

## Référentiel Loi Littoral

### Les Routes

07 Janvier 2014



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	07/01/2014	Version MEDDE mise en ligne Internet

## Affaire suivie par

<b>Rudy LERAY / DREAL – Mission Zones Cotières et Milieux Marins et Christine Herry DDTM 29</b>
Tél. : 02 90 08 55 42 (Rudy Leray) et 02 98 38 45 44 (Christine Herry).
Courriel : <a href="mailto:rudy.leray@developpement-durable.gouv.fr">rudy.leray@developpement-durable.gouv.fr</a> et <a href="mailto:christine.herry@developpement-durable.gouv.fr">christine.herry@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédacteur

Olivier Lozachmeur, Consultant en droit du littoral

## Relecteurs

Ce document, avec neuf autres fascicules constitue le «Référentiel loi littoral» en Bretagne qui a été réalisé pour assurer une harmonisation de la lecture des services en charge de veiller à sa prise en compte par les services de l'Etat dans leurs attributions.

Il a été rédigé et illustré par **Olivier Lozachmeur** (Consultant en droit du littoral) sur la base des réflexions et des travaux d'un groupe de travail sur l'application de la loi «littoral» en Bretagne.

Ce groupe a été mis en place par la DREAL dans le cadre de «l'Atelier permanent des Zones Côtières et des milieux marins», réseau métier et d'échanges animé par **Rudy Leray** (DREAL Bretagne, Mission Zones Côtières et Milieux Marins).

Piloté par **Christine HERRY** (DDTM 29), chef de projet, ce groupe a régulièrement réuni en son sein depuis 2009 :

- **Nathalie GAY** - DDTM 22
- **Maryse TROTIN** puis **Lydia PFEIFFER** - DDTM 56
- **Jean PONTHEU** puis **Eric FOURNEL** - DDTM 35
- **Rudy LERAY** - DREAL Bretagne
- **Céline CARDIN** - CETE de l'Ouest

Depuis 2012, il s'est transformé en «groupe d'expertise régional» en charge d'assurer le suivi de la jurisprudence et l'actualisation de ce Référentiel, tout en procédant à la diffusion de celui-ci vers l'ensemble des agents concernés en DDTM et en DREAL notamment à travers plusieurs formations, auxquelles ont participé plus de 100 agents des services de l'Etat.

-----

## Avant-propos

Le présent document traite des dispositions de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme. Cet article énonce que :

"La réalisation de nouvelles routes est organisée par les dispositions du présent article.

Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2.000 mètres du rivage.

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage ni le long.

Toutefois, les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

En outre, l'aménagement de routes dans la bande littorale définie à l'article L146-4 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau".

Les dispositions de l'article L.146-7 trouvent leur origine dans le rapport Piquard de 1972, qui est le rapport qui a fondé une grande partie de la politique du littoral dans notre pays.

Ce rapport précise ainsi que "les voies routières tracées le long de la mer, au plus près de la plage ou de la falaise, induisent évidemment des constructions tout au long de leur tracé. Certes, des mesures réglementaires peuvent y interdire la construction, mais il est paradoxal de créer les conditions matérielles de la constructibilité là où l'on dit ne pas vouloir construire... En contrepartie, de tels équipements doivent être réalisés par priorité (et non pas ultérieurement, une fois le rivage complètement saturé) dans l'arrière-pays, y compris sur le territoire de communes qui ne bordent pas la mer" (paragraphe n°184).

Ces propositions vont être traduites dans la circulaire du 4 août 1976 relative à la protection et l'aménagement du littoral, dite «circulaire Chirac», ainsi que dans la Directive d'Ornano de 1979, qui sont les textes qui ont précédé et inspiré la loi «littoral».

A- La notion de nouvelle route	p.4
B- Les notions de route de transit et de route de desserte locale	p.6
C- La possibilité de créer de nouvelles routes en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou à l'insularité	p.8
D- L'obligation de consulter la commission compétente en matière de nature, de paysages et de sites	p.11
E- Les routes dans bande des 100 mètres	p.11

## A- La notion de «nouvelle route»

Lors de l'examen de la loi «littoral» par le Parlement, le rapporteur Jean Lacombe a précisé que la "la notion de l'aménagement de nouvelles routes recouvre bien évidemment la construction d'une route là où n'existait aucune voie, mais pour que l'article prenne toute sa portée, elle doit aussi s'entendre comme englobant les travaux effectués sur une voie existante qui ont pour effet d'en modifier l'usage".

