoriser la pratique de la randonnée).

Le confort des usagers sera amélioré par la restauration de quelques portions de sentier (Elément mentionné dans l'étude d'impact).

L'accès à la passerelle depuis la future aire de stationnement ou de dépose se fera par deux points, entièrement sous maîtrise foncière Loudéac communauté :

- Via un sentier dédié en partie existant et arboré qui contourne le camping communautaire par le sud puis rejoint le GR37 et la passerelle. Il n'aura aucune incidence sur les usages existants.
- Via un passage existant pour partie par le chemin accédant au parcours de l'accrobranche puis par une liaison nouvelle qui sera créée dans l'emprise foncière du camping Le Point de Vue, propriété de Loudéac communauté. Cet accès « nord » à la passerelle est présenté dans le dossier d'étude d'impact initial (page 216 à 220). Il n'y aura donc pas d'interférence ni de dérangement entre les randonneurs et les pratiquants de l'accrobranche et leurs encadrants ni avec l'activité du camping.

II. Prise en compte de l'environnement

II.1 Préservation de la biodiversité : les continuités écologiques

Avis MRAe : Le lac de Guerlédan, identifié dans le dossier comme un réservoir de biodiversité, joue également un rôle de corridor entre les 4 secteurs du site Natura 2000 « Forêt de Quénécan, vallée du Poulancre, landes de Liscuis et gorges du Daoulas ». Sa position centrale accentue la sensibilité du lac en matière de continuités écologiques. À ce titre, les incidences de sa fréquentation par 120 000 personnes supplémentaires par an sur le rôle de réservoir de biodiversité et de corridor biologique mériteraient d'être évaluées. Les incidences du dérangement engendré par la fréquentation liée aux actuelles activités de loisirs sont évoquées mais non quantifiées et non détaillées par espèce. L'analyse du dérangement supplémentaire ne peut en outre se limiter à celui généré par les allers-retours sur la passerelle. Les incidences du nouvel itinéraire (boucle autour de l'anse empruntant la passerelle depuis la base nautique) doivent également être prises en compte. L'effet barrière pour les animaux, potentiellement engendré par la hausse des passages sur ce secteur, mériterait d'être évalué. L'analyse du dérangement devrait par ailleurs être étendue au site Natura 2000 voisin, fonctionnellement relié au secteur d'implantation de la passerelle.

Réponse : compte tenu de l'ancienneté des activités présentes aux abords du projet et de l'absence d'état initial préalable à leur autorisation il n'est pas possible d'en évaluer précisément leur responsabilité dans la très faible fréquentation actuelle de ce secteur par l'avifaune. Le chapitre 4.3.2 démontre par ailleurs que le nouvel usage (Passage de piétons à plus de 10 mètres au-dessus du plan d'eau) n'aura pas d'incidence significative sur les quelques oiseaux présents.

Concernant la boucle empruntant la passerelle et les abords de l'anse de Landroanec, seul le tronçon occupé par la passerelle (275 m) sera nouveau. Le reste de l'itinéraire emprunte le Tour du Lac et le GR37 et est d'ores et déjà emprunté par des randonneurs, y compris au sein de l'Espace naturel sensible du département qui assure le suivi et l'entretien du sentier. La partie sud du Bois Cornec, incluse dans cet ENS, abrite par ailleurs une activité d'accrobranche qui a été jugée compatible avec le statut de ce bois.

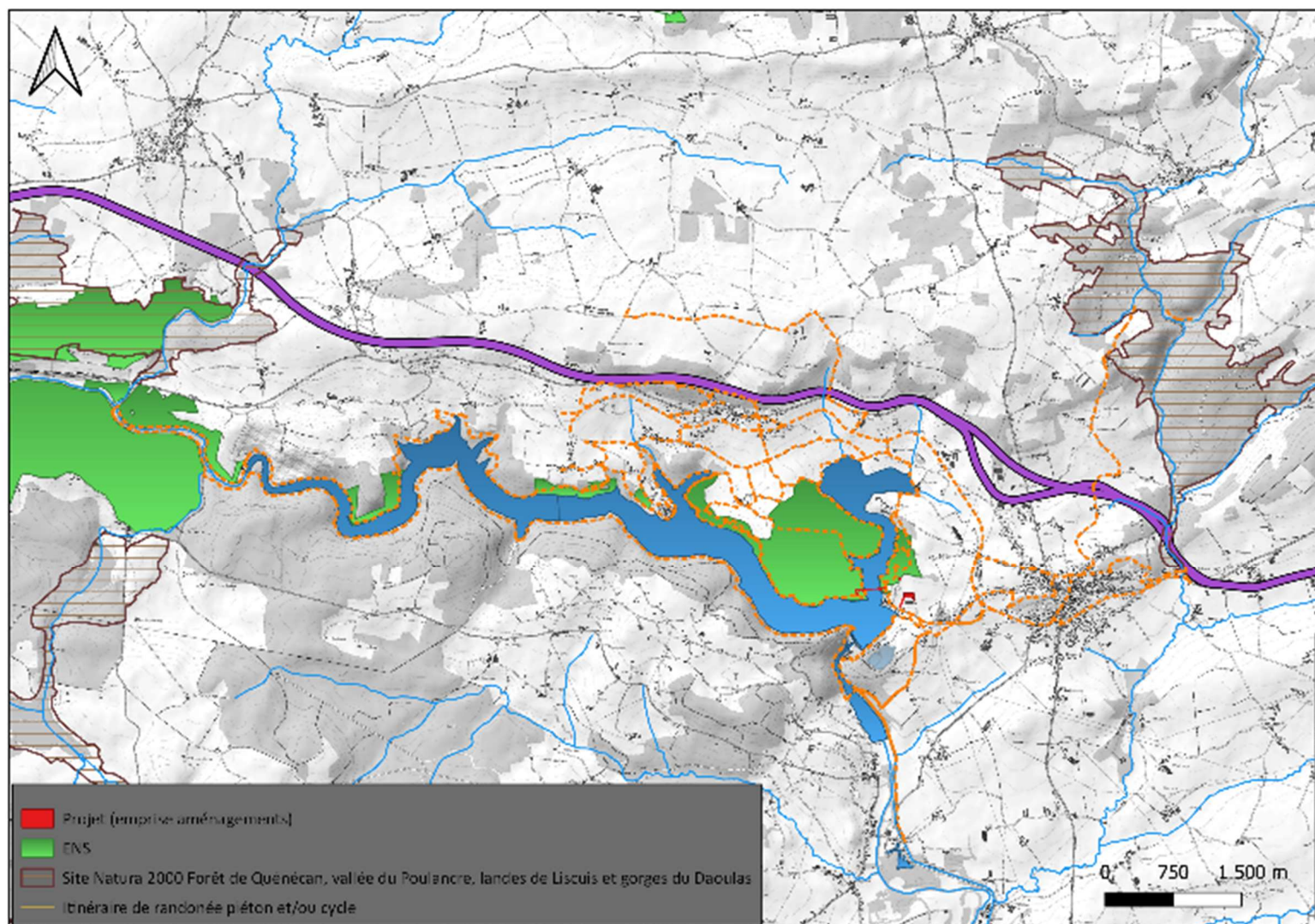
La randonnée, exclusivement piétonne sur ce secteur, n'est pas en soi une activité dérangeante pour la faune, même en considérant l'augmentation de fréquentation due à la passerelle :

