



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

25 NOVEMBRE 2013
Salle des Fêtes
LA RICHARDAIS

« Saturation des sites »

Présents :

ALINE Nicolas, Old Gaffer France, Ploubalay ; BAGOT Claude, Conseiller municipal, La Richardais ; BERLAND Jean-Paul, DDTM-DML 35, St Malo ; BERNARD Patrick, Yacht-Club, Saint-Lunaire ; BERTAULT Marcel, Conseiller municipal, Langrolay s/Rance ; 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 ; DONGUY Jean-René, Association Rance et Patrimoine ; DOURFER Michel, DDTM-DML 22, Dinan ; FAUSTIN Liliane, Capitainerie Port de Plouër s/Rance ; FROUX Didier, DDTM-DML 22, Saint-Brieuc ; JAFFRELOT Christophe, Direction des Sports, Saint-Malo ; LACOMBE Michel, Conseiller municipal, La Richardais ; LALOUX Bernard, Conseiller municipal, St Briac s/Mer ; LAMBALLE Virginie, Responsable juridique/environnement, Ville de Dinard ; LANG François, Chargé de mission Mer et Littoral, CŒUR-Emeraude ; LEGRAND Guy, DREAL, Rennes ; LE SCANFF Gaël, APM Le Minihic s/Rance ; PENHOUE Louis, ADUPP, Dinard ; PERREAUX Jacques, APUPR La Richardais ; PONTGELARD Alain, APPP, Pleurtuit ; RICHEUX Jean-François, Maire de St Père, ADVR ; ROLLAND Philippe, AUMP, Saint Malo ; ROWE Bertrand, Association Mouillages Jaguens de l'Arguenon, St Jacut de la Mer ; SECARDIN Patrick, Gestionnaire port de Saint-Jacut-de-la-Mer ; VINCENT André, APUPR, La Richardais ;

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 que la prochaine réunion consacrée aux accès à l'eau et stationnement et programmée le 9 décembre aura lieu à Langrolay-sur-Rance, à la salle d'animation à côté de la mairie.

Il est rappelé l'organisation du Forum mer et littoral n°2 le 12.11 à Ploubalay, une présentation sera faite sur le traitement et la déconstruction des navires en fin de vie.

Les participants sont invités à rejoindre un des deux groupes de travail pour discuter et de proposer des actions à mener concernant la thématique de la saturation des sites de mouillages (listes d'attentes, bateaux ventouses, etc.).

Modérateur/animateur groupe 1 : J. Colas.

Modérateur /animateur groupe 2 : F. Lang.

GROUPE 1 :

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

Une première distinction est à faire selon les participants entre les petits bateaux et quillards, sites artificiels et zones naturelles. Un point fondamental est souligné par les participants, en ce qui concerne l'absence d'organisation collective entre les différentes zones d'accueil de navires de plaisance.

Il est indiqué que la réglementation en vigueur limite le nombre de mouillages. Toutefois, il est supposé que dans certaines zones « naturelles », il est certainement possible – après organisation et en veillant aux accès notamment – de demander une augmentation du nombre de mouillages en sus des AOT actuels. De nombreuses questions liées à la sécurité sont soulevées par les participants. Faire une distinction entre été et hiver semble par ailleurs difficile

sinon impossible à réaliser en raison des réglementations propres à chaque site et des problèmes d'assurance. Il est demandé à ce que sur le bassin de la Rance, un recensement des zones naturelles qui pourraient recevoir des mouillages et qu'une amélioration de l'organisation soit entreprises. Il est indiqué par exemple que la commune de St Briac possède un logiciel de gestion de son port de 760 places, ce qui leur permet de gérer jusqu'à 880 contrats annuels grâce à la gestion des absences des titulaires. Une place laissée libre doit donc faire l'objet d'une information. Au port de Plouër sur Rance par exemple, une place laissée libre sans info est occupée au bout de deux jours.

Il est rappelé que réfléchir à la saturation des sites c'est aussi réfléchir à l'évolution de la plaisance. Certains participants pensent que l'évolution de la flottille va tendre vers une augmentation de la part des bateaux électriques, ce qui se passe déjà aux USA par exemple. Par ailleurs, l'âge moyen des plaisanciers actuels va aussi avoir une influence sur cette évolution, avec une augmentation de la part des semi-rigides, une augmentation de la location de bateaux et un vieillissement de la flotte.

