



**COMMISSION PLAISANCE  
RANCE-CÔTE D'EMERAUDE**

28 OCTOBRE 2013  
Salle des Fêtes  
LA RICHARDAIS

« Franchissement du barrage de la Rance et écluse de Lyvet »

Présents :

ALBARET Guy, APPP Pleurtuit ; ALINE Nicolas, Old Gaffer France, Ploubalay ; BAGOT Claude, Conseiller municipal, La Richardais ; BERLAND Jean-Paul, DDTM/DML Ille-et-Vilaine, Saint-Malo ; BERTAULT Marcel, Conseiller Municipal Langrolay s/Rance ; BOUAN Christophe ; Club nautique du Rocher du Fumoy, La Vicomté-sur-Rance ; BRIAND Jean-Claude, Adjoint La Ville-ès-Nonais ; CHEVALIER Philippe, Conseiller Municipal La Ville-ès-Nonais ; CHEVALIER Philippe, Les Gabariers de la Rance, Pleudihen s/Rance ; COLAS Jacky, FAUR ; COUDRON Jean-François, Les Gabariers de la Rance, Pleudihen s/Rance ; DERLOT Lénaiik, EDF ; FAUSTIN Liliane, Capitainerie Port de Plouër s/Rance ; LACOMBE Michel, Conseiller municipal La Richardais ; LANG François, Chargé de mission Mer et Littoral, CŒUR-Emeraude ; MAHIEU Arnaud, Association Dinan Armor Plaisance ; PERREAUX Jacques, APUPR La Richardais ; PONTGELARD Alain, APPP Pleurtuit ; ROLLAND Philippe, Association La Passagère, St Malo ; SECULA Christophe, Chargé de mission GIZC, Pays de Dinan

La réunion est présidée par J. Colas, président de la FAUR.

Les 8 thématiques de travail retenues à l'issue de l'enquête auprès des plaisanciers sont rappelées en début de réunion. Il est également rappelé que rien n'est limitatif et que chacun peut proposer d'autres sujets à débattre.

L'essentiel est de pouvoir discuter, échanger et proposer des pistes d'actions pour la plaisance en Rance Côte d'Emeraude.

Il est rappelé la modification de calendrier envoyée la semaine dernière : la réunion consacrée au stationnement à proximité des zones de mouillages est fondue avec la thématique accès à l'eau. Cette réunion aura lieu le 9 décembre, dans un lieu qui reste à définir, la salle de La Richardais n'étant pas disponible à cette date.

La prochaine réunion aura lieu le 25 novembre sur la thématique de la saturation des sites (liste d'attente, bateaux ventouses, épaves, etc.).

Les autres réunions organisées dans le cadre de la GIZC sont également rappelées, à savoir le Café de la mer organisé le 21. 11 à Saint-Cast-Le-Guildo sur le thème de la pêche professionnelle, et le Forum mer et littoral n°2 organisé le 12.11 à Ploubalay.

Les participants sont invités à rejoindre un des deux groupes de travail pour discuter et de proposer des actions à mener concernant la thématique du franchissement du barrage de la Rance et dans une moindre mesure de l'écluse de Lyvet.

**Modérateur/animateur groupe 1 : J. Colas.**

**Modérateur /animateur groupe 2 : F. Lang.**

**GROUPE 1 :**

Les propositions concernant la thématique « Franchissement » et issues de l'enquête auprès des plaisanciers sont lues aux participants.

La problématique du doublement du pont routier du barrage EDF est abordée en premier. L'idée est séduisante en soi. Le projet de doublement du pont routier serait moins cher que la construction d'un viaduc tel que cela avait été envisagé par le CG 35. Cette solution semble aux yeux des participants la plus opérationnelle, d'autant qu'elle n'engendre pas d'interruption de la circulation. Cette opération faciliterait la vie des plus de 3000 plaisanciers de la Rance, et inversement des plaisanciers de la côte souhaitant naviguer dans l'estuaire. Il est

proposé de réengager les réflexions sur ce débat avec les élus et services de l'Etat. Les participants estiment avoir plus de poids en soutenant tous ensemble et de façon coordonnée les réflexions sur ce sujet.