- Les usagers seront strictement cantonnés au sentier.
- Une large part de l'itinéraire se trouve en lisière du lac, légèrement en retrait dans le Bois et en partie basse de celui-ci, ce qui limite très fortement le risque de dérangement (Covisibilité, bruit) vis-à-vis de la faune présente au cœur du bois de Caurel et sur le lac (essentiellement le fond de l'anse de Landroanec, et en hiver). En l'occurrence, la passerelle et le tour du bois de Caurel seront clos en période de chasse (Mi-septembre à fin février ; Voir carte ci-après).
- La période d'ouverture de la passerelle et en particulier celle où la fréquentation sera maximale coïncide avec les niveaux les plus bas du lac durant laquelle les oiseaux d'eau, nettement moins abondants, se trouvent à distance de l'itinéraire du fait du marnage important au fond de l'anse.

- Les hypothèses de distribution des randonneurs (Tableau 16 page 189 : de 38 à 135 par jour), la localisation des sentiers (Voir supra), et la nature de l'activité (Piétons) permettent de conclure à une absence d'effet barrière vis-à-vis des déplacements de la faune (Chiroptères : activités nocturnes, déplacements aériens ; Avifaune : déplacements aériens ; Mammifères terrestres : déplacements essentiellement nocturnes). Il s'agit en effet d'une pratique diffuse, douce, plutôt silencieuse à laquelle les espèces fréquentant le lac et ses abords sont accoutumées et qui n'induit aucun risque de discontinuité écologique ou de dégradation d'un réservoir écologique. Le risque de dérangement peut de ce fait être considéré comme négligeable comparativement à d'autres pratiques existantes sur ce site tel que la chasse, les travaux sylvicoles, ou l'accrobranche.
- A titre de comparaison, la notion d'effet barrière pour la faune terrestre est évoquée pour du trafic routier à partir d'environ 4000 véhicules/jour.
- Comme il est mentionné dans l'étude (p 182), compte tenu de l'objet et des dimensions très réduites des aménagements (275 m de passerelle au-dessus du lac de Guerlédan ; Emprise au sol des extrémités de la passerelle = env. 15 m² ; Aire de stationnement = 5167 m²), de la distance au site Natura 2000 le plus proche (A 3 km à l'est : secteur Est du site « Forêt de Quénécan, vallée du Poulancre, landes de Liscuis et gorges du Daoulas » correspondant à la vallée du Poulancre), et de l'absence d'incidence sur des espèces d'intérêt communautaire susceptible de fréquenter à la fois le sentier, ses abords, et le différentes zones du site Natura 2000, le projet n'aura aucune incidence significative sur ce site.
-



Carte réponse avis MRAe 3 : tronçon fermé en période de chasse en pointillé rouge et blanc

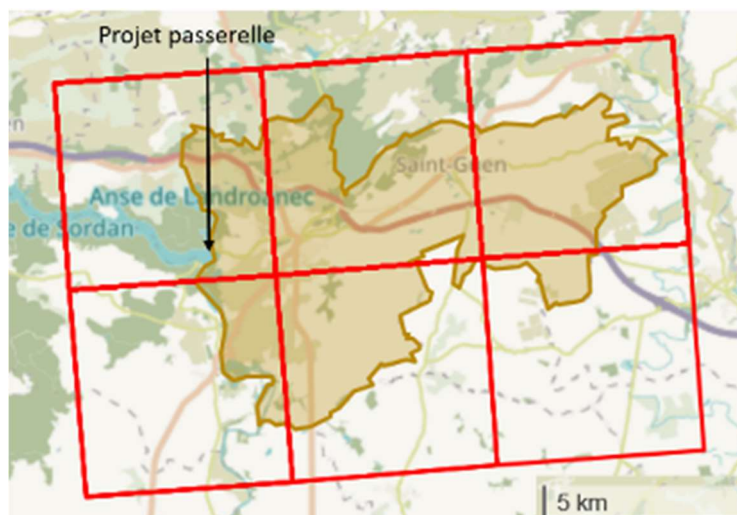


Carte réponse avis MRAe 4 : localisation et emprise des aménagements liés au projet au regard du site Natura 2000 le plus proche

II.2 Préservation de la biodiversité : les espèces

Avis MRAe : Plusieurs espèces protégées de mammifères sont recensées sur le site du projet mais sont absentes de l'étude d'impact : 3 espèces aquatiques (la loutre d'Europe, le campagnol amphibie et la crossope aquatique), le hérisson d'Europe, et le muscardin. Les mammifères aquatiques ne sont pas mentionnés dans l'étude d'impact, bien que ces espèces puissent être impactées par les travaux au niveau de l'implantation et des accès à la passerelle et par le dérangement lié à la fréquentation de la passerelle (la présence de chiens notamment) et de l'anse de Landroanec. Le possible dérangement des oiseaux d'eau en période de reproduction doit également faire l'objet d'investigations plus développées. La sensibilité de certaines espèces au dérangement est minimisée sur la base d'une tolérance de certains individus. Davantage d'engagement est attendu de la part du porteur de projet sur la réalisation des travaux hors période de reproduction et d'hibernation, et sur la conservation des arbres morts favorables aux chauves-souris.