Ainsi, "la transformation d'un chemin non carrossable en route accessible à tous les véhicules relève de la notion d'aménagement de nouvelle route.

En revanche, les travaux d'entretien, ou même d'amélioration, n'en relèvent pas, dès lors qu'ils n'ont pas pour effet de modifier l'usage de la voie concernée" (Jean Lacombe, "Rapport sur le projet de loi relatif à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral", *Assemblée Nationale*, n°3084, 1985, p.27 et 28).

Cette position a été confirmée par le Conseil d'Etat qui a considéré que l'aménagement d'un chemin existant dont les caractéristiques et l'utilisation étaient modifiées, entraînait la création d'une nouvelle route de desserte locale (CE 14 octobre 1991, *Association interdépartementale et intercommunale pour protection du lac de Sainte-Croix, de son environnement, des lacs et site du Verdon*, n°104755).

De la même manière, les travaux d'aménagement d'une plate-forme de 4 à 5 mètres de largeur traversant la quasi-totalité d'un camping pour rejoindre le sommet de la colline le surplombant, ne constituent pas de simples aménagements d'un chemin mais doivent être regardés comme procédant à la création d'une voie nouvelle dont une grande partie est située dans la bande des 100 mètres du littoral sans que le propriétaire ait sollicité ou obtenu les autorisations nécessaires en infraction avec les dispositions de l'article L.146-7 (CAA de Marseille, 12 décembre 2005, *C. d'Argelès-sur-Mer*, n°03MA01811).

Par contre, dès lors qu'ils n'ont pas pour effet de modifier l'usage de la voie concernée, des travaux d'entretien ou d'amélioration ne sont pas soumis aux dispositions de l'article L. 146-7.

Travaux et aménagements n'entraînant pas la création d'une nouvelle route au sens de l'article L. 146-7	
Le goudronnage d'un chemin rural ayant eu notamment pour fin de réduire les nuisances dues à la poussière soulevée par le passage de camions s'analyse en travaux de conservation et d'entretien qui n'ont pas eu pour objet de modifier la nature ou l'utilisation du chemin concerné et qui ne créent pas une nouvelle route	CE 21 août 1996, <i>Association des riverains des bois de Rys et de la Malardière</i> , n°144802
Une voie piétonne et de desserte pour les engins de sécurité contre l'incendie ne constitue pas une nouvelle route	TA de Nantes, 13 mai 1997, <i>M. et Mme Michel Landreau</i> , n°941024
Les travaux d'élargissement d'un chemin vicinal ne créent pas une nouvelle route	TA Nice, 13 mars 1997, <i>M. Joseph Moyal c/ C. de la Seyne-sur-Mer</i> , n°9214
La reconstruction d'un pont, même si celui-ci a été fermé pour un temps à la circulation, ne constitue pas la création d'une nouvelle route	TA de Caen, 9 juin 1998, <i>Manche Nature</i> , n°971201
Le dédoublement d'une route nationale sur quelques centaines de mètres et la création d'une place giratoire ne peuvent être assimilés à la réalisation d'une nouvelle route mais constituent un simple aménagement de la route existante	TA de Saint-Denis de la Réunion, 13 juill. 1999, <i>M. Begue c/ C. de Saint-Leu</i> , n°97001284 et 9900291
Un projet de parking n'a pas pour objet de créer une nouvelle route	CAA de Marseille, 7 avril 2008, <i>Collectivité Territoriale de Corse</i> , n°05MA03248
La mise aux normes autoroutières de l'ensemble d'un	CE 10 déc. 2001, <i>C. de Quéven</i> , n° 218331

quatre voies, le réaménagement de celle-ci au niveau de Plougastel-Daoulas et le doublement de la voie existante lors du franchissement du Scorff près de Lorient, qui ne change pas la destination de la voie malgré la présence de constructions nouvelles, constituent de simples aménagements de la voie existante et non la création d'une nouvelle route de transit ou de desserte locale au sens des dispositions de l'article L. 146-7	
--	--

Par ailleurs, des emplacements réservés à des parcs de stationnement desservis par des chemins communaux d'accès existants et dont la localisation a été effectuée de manière à préserver l'environnement ne sont pas contraires aux objectifs poursuivis par l'article L. 146-7 (CE 17 juin 1998, *C. de Longeville-Sur-Mer*, n° 168977).