Il est discuté de l'opportunité d'installer des ports à sec sur le territoire. Les participants soulignent qu'il est nécessaire pour cette solution de bien distinguer le littoral de l'estuaire. Pour beaucoup, cette solution ne semble pas adaptée au territoire, étant donnée les difficultés liées notamment aux réglementations et statuts des sites (loi littoral par exemple). Ce type d'infrastructure représente par ailleurs un coût important pour l'utilisateur.

Les discussions se poursuivent sur les listes d'attentes. On enregistre des listes d'attentes dans tous les ports ou chez tous les gestionnaires de zones de mouillages. A La Richardais par exemple, on estime l'attente à 4 ans mais la situation est difficile à appréhender. En effet, certains plaisanciers sont inscrits sur listes d'attentes dans plusieurs endroits, ports ou zones de mouillages. Certains d'entre eux ont déjà un mouillage ou une place de port mais souhaitent changer d'endroits pour des raisons pratiques ou d'infrastructures, d'où leur inscription sur liste d'attente. Par conséquent, l'attribution d'une place de port ou d'un mouillage n'est pas toujours facile : à Plouër, il est arrivé au gestionnaire du port de devoir contacter la 12^{ème} personne inscrite sur liste d'attente, les 11 précédents n'étant pas intéressés pour des raisons diverses. Il est demandé à ce que la demande d'inscription soit renouvelée chaque année et que les

attributions de places se fassent de façon objective et non « sous le manteau », et de préférence par une commission *ad hoc*.

Les discussions se poursuivent sur les échanges de mouillages. Il est proposé la mise en place d'une banque de données dans laquelle chacun pourrait s'inscrire pour permettre la libération d'un mouillage et l'échange entre plaisanciers. Cela suppose évidemment que le prêt de mouillage à titre gratuit soit autorisé et favorisé. Actuellement, certains règlements interdisent le prêt de mouillage à titre gratuit et de fait certains emplacements restent vides. Il est demandé à ce que lorsque le matériel constituant la ligne de mouillage appartient au titulaire de l'anneau, il soit possible de prêter son emplacement lorsque celui-ci est vide provisoirement. Pour certains cela fait partie du « service entre marins » qui doit perdurer.

Pour cela, la pratique du prêt de mouillage entre plaisanciers doit être réglementée. Le service de gestion du port ou l'autorité gestionnaire de la zone de mouillage doit être informée et doit disposer des coordonnées de l'occupant. L'occupant doit être informé que l'occupation du mouillage se fait sous son entière responsabilité via son assurance.

En ce qui concerne la problématique des bateaux ventouses, les participants sont unanimes pour dire que les mouillages ne doivent pas être des « garages à bateaux » mais doivent être destinés avant tout à des bateaux qui naviguent. Il paraît difficile malheureusement de faire ôter un bateau ventouse dans la mesure où son propriétaire paie sa redevance annuellement.

GROUPE 2

La problématique de la saturation des sites et du manque de place soulève deux interrogations de fond parmi les participants. D'une part le 'stationnement' à l'année des bateaux, et d'autre part l'accueil des visiteurs.

L'arrêté préfectoral portant règlement pour la création d'une AOT prévoit ainsi que 25 % de places créées soient des places visiteurs. Cette valeur ne semble atteinte que par le départ de titulaires, au moins sur le secteur Ille-et-Vilaine. Par ailleurs, souvent les bouées visiteurs ne sont pas connues (identifiables). L'occupation des bouées visiteurs pose également des problèmes en termes de

durée. Sur les AOT, il convient que l'occupant temporaire d'une bouée libre reste à bord au cas où le titulaire de l'anneau revienne. Ceux des plaisanciers qui veulent occuper une place visiteur au sein d'un port y vont car ils recherchent le confort et les équipements propres à ce type d'infrastructures, que ne peuvent offrir les AOT gérées par des associations.

A St Malo, un système de gestion dynamique des places a été instauré sur les zones AOT. Ainsi, si un plaisancier libère sa bouée temporairement, l'association gestionnaire est prévenue et la place est accordée à quelqu'un d'autre. Des participants s'interrogent sur la possibilité de retranscrire cette disposition sur les zones dont ils ont la charge de gestion, pour des questions de légalité et d'assurance. Il est par ailleurs nécessaire de s'assurer de l'adéquation entre le corps mort et la taille du bateau visiteur. Le concept de gestion dynamique des places pose de nombreuses interrogations aux associations gestionnaires. En effet, ils ne disposent d'aucun moyen pour libérer une bouée occupée par un « squatter », et les bouées visiteurs étant de la responsabilité des associations elles-mêmes, cela pose des questions en termes d'assurances et de responsabilités.