Réponse : la référence à ces espèces provient à priori du site « atlas GMB » (<https://atlas.gmb.bzh>) et concernent le territoire communal dans son ensemble (Plus exactement un ensemble de mailles incluant la commune), sans précision sur les stations.



Ces données ne peuvent donc être attribuées au « site » du projet. De plus, le « site », en termes d'aménagements, concerne l'emprise de la passerelle (Partie aérienne + ancrages au sol des mâts de déviation ($2 \times 3,6 \text{ m}^2$) et des câbles de tension ($4 \times 1 \text{ m}^2$)), du raccordement de la passerelle au sentier existant côté Caurel, de la future aire de stationnement (Parcelle cultivée), et potentiellement la totalité des sentiers piétons susceptibles d'être empruntés autour du lac et à ses abords en passant par la passerelle. La nature de l'activité (Randonnée pédestre) n'a pas justifié la réalisation d'inventaires sur l'ensemble de ces itinéraires dont la fréquentation par les usagers de la passerelle ne peut être anticipée avec précision. De plus, les aménagements prévus et les sentiers prioritairement concernés sont situés à distance (Verticalement et horizontalement) de tout habitat favorable aux espèces semi-aquatiques (Aux mœurs d'ailleurs en grande partie crépusculaires voire nocturnes).

Le muscardin (Donnée de 2011) affectionne quant à lui les forêts à sous-bois dense (Ce qui n'est pas le cas ici) ou les haies buissonnantes et arbustives de Noisetier, Aubépine, Prunelier, Ronce, Chèvrefeuille (Absentes des secteurs à aménager).

Comme mentionné dans l'étude d'impact, l'intérêt avifaunistique de cette partie du lac est concentré dans l'anse de Landroanec et concerne principalement les oiseaux d'eau hivernants et non les nicheurs. Le Martin pêcheur, observé en bordure de lac à l'aplomb de la passerelle côté Bois de Caurel ne niche pas sur ce secteur (Absence de berges favorables) mais le prospecte en action de chasse tout comme probablement une grande partie de l'anse. Le passage de randonneurs sur la passerelle située plus de 10 mètres plus haut ou sur le sentier en retrait dans la forêt ne constitue en rien un risque de dérangement pour les individus qui se déplacent tout autour du lac.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (P 172), le survol d'une zone tampon de 400 m autour de la carrière de Trévéjean (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) sera proscrit en cas d'utilisation de l'hélicoptère pour la dépose de certains matériels durant la phase chantier (Une ou deux journées d'hélicoptage). En outre, **le survol devrait pouvoir se faire bien au-delà de cette zone interdite** car le chantier se tiendra 350 mètres au nord du périmètre. La période de reproduction sera si possible évitée (Mi-février à mi-mai).

II.3 Conservation de la qualité paysagère du site

Avis MRAe : les incidences du développement des nouvelles places de stationnement aux différents points d'accès de la passerelle ne sont pas appréhendées. Au total, le projet prévoit jusqu'à 360 véhicules supplémentaires, nécessitant 291 nouvelles places de stationnement en période de grande affluence. L'incidence paysagère du stationnement de ces véhicules au sein du site inscrit du lac de Guerlédan doit pouvoir être appréciée, de même que l'incidence sur la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, que le projet devrait s'attacher à minimiser. Aucun élément du dossier ne le permet en l'état.

Réponse : le projet prévoit dans un premier temps l'aménagement d'une seule aire de stationnement à proximité des points d'accès à la passerelle, en l'occurrence immédiatement au nord des parkings de l'accrobranche et du complexe sportif départemental, sur 5167 m² classés en UI au PLUI (Vocation de loisir), propriété de Loudéac Communauté gracieusement et temporairement mis à disposition d'un exploitant agricole (Culture). L'incidence paysagère de la voiture sera limitée et négligeable en raison de la localisation de cette aire de stationnement : elle sera ainsi non perceptible depuis les espaces naturels environnant (Plantation d'une haie bocagère dense) et la rue du Lac.

L'hypothèse d'une aire de stationnement à proximité de l'ancienne gare de Guerlédan concerne un espace urbain en partie à l'abandon dont l'aménagement améliorerait l'intégration paysagère.

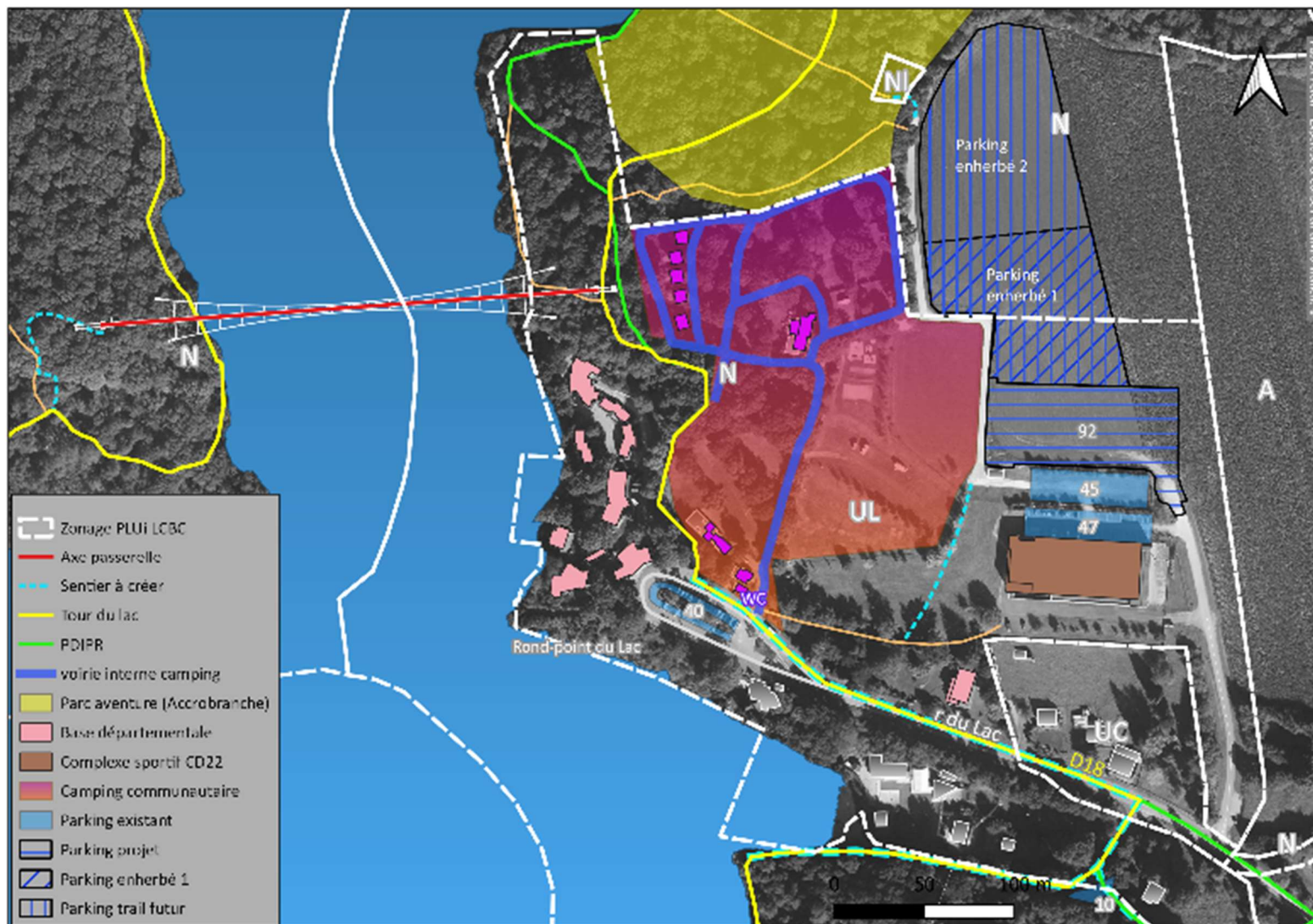
II.4 Développement des mobilités durables

