

Avis au titre de Natura 2000 dans le cadre d'un examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

(Art. R 122-3-1 du code de l'environnement)

Intitulé du projet : Création d'une liaison Cyclable entre le Cap Fréhel/Plévenon et Fort La Latte

Genèse du projet :

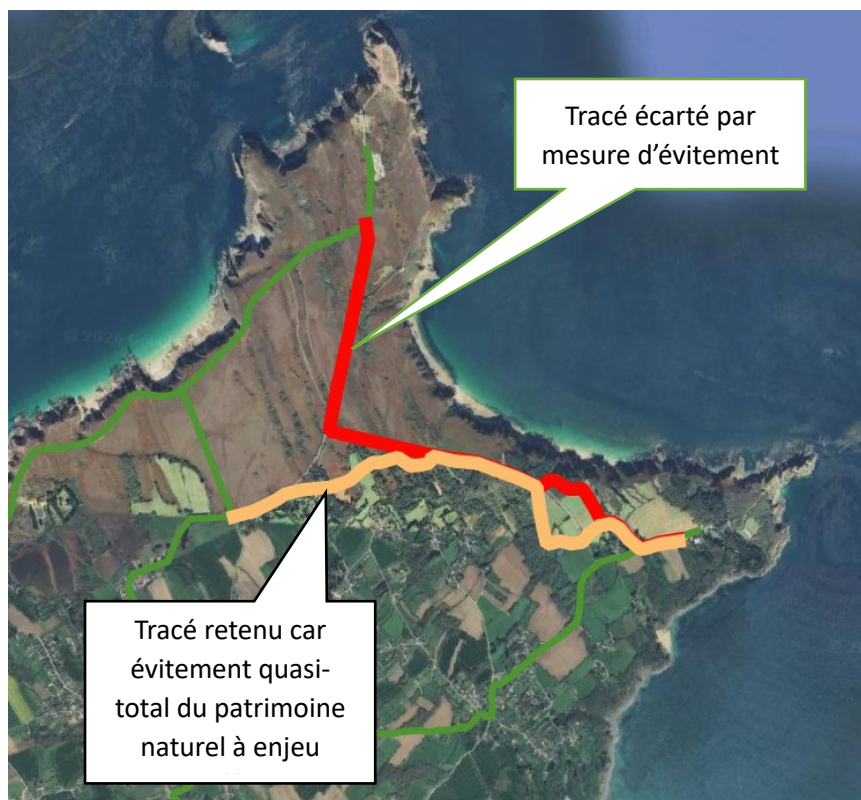
La Commune de Plévenon Cap Fréhel comprend deux sites d'intérêt majeur que sont le Cap Fréhel ainsi que le Fort La Latte. Ceux-ci sont fréquentés par des centaines de milliers de visiteurs annuellement qui méritaient le développement d'une approche de mobilité douce, afin de permettre l'accès à ces sites dans des conditions sécurisées que ce soit à pied ou à Vélo.

Une première trame de voie douce a été élaborée dans le cadre de l'Eurovélo 4 (figurée en vert sur la carte ci-dessous), un diverticule permet l'accès jusqu'au Cap Fréhel ainsi qu'un second jusqu'au Fort. Un succès évident a été observé dès son implantation. En 2026, les compteurs ont enregistré en pic, 14 000 passages vélo et plus de 8000 piétons. Ceci représente un équivalent estimé à 3 600 véhicules en moins à accéder au Cap Fréhel rien que pour ce mois d'Août (si les personnes s'étaient déplacées en voiture).

Cependant, une fois au Cap Fréhel, aucun itinéraire court sécurisé ne permet de relier le Cap au Fort, un important flux de vélo s'engage sur la route départementale 16 (tracé rouge), dans des conditions de sécurité relative pour rejoindre ces deux sites. Pour apaiser la situation, et conforter les mobilités douces, il importe de développer un nouveau tracé permettant de relier le Cap Fréhel au Fort.

Le tracé figuré en rouge ci-dessous aurait été le plus logique et court. Cependant dans une logique d'évitement, un autre tracé a été défini (orange). Celui-ci repositionne le tracé en marge de cet espace naturel d'exception pour assurer un projet qui ne peut qu'être vertueux vis-à-vis du patrimoine naturel.





Le projet en devient également économe en termes d'artificialisation, puisque prenant largement appui sur des chemins et voiries existantes. Sur les 2842 mètres linéaires de parcours, près de 1800 m s'appuient sur une assiette de sentier et/ou voirie existante, 900 m sur du remblai d'accotement routier régulièrement gyrobroyé, et 150 sur du jardin et terrain agricole.

Le site étant reconnu de longue date d'enjeu majeur pour son patrimoine naturel, les connaissances accumulées au fil de décennies d'activités naturalistes permettent d'aborder sereinement ce dossier.