## B- Les notions de route de transit et de route de desserte locale

L'article L.146-7 distingue les «nouvelles routes de transit» et les «nouvelles routes de desserte locale». Cette distinction est importante, car les premières sont interdites à moins de 2000 mètres du rivage, alors que les secondes ne sont interdites que sur le rivage et ne peuvent le longer.

En l'absence de définition législative et de précisions fournies par la doctrine administrative, il convient une nouvelle fois d'analyser la jurisprudence pour tenter de différencier ces deux notions.

Au préalable, il convient de préciser que pour l'ex-direction des routes du ministère de l'Équipement, une route de transit est une "route dont la conception technique privilégie la fonction d'écoulement du trafic à parcours moyen élevé, et qui assurent généralement un niveau de service élevé".

A l'inverse, une route de desserte locale est une route "dont la conception technique privilégie la fonction d'écoulement du trafic local" (Jean Lacombe, "Rapport sur le projet de loi relatif à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral", *Assemblée Nationale*, n°3084, 1985, p.28).

A propos des routes de transit, il convient évidemment de préciser que celles qui sont situées à plus de 2000 mètres du rivage ne sont pas concernées par les dispositions de l'article L.146-7.

La CAA de Nantes a ainsi considéré que "le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article L.146-7 manque en fait, dès lors qu'en son point le plus proche de l'estuaire du Blavet, dans sa partie maritime, la nouvelle voie de circulation projetée en est éloignée de plus de 4 kilomètres (CAA de Nantes, 8 avril 2004, *Département du Morbihan*, n°01NT02146).

Pour qualifier une route de route de transit, le juge s'appuie essentiellement sur le trafic qu'elle doit accueillir. Ainsi, lorsqu'une route est susceptible d'accueillir un trafic important, le juge considère qu'il s'agit d'une route de transit.

Le Conseil d'Etat a notamment considéré que la future voie "est susceptible d'accueillir un trafic important et est pour l'essentiel située à moins de 2000 mètres du rivage; que, dès lors, la création d'un emplacement réservé au profit de la commune en vue d'ouvrir cette voie publique nouvelle viole les dispositions précitées du code de l'urbanisme" (CE 10 mars 1995, *UDVN 83*, n°128290).

La Haute-Assemblée a également considéré que "le troisième tronçon d'un axe routier important, dans le prolongement de la «pénétrante» sud-est de Vannes, présente le caractère d'une route de transit" et est situé "à une distance inférieure à 2000 mètres par rapport au rivage" (CE 12 décembre 2007, *C. de Séné*, n° 290312).

Le Conseil d'Etat a confirmée à cette occasion la décision de la CAA de Nantes qui avait elle-aussi considéré "que la voie dénommée «pénétrante sud-est de Vannes», destinée à rejoindre la RN 165, est susceptible d'accueillir un trafic important et est, pour l'essentiel, située à environ 300 mètres du rivage de la Ria de Noyal, que, dès lors, la création de l'emplacement réservé n°1 au profit de la commune en vue d'ouvrir cette voie publique méconnaît les dispositions de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme" (CAA de Nantes, 25 octobre 2005, *C. de Séné*, n°03NT01751).

De la même manière, la CAA de Bordeaux a considéré que "la création de la voie, dite boulevard urbain des Cottés Mailles, destinée à relier l'échangeur des Cottés Mailles, dépendance de la rocade formée par la route nationale 137, et l'avenue Jean Moulin au sud-est de La Rochelle et à accueillir un trafic important sur sa partie affectée à la circulation automobile, correspond à la réalisation d'une nouvelle route de transit au sens des dispositions précitées du deuxième alinéa de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme" (CAA de Bordeaux, 6 avril 2010, *C. d'Aytré*, n°09BX02248).

A l'inverse, lorsque le trafic que la nouvelle route est destiné à accueillir est moins important, car il ne vise qu'à améliorer l'accès à des installations portuaires, à une zone d'aménagement concertée ou un parc d'activités, le juge ne la qualifie pas de route de transit.

Il en va de même pour la création d'une route qui contourne un bourg et qui ne change pas la destination de la départementale qui permet d'accéder et qui traverse ce bourg (CAA de Bordeaux, 18 décembre 2003, *C. de Brouage*, n°00BX00198).