Avis MRAe : les estimations des places de stationnement disponibles sur le site négligent la concomitance des périodes de forte affluence des différentes activités sur le site.

Réponse : comme l'indique l'étude d'impact (Page 122 et page 182), l'évaluation de la capacité de stationnement résiduelle disponible pour le projet est de 386 places pour un besoin **maximal** estimé à 360 places (Par jour). Cette simulation considère donc une saturation de toutes les autres aires (Rond-Point du Lac) ou places des principales aires existantes en partie Est du lac, ce qui ne sera pas toujours le cas.

Avis MRAe : L'accès à la passerelle n'est pas envisagé pour les personnes à mobilité réduite (PMR), bien que le schéma départemental des espaces naturels sensibles du département le préconise.

Réponse : les sentiers existants de part et d'autre de la passerelle sont totalement impraticables pour les PMR (Voir photos et descriptions dans l'étude d'impact).



Photos: P. P. Expertise & Conseil en environnement

Carte réponse avis MRAe 5

Photographies des principaux arbres et arbustes à abattre, élaguer ou étêter



8 chandelles + un franc-pied Quercus robur ☉ 25 Caurel



3 chandelles Quercus robur © 20 Caurel



Chandelles Quercus robur ⌀10 à 15 Caurel



Cépée *Fagus sylvatica* ☉ 5 à 25 Caurel



Cépée *Fagus sylvatica* ☉ 5 à 20 Caurel



Cépée *Fagus sylvatica* ☉ 10 Caurel



Quercus robur ☉ 60 Caurel (Chêne n°1, à abattre)



Quercus robur ☉ 70 Caurel (Chêne n°2, à élaguer)





Branche
morte
élaguée en
avril 2024

Quercus robur ☉ 95, à conserver - Caurel (= Chêne n°3)



Quercus robur ☉ 30 Caurel



Quercus robur ☉ 30 taillis 2 futs Caurel



Quercus robur ☉ 35 taillis 2 futs Caurel



Quercus robur ☉25 Caurel



Quercus robur ☉ 30 à 35 taillis 3 futs + Ilex aquifolium (ancrage nord-est Caurel)



Q

Quercus robur ☉ 15 2 individus Caurel



Quercus robur Ⓞ30 Caurel



3 Betula pendula ☉12 Caurel



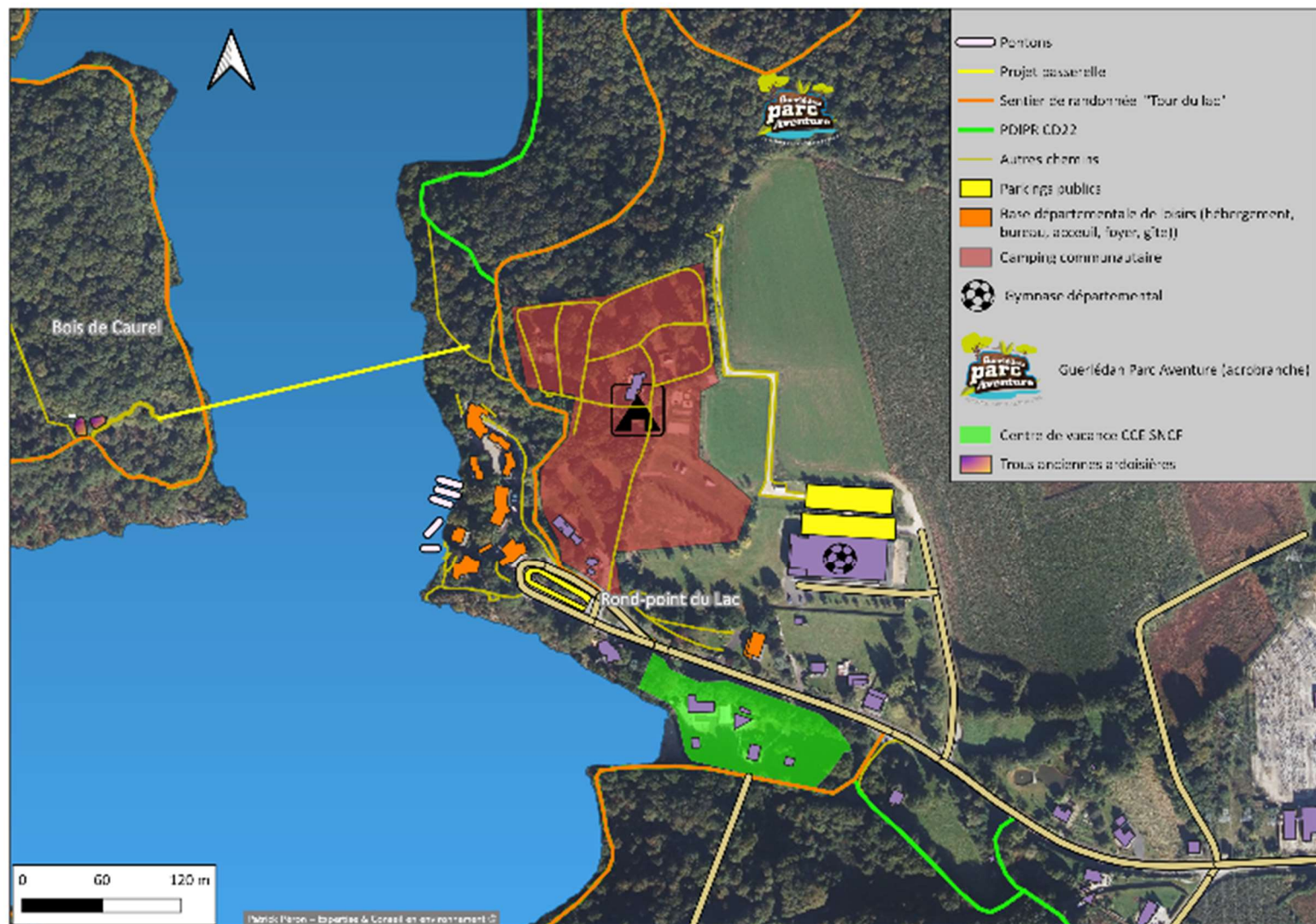
Quercus robur ☉ 35 deux futs (ancrage sud-est Caurel)