Incidence environnementales attendues :

Sur le volet botanique : Toutes les espèces à enjeux font l'objet d'un suivi sur ce site. Cette connaissance permet d'affirmer qu'aucune espèce végétale remarquable puisse être impactée. Un diagnostic botanique a néanmoins été réalisé sur les parties végétalisées pouvant faire l'objet de modifications. Le résultat en a confirmé notre connaissance des lieux et absence d'enjeu sur le tracé choisi. Les remblais d'abords routiers ne présentent pas d'habitats remarquables car la structure des sols a été impactée au moment de l'établissement de ces réseaux routiers. La végétation de recolonisation, est essentiellement basée sur des formations de fourrés (pruneliers, ronciers, ptéridaies, fourrés à ajoncs d'Europe) à moins que ceux-ci ne soient maintenus jeunes par le gyrobroyage régulier des abords routiers.

Sur le volet Faune :

Avifaune : Enjeux de frange marginaux, occupés par un panel d'espèces relativement communes. Le parcours d'évitement conduit de fait à cibler des espèces de profil plus commun en lien avec l'abondance de fourrés. Il n'y a pas d'impact significatif, à partir du moment où les travaux sont



réalisés hors période de reproduction. En effet, l'arrière du Cap Fréhel comprend, pas moins de 30 hectares en déprise agricole, il n'y a donc aucune inquiétude liée au recul de quelques mètres de leur habitat de vie.

Reptiles : La présence détectée répond ici à une origine anthropique. Les remblais d'abord routiers sur plusieurs mètres ont conduit à dégénérescence de la végétation de lande en fourrés. Tandis que la bordure gyrobroyée conduit elle à générer la placette herbacée pour se chauffer au soleil. La combinaison de ces deux profils de milieux en fait un habitat favorable aux reptiles. Post travaux cette bordure broyée accolée à du fourré existera toujours, les travaux conduiront en fait à décaler de quelques mètres cette configuration de végétation. Un impact marginal est à en attendre et ce même sans tenir compte de l'important effectif de reptiles présents sur site.

Entomofaune : Le site est reconnu pour la présence d'Azuré des mouillères et qui fait l'objet de suivis annuels depuis 2011 ou 2015 en fonction des stations. Ni son habitat, ni sa plante hôte ne seront concernés par ce projet. Le Lucane cerf-volant, très commun, est, lui, inféodé aux boisements, vergers et la larve se développe particulièrement au niveau du tissu racinaire d'arbres morts. Le contexte Cap Fréhel ne lui est donc pas favorable, hormis quelques boisements en arrière Cap.

Différentes autres espèces patrimoniales sont identifiées sur site et inféodées aux landes donc non impactées (Azuré de l'Ajonc, criquet des ajoncs) aux milieux prairiaux maigres : azuré du genêt. Le Miroir (*heteropterus morpheus*) est lui caractéristique des prairies à Mollinie et aux brachypodes qui sont deux de ses plantes hôtes favorites. L'agreste quant a lui est présent sur site sur landes écorchées par le piétinement, avec un profil minéral marqué sur la pointe du Cap. Le némusien (*lasiomota maera*) a lui différentes graminées hôtes en contexte de prairies maigres et milieux rocailleux. Ces trois dernières espèces sont donc plutôt inféodés aux landes rases et habitats de falaises.

Il n'y a donc aucune incidence significative à attendre en ce domaine.

Mammifères : Le site du Cap Fréhel est un site d'hibernation d'enjeu régional pour le grand Rhinolophe, et local pour le Petit rhinolophe. Une diversité d'espèces notable est également à signaler. Ce projet au regard de leur habitat d'hibernation comme de chasse ne pose pas question.

Concernant les habitats et habitats d'espèces :

L'évitement vis-à-vis des landes est total, en dehors de fourrés à ajoncs d'Europe, mais qui sont à rapprocher des groupements de friche, car se développant sur des sols ayant été perturbés lors des terrassements initiaux pour la construction de la route. Ces chamboulements du sol, ont conduit à son approfondissement (remblai, mélange des strates, etc), ce qui fait qu'il ne peut y être restauré une lande sur sol squelettique.

Comme évoqué précédemment, le seul point marquant tient à la présence de reptiles sur le tracé, dans des contextes de milieux anthropisés qui favorisent leur présence. Les travaux conduiront à décaler de quelques mètres les conditions favorables au maintien de leur présence. Il n'y a donc pas d'inquiétude.