Le Conseil d'Etat a ainsi considéré que le plan d'aménagement de zone de la zone d'aménagement concertée du Cap Dramont "n'attribue aux voies primaires, secondaires et tertiaires qu'il prévoit qu'une fonction de desserte" et "qu'ainsi, le plan ne méconnaît pas les dispositions précitées de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme, applicables aux seules routes de transit" (CE 29 nov. 1996, *Société de développement du Dramont-Agay*, n°129241).

De la même manière, la CAA de Nantes a considéré que la construction d'une nouvelle voie d'accès au port de la commune de La Barre-de-Monts "qui ne nécessite qu'un emplacement de 3.840 m<sup>2</sup>, ne vise qu'à améliorer l'accès aux installations portuaires après extension" et "qu'elle ne peut être regardée comme une route de transit au sens de l'article L.146-7 du code de l'urbanisme" (CAA de Nantes, 4 mai 2006, *Association de défense des riverains et usagers du littoral de Fromentine-La Barre-de-Monts*, n° 00NT02031).

La même Cour a considéré qu'une voie destinée à desservir un futur parc d'activités ne devait être considérée comme une route de transit au sens de l'article L. 146-7 dès lors que cette route en impasse se terminait par une placette de retournement.

Ainsi, bien que les documents graphiques du plan local d'urbanisme fassent "apparaître que l'assiette de la voie principale desservant le parc d'activités du Suroit se confond avec celle du premier tronçon ouest de la voie de contournement de Belz", l'arrêté du maire de Belz du 20 septembre 2007 "n'autorise, ni même n'envisage le prolongement de cette voie vers l'est, laquelle ne saurait être considérée comme une route de transit dès lors que le permis d'aménagement modificatif du 26 mars 2009 décide l'aménagement d'une placette de retournement à l'est de cette voie en impasse" (CAA de Nantes, 4 mai 2010, *C. de Belz*, n°09NT01343).

### C- La possibilité de créer de nouvelles routes en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou à l'insularité

Le cinquième alinéa de l'article L. 146-7 prévoit que "les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux, ou le cas échéant, à l'insularité".

Dans ce cas, la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites doit être consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature (voir point suivant).

En cas de contraintes liées à la configuration des lieux, ou le cas échéant, à l'insularité, les dispositions du quatrième alinéa permettent ainsi de :

- créer de nouvelles routes de transit à moins de 2 000 mètres du rivage,
- créer de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche,
- créer de nouvelles routes de desserte locale sur le rivage ou le long de celui-ci.

Le Conseil d'Etat a ainsi considéré qu'en égard "au caractère fortement urbanisé de la zone comprise entre le mont Saint-Clair et l'étang de Thau, et aux contraintes d'ordre topographique en résultant, la réalisation d'une voie routière de contournement en bordure de l'étang de Thau entre la pointe Longue et la pointe du Barrou, entrant dans le champ des prévisions du cinquième et dernier alinéa de l'article L. 146-7" (CE 30 déc. 1996, *Société de protection de la nature de Sète-Frontignan-Balaruc*, n°102023).



De la même manière, la CAA de Marseille a considéré que "si la route nouvelle de contournement de l'Ostriconi, qui parachève une liaison routière entre Bastia et Calvi, doit être regardée comme une route de transit, et si elle est localisée à moins de 2000 mètres du rivage", le "choix de son emplacement tient compte de contraintes liées à la configuration des lieux". Il en "résulte que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'ouvrage déclaré d'utilité publique ne respecterait pas les dispositions de l'article L.146-7" (CAA de Marseille, 29 septembre 1998, *Association pour le développement de l'Ostriconi*, n°97MA05554).