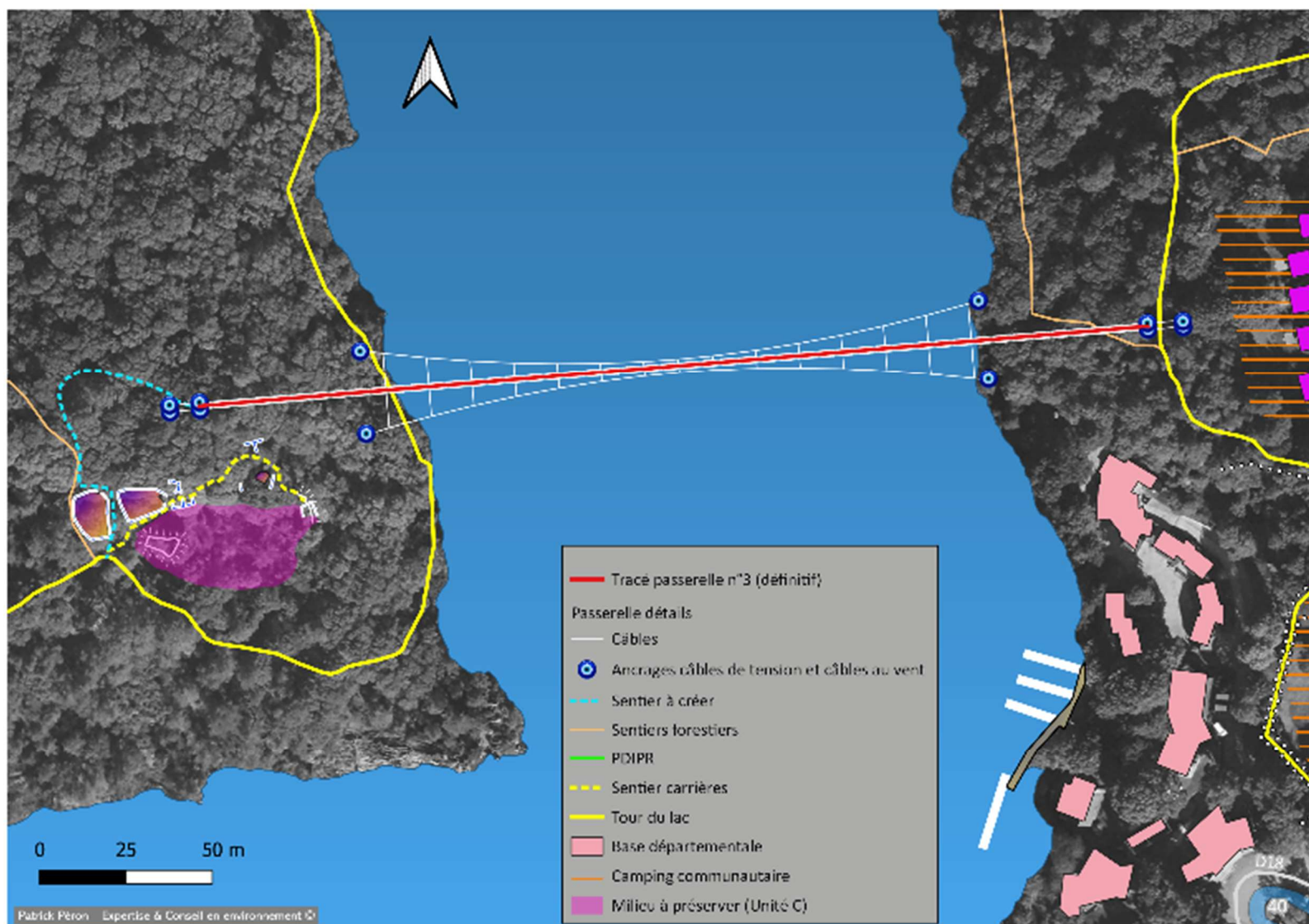
Ilex aquifolium ☉15 Caurel



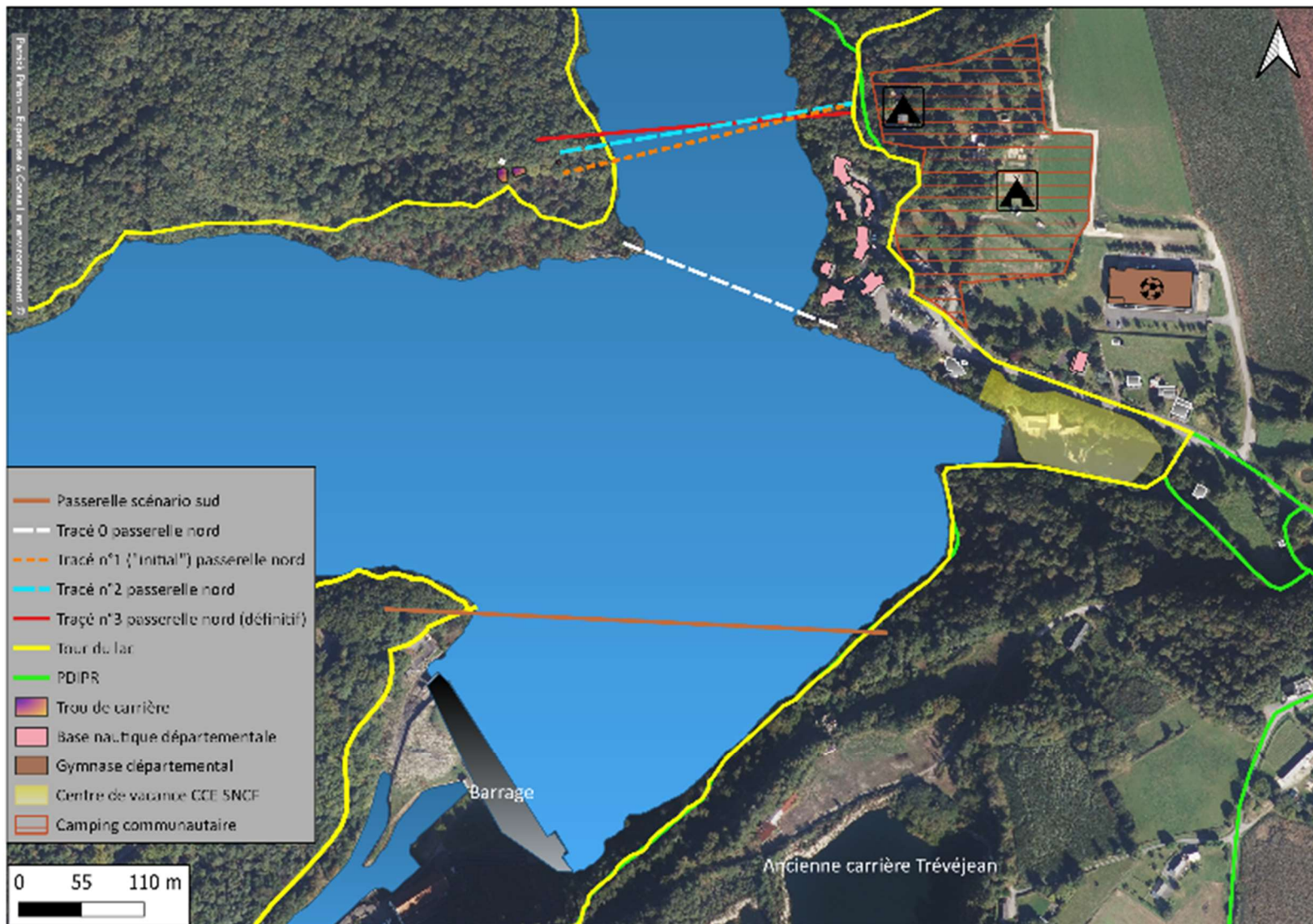
Chandelles Quercus robur ☉ 15 Caurel