Amphibiens : Le peuplement du site étudié à multiples reprises a toujours révélé un phénomène étonnant de très faible diversité spécifique, dont l'origine reste difficile à expliquer et probablement à rapprocher d'un effet péninsule. Le parcours n'intersecte pas avec des parties de zones humides identifiées. Le seul habitat favorable de proximité pour ces espèces est un ancien trou



de carrière qui a été généré pour prélever des matériaux pour réaliser les sous bassement de la route adjacente. Celui-ci a été empoissonné et donc impropre à toutes espèces hormis le crapaud épineux. Le réseau de drainage de cette fosse a conduit sans nul doute à l'époque à l'assèchement de landes mésophiles.

Avis :

La mesure d'évitement initiale prise via le choix d'un tracé en arrière site plutôt qu'en passant au plus court conduit à s'assurer d'un impact limité. Ce chantier combiné à un choix judicieux de période d'intervention, conduira à un impact bien maîtrisé, et marginal au regard du patrimoine naturel en présence.

Ce projet mérite également d'être analysé sous le prisme de la sécurité incendie. Routes et chemins sont toujours considérés comme éléments stratégiques favorables pour empêcher la propagation du feu. Le vécu Breton concernant les feux de landes a pourtant toujours montré que même la largeur d'une départementale ne suffit pas à arrêter la propagation. L'explicatif tien à la végétation périphérique notamment fourrés d'ajoncs comme ptéridaies. Ils combinent libération une énorme quantité d'énergie à la combustion générant des courants d'air chauds ascendants forts, et libération d'une quantité importante d'escarbilles génératrices de saute de feu. Dans une logique de protection globale de la faune et flore du site, vis-à-vis des incendies, ce chantier conduira en fait à réduire le tampon de végétation perturbé périphérique routier, qui de part sa configuration de végétation particulière est propice à favoriser les sautes de feu, et donc incendie d'ampleur non maîtrisée.

Cependant, un point mérite à notre sens d'être approfondi. Il est systématisé dans le projet une largeur de voie verte de 3 mètres, couplée avec une noue séparative d'1.5 mètres. C'est une largeur à propos, lorsque le flux peut être plus importants notamment les tronçons de départ et arrivée de cette voie, car ils se conjuguent également avec du trafic important, la présence de commerces, ou encore la présence d'un virage favorable à l'accidentologie. La largeur de 3 m est aussi sans conséquences lorsqu'elle se superpose à un sentier existant.

Dans la portion longeant la route C8 (dite à « Hourdin »), la largeur de l'emprise de la piste cyclable est peut-être à affiner. Un repérage terrain de la future implantation a permis de constater qu'une largeur d'implantation de 4.5 m (noue + voie) conduirait à entamer les murets terre pierre constituant la limite historique entre les parcelles de landes et les parcelles où une tentative de mise en culture a été conduite. Ces murets terre pierre avaient vocation à empêcher les animaux en pacage sur les landes d'atteindre les cultures. De manière très localisée une ébauche de bocage s'y est également formée qu'il serait dommage d'impacter. Dans cette portion, il paraît donc intéressant de réfléchir à réduire la voie verte à 2.5 mètres, comme la noue à 1 mètre. Sans incidence majeure sur le projet, c'est une piste d'amélioration à exploiter.

Ces murets terre pierre bordent également la plupart des sentiers empruntés, ils ne seront pas impactés par les travaux, et constituent un dispositif déjà présent canalisant les usagers. Ils forment un écran permettant de limiter la perturbation des espaces périphériques.

Le chantier impliquera également un rétrécissement localisé de voirie/renaturation via rechargement terre pierre post enlèvement de l'asphalte. L'expérientiel sur site de gros travaux comme ceux-ci a conduit systématiquement à constater apparition de plantes invasives. Il apparait donc



judicieux, de réfléchir à un usage en circuit fermé des matériaux enlevés par endroits, pour assurer la renaturation des autres portions. Une attention toute particulière méritera également d'être demandée au prestataire d'entamer ce chantier machines lavées enfin de les débarrasser des graines présentes. Les engins sans nul doute ont été en partie les vecteurs de graines d'invasives lors des précédents chantiers.

Enfin, le développement de ce projet a ouvert de nouvelles perspectives bienvenues en termes d'amélioration de l'approche environnementale globale du Cap Fréhel. Les parcelles acquises, anciennes déprises agricoles, sont mises à profit pour consolider le développement d'éco pâturage sur site.

Conclusion :

Vu les mesures d'évitement prises, et les propositions de vigilance complémentaires ci-dessus, il ne pèse pas d'inquiétude marquée sur le patrimoine naturel en présence. Ce chantier paraît donc plutôt répondre à un besoin d'accompagnement via une EIN qu'à une étude d'impact.

Proposition de mesure d'accompagnement :

Pour davantage intégrer ce projet aux objectifs du DOCOB, et plan de gestion du site, les mesures complémentaires proposées ci-dessous pourraient conduire ce projet à un niveau encore supérieur de prise en compte des enjeux environnementaux sur zone.