La thématique de l'affichage/diffusion de l'information concernant les ouvertures du barrage de la Rance et les hauteurs d'eau dans l'estuaire est discutée. Globalement les participants reconnaissent que ces informations existent et qu'elles sont disponibles, mais surtout pour ceux qui savent où les chercher. Le site de Bretagne Info Nautisme est évoqué : il donne accès aux courbes de niveau d'eau en Rance (rubrique « Info Pratiques, La Rance) pour une durée de 7 jours. Ces courbes sont fournies par EDF pour une durée allant du samedi au vendredi suivant. Les courbes sont affichées au port de Plouër toutes les semaines. Il est proposé que sur chaque panneau d'affichage – dont l'implantation a été discutée lors de la dernière réunion – prévu sur les zones de mouillages et cales de mise à l'eau, les courbes de niveau soient affichées chaque semaine (par les agents municipaux, les capitaineries, voire les associations elles-mêmes).

La proposition de mise en place de sas plus réguliers au passage du barrage de l'écluse EDF est discutée. L'instauration de sas à la demande est impossible techniquement, car une hauteur d'eau minimum est nécessaire pour l'ouverture de l'écluse. La problématique des sas indiqués « incertains » dans les prévisions EDF est largement débattue. D'après les participants, les marges prises par EDF pour le sassement sont trop importantes : des participants ont ainsi pu constater que des sas étaient « incertains » avec une hauteur indiquée à 4,65 m, suffisante pour passer<sup>1</sup>. L'arrêté préfectoral supprimant certaines ouvertures de l'écluse du barrage EDF en été n'aurait pas été suffisamment discuté avec les élus et les plaisanciers. Il est proposé une amélioration du sassement avec passage plus réguliers des bateaux dont le TA < 4M (et qui pour la plupart ont un TE faible). Des horaires spécifiques de sassement pourraient être réservés à ces embarcations. Il est demandé également à ce que le qualificatif « incertain » soit supprimé de certains horaires de sas dont les hauteurs d'eau sont suffisantes pour éclipser.

---

<sup>1</sup> Les niveaux en mer et en Rance doivent être égaux ou supérieurs à la cote + 4,00 pour que l'éclusage soit possible.

La discussion se poursuit autour d'un « règlement » de franchissement du barrage de la Rance et des conditions d'attente avant d'éclipser. La priorité est donnée aux voiliers dans le sens mer/Rance. Certains jours, particulièrement le dimanche, ou en été, le sas est plein et il est difficile de passer. Certains plaisanciers attendent parfois jusqu'à 6 heures avant de pouvoir passer, ce qui serait insupportable pour un automobiliste. Un premier point de règlement serait de faire respecter l'amarrage sur les bouées d'attentes prévues à cet effet (bouées blanches) : en effet certains plaisanciers s'amarront aux bouées de la zone de mouillage du Pissot, plus proches de l'écluse. Ceux qui respectent l'attente sur une bouée EDF se font donc dépasser pour entrer dans le barrage par ceux arrivés après et qui sont allés s'amarrer au Pissot. En cas de forte affluence, les bateaux dans l'écluse ont parfois du mal à sortir du sas, car des plaisanciers se sont approchés trop près et le chenal est étroit côté mer. L'AOT pour la zone du Pissot ayant été renouvelée pour 15 ans, elle ne peut être modifiée. L'idée d'affecter un ordre de passage aux bateaux paraît bonne mais nécessiterait une organisation et une autorité que l'éclusier aura du mal à faire respecter. Il ne faut par ailleurs pas oublier le passage de *La Belle de Dinan*, prioritaire pour éclipser. Il est proposé de multiplier le nombre de bouées d'attente, côté mer et côté Rance, celles-ci étant très insuffisantes (6 de chaque côté). Par ailleurs, seules trois bouées côté mer ont été équipées d'organeaux permettant un amarrage sécurisé, il est demandé à ce que ce système soit généralisé des deux côtés du barrage.