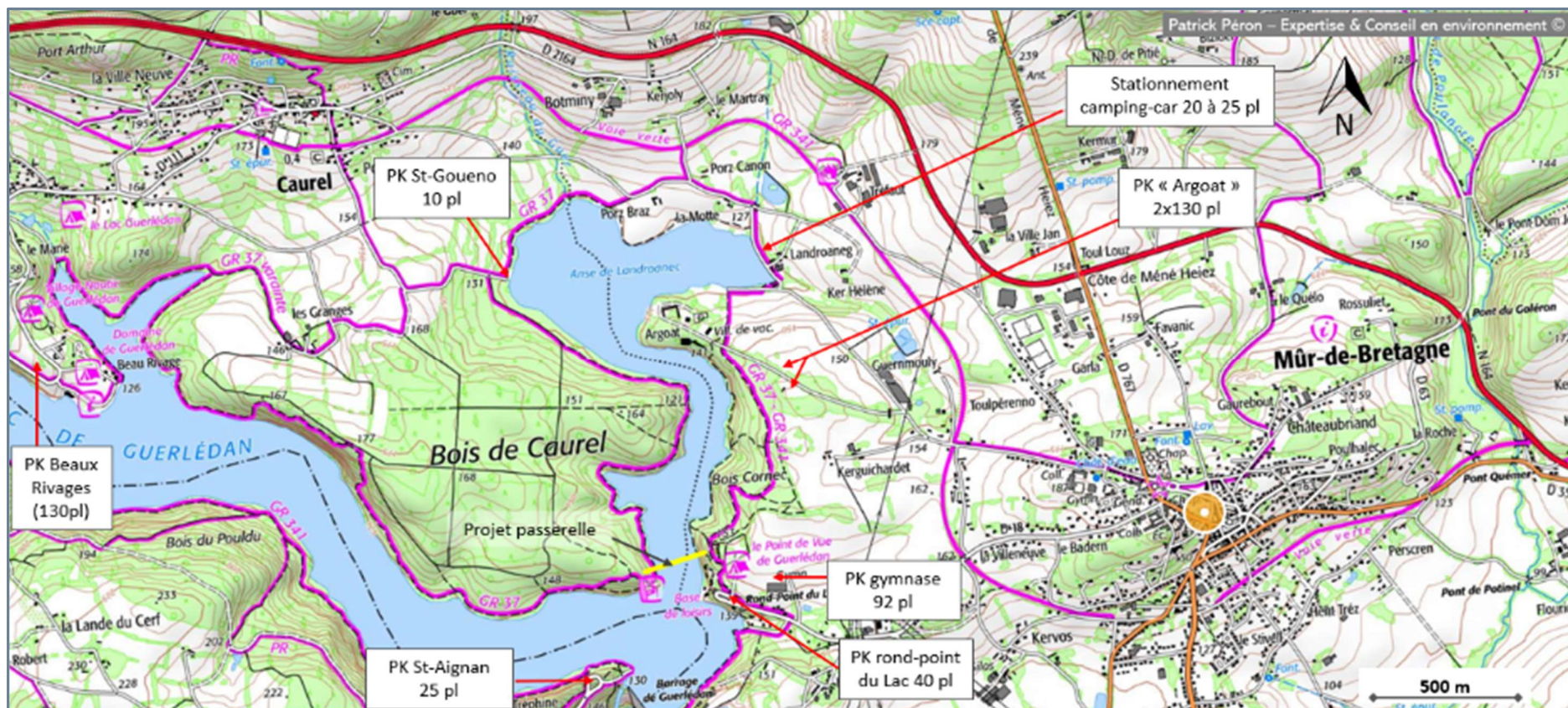
Carte 15 étude d'impact : localisation (zoom)- Tracé initial passerelle avant démarche ERC