La présence d'engins ainsi que la disponibilité de matériaux issus du site, pourraient permettre d'envisager facilement d'autres interventions mineures de proximité immédiate au chantier :

Une dépression existante, le long du chemin de Besnard mériterait léger surcreusement conjointement au chantier pour la rendre favorable à la reproduction des batraciens. L'unique site de bon potentiel pour la reproduction des batraciens sur cette partie d'arrière cap est en effet irrémédiablement dégradée par introduction de poissons (trou de carrière)

De profonds réseaux de drainage anciens (1 mètre environ) ont également fortement malmené, des milieux originels de landes humides à mésophiles à proximité immédiate. Le réemploi localisé de matériaux, pour recharger partiellement ce réseau (« bouchons ») conduira à atténuer leur capacité à assécher du milieu. Ceci conduira à restauration de milieux à haut enjeu écologique.

Ces micro mesures simples permettront de générer, tel que prévu au DOCOB des habitats de reproduction propices aux batraciens, manquants localement, et atténuer des drainages inappropriés de landes pour leur rendre intérêt originel et majeur.



Annexes

Photos de repérage dans l'espace de la future implantation, dans les contextes à potentiels plus sensibles



Photo présentant le contexte général le long de la D 16



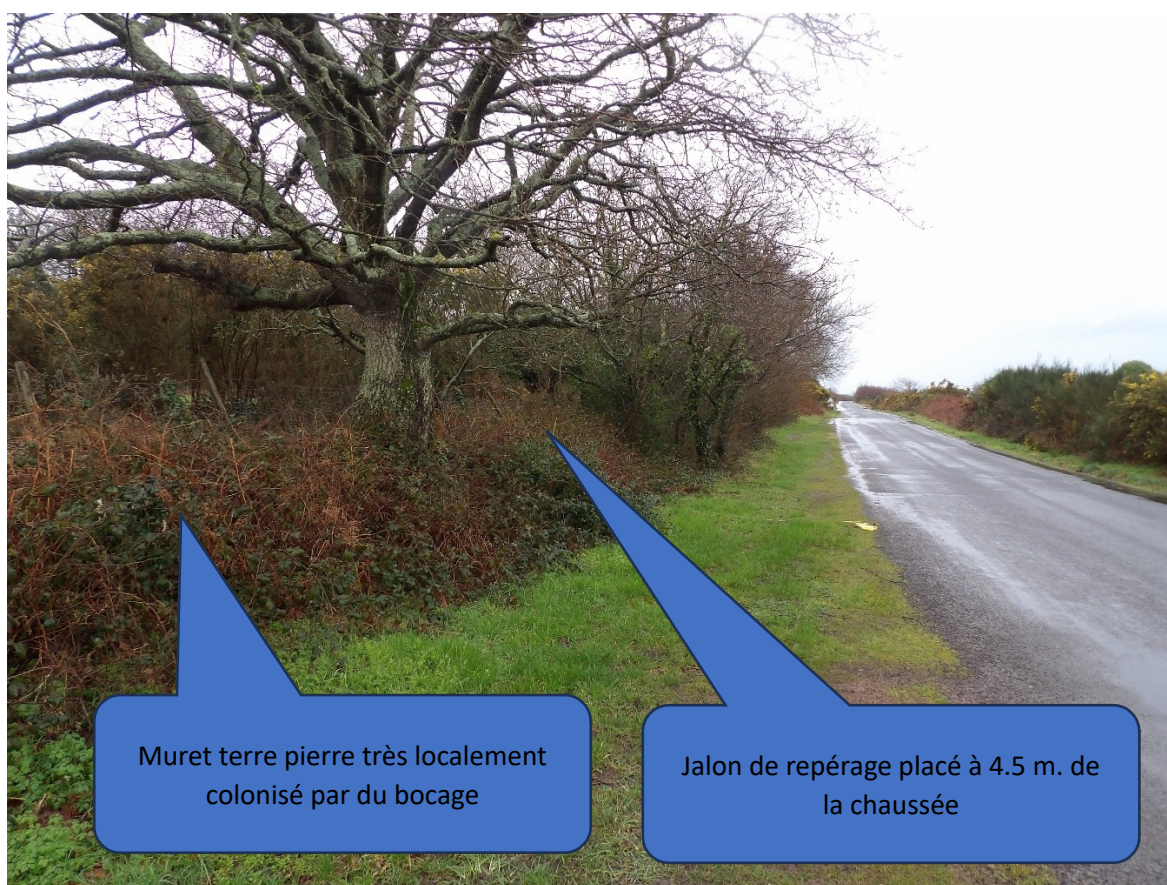


Photo présentant le contexte le long d la C8