Le franchissement de l'écluse de Lyvet est abordé. Actuellement, l'écluse de Lyvet fonctionne ainsi : semaine 1 à 2 : pas de navigation / semaine 3 à 14 : de 8h30 à 18h30 / semaine 15 à 44 : de 7h00 à 21h00 / semaine 45 à 50 : de 8h30 à 18h30 / semaine 51 à 52 : pas de navigation. Le passage n'est possible qu'à condition que la cote à St Suliac soit égale ou supérieure à +8,5m. Il est proposé d'étendre les horaires jusqu'à 22 heures en été où la visibilité est encore bonne le soir et lorsque les conditions de marées le permettent. Un participant indique par ailleurs avoir talonné récemment dans l'écluse de Lyvet avec une côte à 9,05 M et un TE de 1,4m. Certains rappellent par ailleurs que c'est le passage de *La Belle de Dinan* qui entretient le chenal de navigation par endroit, mais qu'à ce rythme, elle risque de ne plus pouvoir passer. Il est donc proposé de draguer dans l'axe de l'écluse de Lyvet côté mer afin d'améliorer la zone d'évitage trop restreinte, et d'installer des bouées d'attentes. Il est suggéré également de procéder à un

nettoyage haute pression de l'écluse au moins une fois par an, celle-ci étant particulièrement envasée.

## **GROUPE 2**

La problématique du manque d'information relatif aux prévisions de niveau d'eau et de la diffusion de l'information est abordée. Les participants soulignent une carence d'informations et une diffusion trop tardive des courbes de niveau pour prévoir une sortie dans de bonnes conditions. Certains participants s'interrogent sur la diffusion des informations sur internet, notamment sur le site [www.bretagne-info-nautisme.fr](http://www.bretagne-info-nautisme.fr). Le problème soulevé par les participants est qu'un plaisancier venant d'une autre région n'aura pas forcément le réflexe d'aller consulter un site comme [www.bretagne-info-nautisme.fr](http://www.bretagne-info-nautisme.fr). Il est demandé à ce qu'un site dédié à la diffusion de ces informations soit instauré par EDF, de façon à ce que les moteurs de recherche permettent de trouver l'information très facilement par mots simples. Actuellement, EDF diffuse les courbes de niveaux d'eau en Rance sur une période allant d'un samedi au vendredi suivant. Ces informations sont disponibles au mieux le jeudi soir. Il est proposé qu'EDF diffuse ses prévisions pour deux semaines au moins. Si les prévisions continuent d'être diffusées sur une semaine, il est demandé à ce qu'elles soient mises à jour quotidiennement (du lundi au lundi, du mardi au mardi, etc.).

La thématique de l'attente aux abords du barrage est abordée. Les participants demandent qu'en plus des 3 bouées équipées d'organeaux côté mer du barrage, les autres bouées soient également équipées, et également côté Rance, de système permettant de sécuriser l'attente. EDF ne souhaite pas équiper les bouées d'aiguillette mais a effectivement prévu d'équiper d'organeaux toutes les bouées en aval et amont du barrage comme demandé. Certains soulignent les difficultés pour les grosses unités à s'amarrer aux bouées d'attente en cas de fort turbinage. En ce qui concerne le positionnement des bouées d'attente, il est proposé l'aménagement d'une zone entre la zone de mouillage du Pissot et l'écluse. Un déroctage sur 2 m pourrait permettre d'avoir de l'eau en permanence à cet endroit et de positionner 2 ou 3 bouées d'attentes. Surtout, cette opération permettrait également d'envisager des aménagements lourds comme la création d'une estacade ou d'un ponton d'embarquement/débarquement à l'aval immédiat du barrage. En effet, les participants soulignent l'absence d'une telle infrastructure à proximité du

barrage, et qui permettrait de débarquer ou d'embarquer des passagers ou du matériel. Actuellement les infrastructures de ce type les plus proches du barrage sont Solidor et le Bec de La Vallée.