Carte 16 étude d'impact : tracé définitif passerelle après démarche ERC



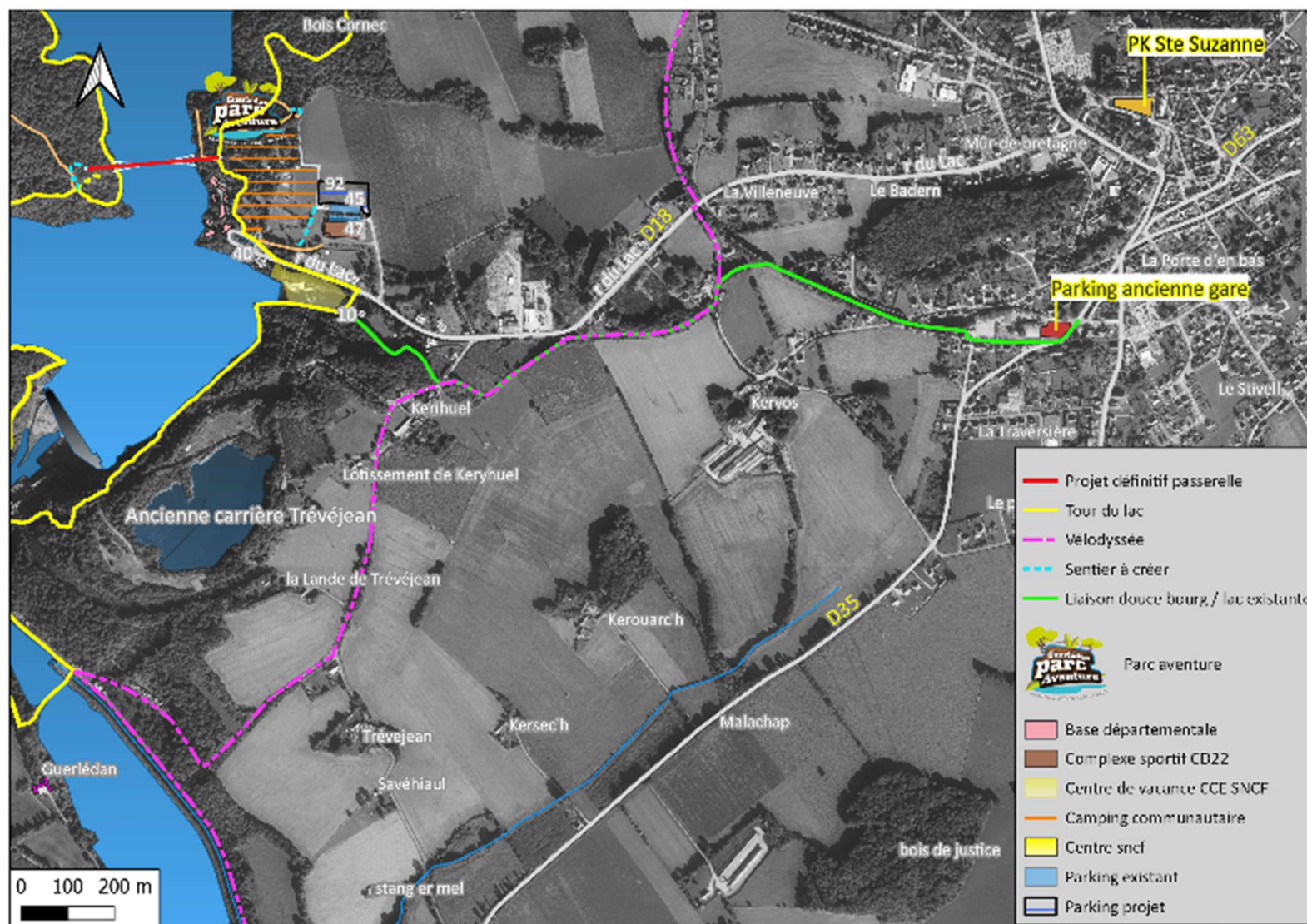
Carte 56 étude d'impact : les scénarios envisagés