La question de la création de ports à sec est également discutée. Pour les participants, ce type d'infrastructure ne répond pas à la problématique de la saturation des sites sur notre littoral. De nombreuses questions sont posées en termes d'accès à l'eau (marnage important), de règlements et de classements des espaces (sites classés/sites inscrits/Natura 2000/ loi Littoral, etc.). Certains soulignent par ailleurs que ce type d'infrastructure n'accueille que de petites unités à moteur. Leur développement entraînerait – particulièrement sur la Rance – des difficultés de cohabitation liées à la vitesse et au franchissement du barrage de la Rance. Pour certains, l'estuaire est par ailleurs suffisamment saturé pour rajouter des embarcations supplémentaires.

Or la question de la saturation des sites pose justement la question de l'évolution de la flottille. Le nombre de places de ports ou de mouillages étant limité, l'évolution de la flottille tend vers une augmentation de la part des bateaux à moteur sur remorque, comme solution pour ceux souhaitant naviguer mais n'ayant pas pu obtenir de places. De fait, cette évolution pose aussi la question des accès à l'eau.

Les débats se poursuivent sur l'occupation de places par des « bateaux ventouses ». A Pleudihen, certains bateaux n'auraient pas navigué depuis 3 ans, et à Lyvet, certains bateaux immobiles sont couverts de végétation. Les participants s'interrogent sur la conduite à tenir pour ce genre d'embarcation à partir du moment où le propriétaire paie sa redevance annuelle. La définition même de bateaux ventouses est difficile à établir. Les participants s'interrogent en effet sur les critères à utiliser pour définir ce type de bateaux.

La problématique des listes d'attente est abordée. Des travaux de mutualisation de listes sont à l'étude, notamment sur l'Ouest Cornouailles, également dans le cadre de démarche GIZC. Il est proposé la création d'un fichier central, regroupant l'ensemble des demandes en attente sur le bassin Rance et sur le bassin Côte d'Emeraude. Ce fichier doit intégrer pour chaque demande les caractéristiques du bateau. Sa création permettrait notamment de supprimer les demandes en doublons et d'avoir une vision précise de l'état de la demande actuelle. Ce fichier pourrait permettre ainsi la gestion commune des listes d'attentes, avec un système identique par commune. Certains émettent des réserves sur la volonté de gestionnaires ou communes à délivrer ces informations. Il est rappelé par ailleurs que la CCI des Côtes d'Armor – gestionnaire du port de St Cast – a instauré dans son règlement un tarif de 20 € par an de frais de gestion pour être inscrit sur liste d'attente. Actuellement celle-ci s'élève à environ 750 demandes. L'instauration de tarifs pour être inscrits sur liste d'attente pose problème pour les participants, bien que certains reconnaissent que ce système a permis de faire diminuer le nombre de demandes.

En ce qui concerne la gestion des bateaux épaves, il est rappelé la nécessité de bien faire la distinction entre les épaves « plastiques » et les épaves « bois » ou patrimoniales. La destruction des petites embarcations plastiques ou annexes doit s'effectuer par un organisme certifié. Le pouvoir de police du maire doit lui permettre – notamment si l'AOT intègre la zone d'estran – de faire enlever, aux frais du propriétaire les carcasses de bateaux en fin de vie et libérer ainsi de l'espace. Certains soulignent par ailleurs des situations de saturation par les annexes lorsque celles-ci ne sont pas mises en rack, mais simplement disposées en haut de grève ou sur cales. Des solutions doivent être mises en œuvre dans ce genre de situation.

CONCLUSION

<i>PROPOSITIONS D' ACTIONS RETENUES</i>
Inventorier les sites où une densification des mouillages ou places peut être entreprise et/ou de nouvelles zones de mouillages collectives peuvent être créées (sous réserve d'accès à l'eau, éventuellement mutualisation d'équipements avec une zone proche, etc.)
Engager une réflexion sur les possibilités de gestion collective des listes d'attentes avec les gestionnaires volontaires
Mettre au point un fichier / une base de donnée recensant les demandes de mouillages avec caractéristiques du bateau sur le trait de côte Rance-Côte d'Emeraude / Mettre en place une commission chargée de l'attribution des mouillages sur la base de cette base de données
Autoriser, réglementer et favoriser le prêt temporaire de mouillages entre plaisanciers à titre gratuit sur Rance-Côte d'Emeraude
Définir collectivement le concept de bateaux ventouses et définir un règlement partagé incitant le propriétaire à naviguer ou à libérer son mouillage
Identifier les bateaux ventouses sur chaque site
Organiser l'inventaire et la collecte des bateaux de plaisance épave sur Rance-Côte d'Emeraude et leur traitement par filière dédiée