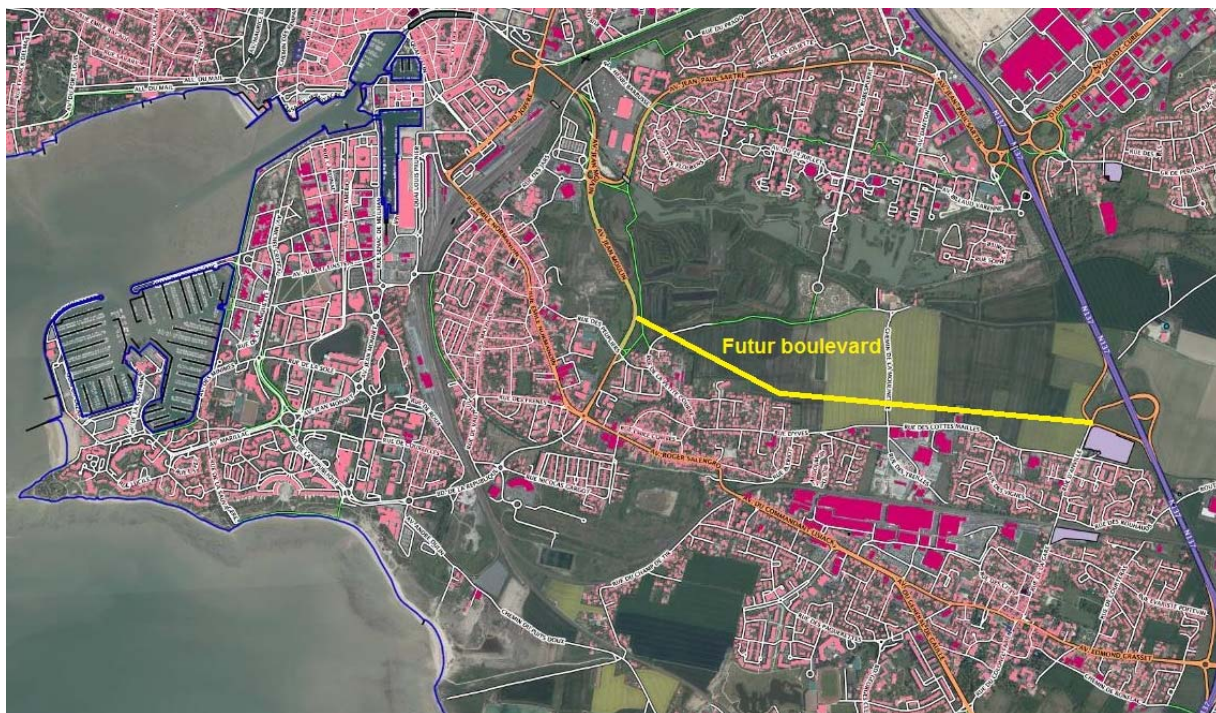
La CAA de Bordeaux a elle-aussi reconnu en 2010 que le tracé d'une nouvelle route de transit au sud de la Rochelle le tracé devait être regardé comme procédant de contraintes liées à la configuration des lieux.

La Cour a ainsi considéré que "cette route, d'une largeur d'emprise moyenne de 40 mètres, recouvrant deux voies de 7 mètres de large, l'une pour la circulation automobile, l'autre pour les transports en commun, une piste cyclable de 3 mètres ainsi que divers aménagements tels que des parkings relais, et d'une longueur, selon les indications de l'étude d'impact, d'environ 2 200 mètres, doit être implantée, sur sa majeure partie, c'est-à-dire sur une longueur d'environ 1.700 mètres, à une distance qui, par rapport au point le plus proche du rivage, est d'environ 1.900 mètres".

Elle a ajouté "que, pour justifier cette implantation, qui ne respecte pas la distance minimale de 2000 mètres imposée par les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 146-7, les requérants se prévalent de l'exception prévue par le cinquième alinéa du même article en faisant valoir les contraintes liées à la configuration des lieux".

Elle a en outre précisé que "le déplacement de la voie plus au sud, non seulement empiète davantage sur la marge de 2000 mètres, mais aussi affecte une zone de forte densité urbaine, ce qui entraîne les contraintes topographiques liées au caractère de cette zone" et "que repousser plus au nord le tracé de la route, de sorte que soit respectée la distance minimale de 2000 mètres, conduit à rapprocher une partie significative de cette voie du marais de Tasdon, dans un secteur où l'instabilité du sol ne le permet pas, et aussi à diviser la coupure verte qui sépare Villeneuve-Salines et Aytré, ce qui en réduit fortement l'intérêt urbanistique et environnemental, et, en outre, oblige à détruire des haies d'arbustes qui ont une fonction écologique".