En ce qui concerne l'organisation du sas, des participants soulignent les difficultés, pour les voiliers principalement, de savoir où repose le pont une fois baissé. Il est demandé à ce que des marques sur les murs de l'écluse puissent permettre de matérialiser le pont et aux « voileux » de savoir jusqu'où ils peuvent accoster sans risques. Il est demandé par ailleurs à EDF si les petites unités à faible TA peuvent ou non être éclusées sous le pont. Cette demande doit être vérifiée par EDF, pour des raisons de sécurité. Il est demandé également à ce que le nombre de bout permettant de s'amarrer dans le sas soit multiplié, afin de permettre aux petits bateaux de s'amarrer dans de bonnes conditions de sécurité (avant/arrière). En ce qui concerne les éclusages « à la demi », c'est-à-dire toute les 30 minutes, les gens ne sont pas informés que des conditions techniques sont nécessaires pour permettre à ces sas d'être réalisés (niveau d'eau minimum en mer et en Rance). Il serait souhaitable qu'une meilleure communication soit entreprise pour faire connaître la possibilité aux plaisanciers d'écluser aux demis et sous quelles conditions (tirant d'eau, tirant d'air). Les participants soulignent le « mieux » depuis l'installation des panneaux d'affichage à l'entrée du barrage et leur traduction en anglais. Il est proposé de s'inspirer des panneaux d'informations clair et complet mis en place au barrage d'Arzal comme d'un modèle à développer au barrage de la Rance, et sur les sites de mouillage pour informer les plaisanciers, lesquels devraient être obligatoirement au courant du tirant d'air de leur bateau. Un participant souligne l'éblouissement provoqué par les lumières à l'approche du barrage de nuit. Il est répondu que pour des raisons de sécurité, ces lumières sont obligatoires, de jour comme de nuit. Une baisse de leur intensité la nuit pourrait être proposée.

Concernant l'arrêté préfectoral supprimant certains horaires d'éclusage en saison, il est mentionné une baisse de fréquentation de 20 % au port de Plouër en période estivale par rapport aux saisons où cet arrêté n'était pas en vigueur. Beaucoup de plaisanciers ne viendraient plus en Rance en raison des difficultés de franchissement du barrage. La mise en place de cet arrêté reposait sur un argument de sécurité par la sous-préfecture, refusant d'interrompre la circulation sur le barrage aux heures de pointes et éventuellement le passage des services de secours entre Dinard et Saint-Malo. Les participants demandent à ce qu'un

bilan de cet arrêté préfectoral en termes d'amélioration de la sécurité soit réalisé.

Concernant l'écluse du barrage de Lyvet, les participants demandent à ce qu'un nettoyage/désenvasement de l'écluse soit entrepris rapidement. Par ailleurs, et par sécurité, ils demandent à ce qu'il soit désormais possible de joindre l'écluse de Lyvet par VHF, ce qui n'est possible aujourd'hui que par téléphone.

<b>PROPOSITIONS D' ACTIONS RETENUES</b>
Diffuser les niveaux d'eau en Rance pour deux semaines minimum et multiplier les modes de diffusion (site web dédié, Bretagne Info Nautisme, capitaineries, mairies, associations)/
Afficher sur chaque zone de mouillage et dans les ports sur des panneaux prévus à cet effet les courbes de niveaux en Rance / affichage par employés communaux, capitainerie, associations et règles principales de franchissement des écluses (barrage EDF et Lyvet)
Mettre en place des sas plus réguliers pour les embarcations dont le TA est < 4 M lorsque techniquement possible / Mieux communiquer sur les possibilités de sas « à la demi » et les conditions (obligation pour le plaisancier de connaître ses tirants air et eau)
Matérialiser par peinture ou marque le pont sur les murs de l'écluse du barrage EDF pour permettre aux bateaux de se repérer dans le sas
Multiplier les bouts d'amarrage dans l'écluse du barrage EDF
Installer davantage de bouées d'attente des deux côtés du barrage EDF et les équiper d'organeaux ou aiguillette pour sécuriser l'attente
Aménager une zone d'attente côté mer du barrage (entre zone du Pissot et l'écluse)
Lancer des réflexions sur la réalisation d'aménagements lourds permettant l'embarquement/débarquement de passagers ou matériels côté mer
Imposer l'amarrage aux bouées d'attente, faire respecter les règles de priorité établie par l'éclusier
Engager une étude/bilan de l'arrêté préfectoral en termes de sécurité afin d'envisager son maintien/modification ou suppression / Supprimer le qualificatif « incertain » pour les horaires d'éclusage
Réengager les réflexions sur le doublement du pont routier au niveau du barrage EDF/Réflexions à mener en partenariat avec EDF, services de l'Etat, élus, associations. Créer un groupe de travail <i>ad hoc</i> chargé de ces questions ?

**CONCLUSION**

<b>PROPOSITIONS D' ACTIONS RETENUES</b>
Procéder à un nettoyage régulier de l'écluse de Lyvet
Installer des bouées d'attente des deux côtés de l'écluse de Lyvet
Draguer le chenal côté mer dans l'axe de l'écluse de Lyvet et améliorer la zone d'attente
Permettre de pouvoir contacter l'éclusier de Lyvet par VHF