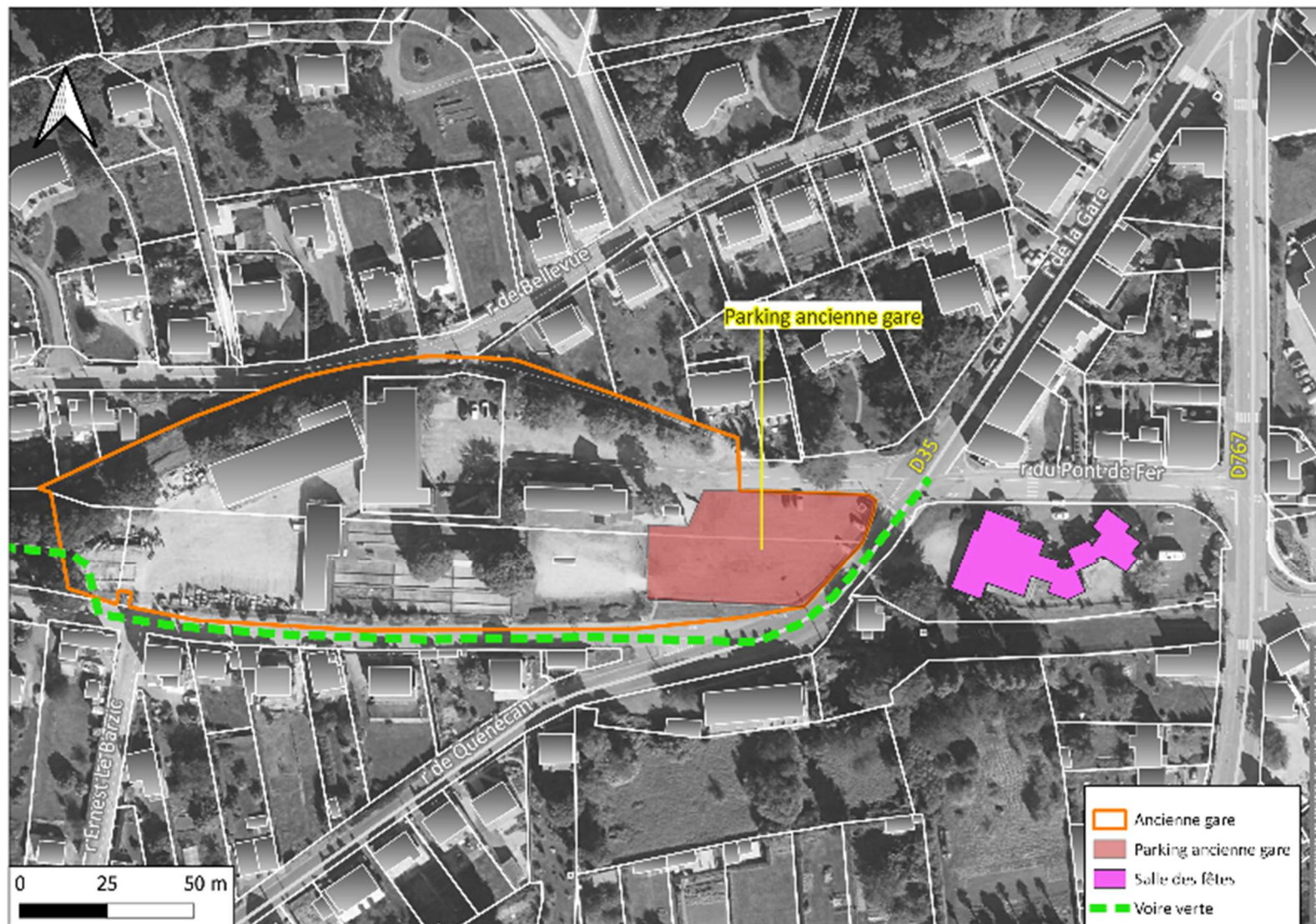
Carte 46 étude d'impact: voiries et principaux parkings publics aire de stationnement camping-car



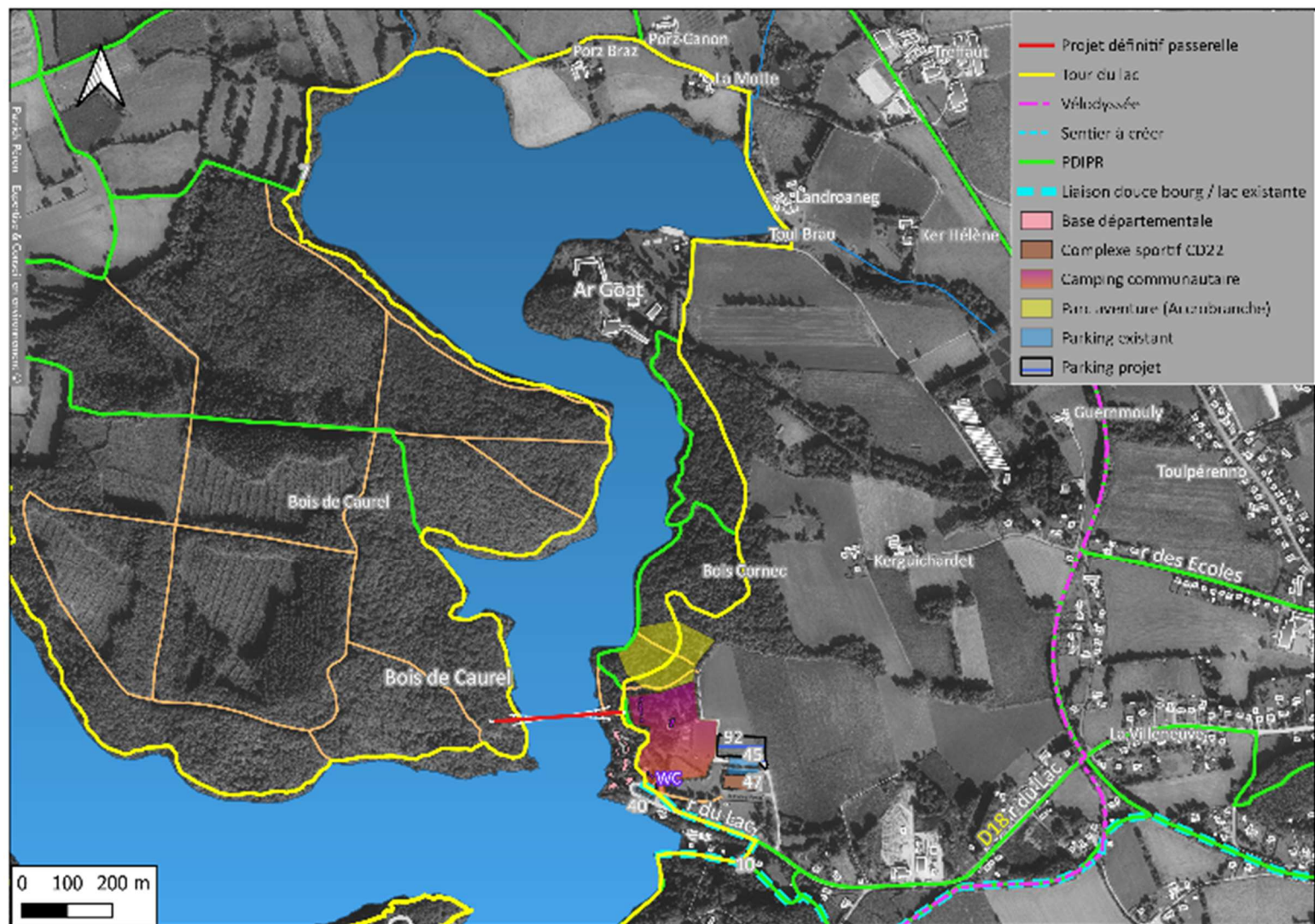
Carte 47 étude d'impact: Tour du Lac et autres itinéraires (<http://www.lacdeguerledan.com>)



Carte 73 étude d'impact : liaison bourg de Guerlédan / Lac



Carte 74 étude d'impact : parking ancienne gare de Mûr-de-Bretagne



Carte réponse avis MRAe 6 : itinéraires de randonnée