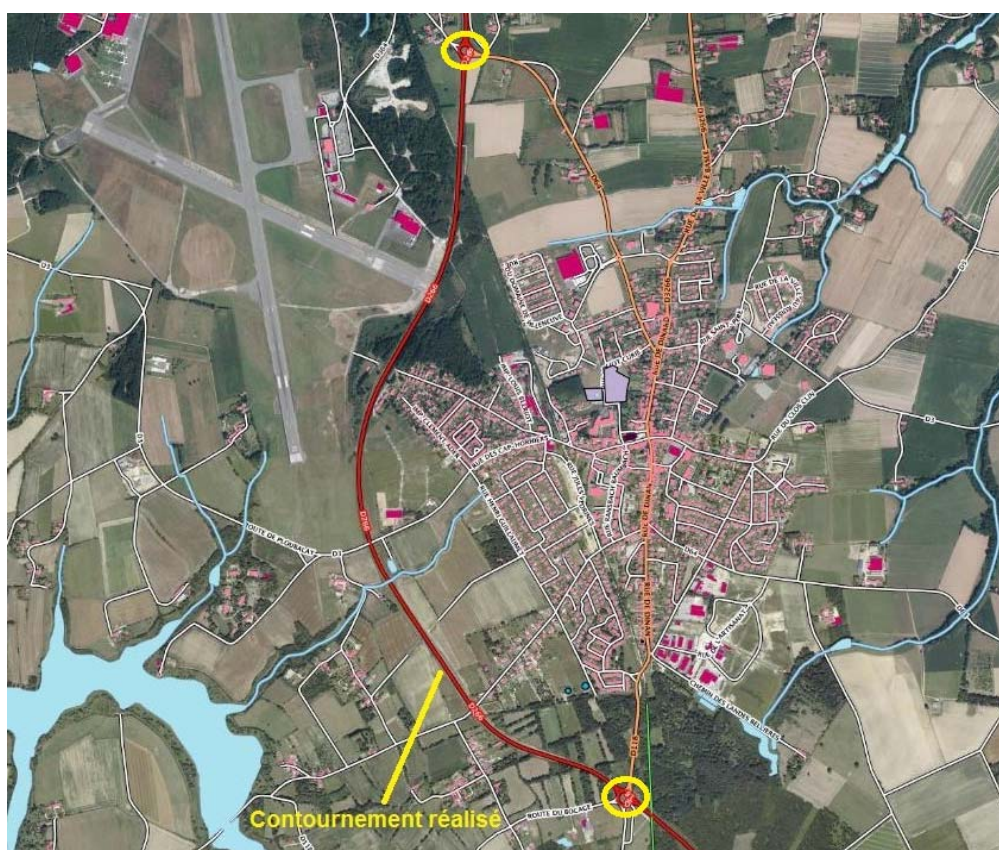
La Cour a enfin noté "que le tracé retenu, certes à l'intérieur de la coupure verte mais en bordure de celle-ci, permet de conserver ces haies et, s'il aboutit à réduire ladite coupure, celle-ci subsiste de manière substantielle et sans solution de continuité" et "qu'ainsi, le tracé du boulevard urbain doit être regardé comme procédant de contraintes liées à la configuration des lieux" et "que sa réalisation entre, par conséquent, dans le champ des prévisions du cinquième alinéa de l'article L. 146-7" (CAA de Bordeaux, 6 avril 2010, C. d'Aytré, n°09BX02248).



A l'inverse, le Conseil d'Etat a considéré que le choix du tracé de la «pénétrante» sud-est de Vannes, route de transit située à moins de 2000 mètres du rivage, "répond à la nécessité de prolonger un axe de circulation important desservant l'agglomération vannetaise et est ainsi motivé par un objectif d'amélioration du trafic routier et non par les contraintes liées à la configuration des lieux qui permettraient d'écartier les restrictions imposées par l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme" (CE 12 décembre 2007, *C. de Séné*, n°290312).

De la même manière, le Conseil d'Etat a considéré que "la présence de l'aérodrome de Dinard-Saint-Malo, au nord-ouest de l'agglomération de Pleurtuit, ainsi que l'existence entre cet ouvrage et la commune d'une zone en cours d'urbanisation ne sauraient constituer des contraintes liées à la configuration des lieux conduisant à prévoir obligatoirement un contournement de l'agglomération de Pleurtuit par l'est".

Le juge ajoute qu'il ressort en outre "des pièces du dossier qu'un tracé alternatif empruntant l'assiette d'une voie ferrée désaffectée et située à l'ouest de l'agglomération avait été initialement retenu et d'ailleurs soumis à enquête", ce qui implique que "la méconnaissance des dispositions de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme précité, applicable à la commune de Pleurtuit, n'est pas justifiée par des contraintes liées à la configuration des lieux" (CE 4 oct. 1996, *Association de défense et de protection de l'environnement de Pleurtuit*, n°159456).



## **D- L'obligation de consulter la commission compétente en matière de nature, de paysages et de sites**

Pour bénéficier de la dérogation prévue par l'alinéa quatre de l'article L. 146-7, la Commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites doit être consultée sur l'impact de l'implantation de la nouvelle route sur la nature.

Dans le cadre de ces dispositions, cette obligation concerne uniquement les nouvelles routes et non d'autres types d'aménagements tels que la prolongation d'une voie ferrée à grande vitesse.

Le Conseil d'Etat a ainsi souligné "que si les dispositions de l'article L.146-7 du code de l'urbanisme exige sous certaines conditions la consultation de la commission départementale des sites, celle-ci se rapporte exclusivement à l'impact de l'implantation des nouvelles routes en bordure des rivages sur la nature", ce qui implique que "la déclaration d'utilité publique des travaux relatifs à la prolongation de la ligne de tracé à grande vitesse en cause n'entre pas dans le champ d'application de l'article précité du code de l'urbanisme et que, dès lors, la consultation de la commission départementale des sites n'était pas obligatoire" (CE 17 novembre 1995, *SCI du Grand Gigognan*, n°160348).

Par contre, dans le cadre d'une procédure visant à autoriser l'aménagement d'une nouvelle route de desserte locale longeant le rivage, la consultation de la commission des sites est obligatoire.

Le Conseil d'Etat a en effet considéré que l'arrêté attaqué qui "déclare d'utilité publique la réalisation d'une station de pompage au bord du lac de Sainte-Croix et de la route permettant d'accéder à cette station, que cette nouvelle route de desserte locale, qui est un élément indissociable de la station de pompage, longe le rivage du lac de Sainte-Croix" et que contrairement aux dispositions de l'article L. 146-7 du code de l'urbanisme, la commission départementale des sites n'a pas été consultée, qu'ainsi l'arrêté attaqué a été pris à la suite d'une procédure irrégulière" (CE 14 octobre 1991, *Association interdépartementale et intercommunale pour protection du lac de Sainte-Croix, de son environnement, des lacs et site du Verdon*, n°104755).

## **E- Les routes dans la bande des 100 mètres**

Le dernier alinéa de l'article L. 146-7 énonce que "l'aménagement de routes dans la bande littorale définie à l'article L. 146-4 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau".

Pour apprécier la portée de ces différentes notions (bande littorale, espaces urbanisés, activités et services publics exigeant la proximité immédiate de l'eau), il convient de se référer au fascicule n°3 relatif à l'article L. 146-4-III.

Le Conseil d'Etat précise toutefois à ce sujet que "si dans la bande littorale, l'aménagement des routes existantes peut être autorisé dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, la réalisation des nouvelles routes de dessertes locales sur le rivage, ou longeant le rivage, en dehors des espaces urbanisés, ne peut être autorisée qu'après avis de la commission départementale des sites, alors même que ces routes seraient nécessaires à des services publics" (CE 15 juin 1992, *Société du canal de Provence*, n°132416).

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement de Bretagne**  
L'Armorique  
10, rue Maurice Fabre CS 96515 35065 RENNES CEDEX  
Tél. 33 (0)2 99 33 45 55  
Fax. 33 (0)2 99 33 44 33

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
des Côtes d'Armor**  
3 place du Général de Gaulle  
BP 2361  
22022 Saint-Brieuc Cedex 1  
Tél. 02 96 62 47 00  
[ddtm@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:ddtm@cotes-darmor.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
du Finistère**  
2 bd du Finistère  
29325 Quimper Cedex  
Tél. 02 98 76 52 00  
[ddtm@finistere.gouv.fr](mailto:ddtm@finistere.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
d'Ille-et-Vilaine**  
12 rue Maurice Fabre  
CS 23167  
35031 Rennes Cedex  
Tél. 02 90 02 32 00  
[ddtm@ille-et-vilaine.gouv.fr](mailto:ddtm@ille-et-vilaine.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
du Morbihan**  
8 rue du Commerce  
BP 520  
56019 Vannes Cedex  
Tél. 02 97 68 12 00  
[ddtm@morbihan.gouv.fr](mailto:ddtm@morbihan.gouv.fr)

