



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

6 janvier 2014
Salle des Fêtes
LA RICHARDAIS

« Carénage »

Présents :

ALINE Nicolas, Old Gaffer France, Ploubalay ; BOUAN Christophe, Club Nautique du Rocher du Frumoy, La Vicomté sur Rance ; BERLAND Jean-Paul, DDTM/DML 35, Saint Malo ; BERNARD Patrick, Yacht-Club, Saint-Lunaire ; BERTAULT Marcel, Conseiller municipal, Langrolay s/Rance ; BRIAND Jean-Claude, Adjoint au maire, La Ville-ès-Nonais ; CHEVALIER Philippe, Conseiller Municipal La Ville-ès-Nonais ; CHEVALIER Philippe, CN Les Gabariers, Pleudihen s/Rance ; COLAS Jacky, FAUR ; COTTIN Gérard, Agence de l'Eau Loire-Bretagne ; COUDRON Jean-François, CN Les Gabariers, Pleudihen s/Rance ; DOURFER Michel, DDTM/DML 22, Dinan ; EMBERSON Claire, Conseillère municipale, St Jacut de la Mer ; FROUX Didier, DDTM/DML 22, Saint-Brieuc ; GAUDIN Thierry, CN Les Gabariers, Pleudihen s/Rance ; GIFFRAIN Didier, adjoint aux affaires maritimes et portuaires, Plouër sur Rance ; HERVE Yves, Adjoint au maire, Saint-Cast-Le-Guildo ; JAFFRELOT Christophe, Direction des Sports, Saint-Malo ; LACOMBE Michel, Conseiller municipal, La Richardais ; LAMBALLE Virginie, Responsable juridique/environnement, Ville de Dinard ; LANDAIS Alice, Chargée de mission Littoral, SAGE RFBB ; LANG François, Chargé de mission Mer et Littoral, CŒUR-Emeraude ; LETTRILLARD Daniel, CN Les Gabariers, Pleudihen s/Rance ; MAHIEU Arnaud, ADAP, Dinan ; PONTGELARD Alain, APPP, Pleurtuit ; ROLLAND Philippe, AUMP, Saint Malo ; ROWE Bertrand, Association Mouillages Jaguens de l'Arguenon, St Jacut de la Mer ; SECULA Christophe, Chargé de mission GIZC, Pays de Dinan ; VILT Gérard, Président Com Com Pays de Matignon – élu référent GIZC Pays de Dinan.

+ 5 personnes n'ayant pas émarginé.

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.

Une présentation de l'aire de carénage de Saint-Cast-Le-Guildo, mise en service en 2012, est faite. Cette infrastructure mise en place par la commune pour un coût total de 350 000 € est aujourd'hui exploitée et gérée par la CCI 22. L'aire de carénage de St Cast permet de traiter une vingtaine de bateaux simultanément. Cet équipement donne satisfaction, et répond au cahier des charges élaboré, entraînant zéro rejet polluant dans le milieu naturel. Le montage de l'opération fut très complexe. Une prise de conscience s'opère de la part des élus. Un parallèle est effectué avec les profils de baignade, qui sont scrupuleusement réalisés. Le carénage sur aire aménagée nécessitera de la pédagogie et une prise de conscience collective, pour entraîner des changements d'habitude.

Il est rappelé l'approbation récente (15/12/2013) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Rance-Frémur Baie de Beausais. Le SAGE est un outil de planification à portée réglementaire. Le SAGE intègre deux articles relatifs au carénage des bateaux de plaisance. Le premier interdit le carénage sur grève et cales de mise à l'eau. Le second interdit les rejets directs dans le milieu des effluents souillés des chantiers navals, qui disposent d'un délai de deux ans pour s'équiper d'installations permettant la collecte et le traitement des effluents de carénage. Il est rappelé que les chantiers navals bénéficient jusqu'à fin 2015 d'aides de l'Agence de l'Eau, à hauteur de 70% du montant total de l'investissement pour s'équiper d'une aire de carénage. L'équipement des collectivités en aire de carénage est subventionné à hauteur de 35 % maximum.

Il est rappelé que ce pourcentage de subventionnement a déjà fait débat lors du Forum Mer et Littoral de Saint-Cast-Le-Guildo en juin 2013. La commune de Plouër sur Rance a pour projet la création d'une aire de carénage submersible en pied de cale. Les estimations portent le coût total du projet à environ 260 000€. Il paraît anormal qu'une subvention maximum de 35 % soit accordée à ce projet public alors que des sociétés privées peuvent bénéficier de 70 % d'aides. Une

telle différence peut aller jusqu'à remettre en cause le projet. Il est rappelé que la commune de Plouër a d'ores et déjà investi des fonds publics pour réaliser des aires de carénage aujourd'hui amodiées aux deux chantiers navals situés dans la zone du port.

Il est demandé pourquoi ne pas étudier des partenariats d'équipements publics/privés avec les chantiers navals. Il est rappelé que la notion d'aires de carénage « submersible » est fondamentale car elle correspond aux pratiques des plaisanciers du secteur qui procèdent au carénage entre deux marées. Les chantiers navals font ça devant leurs installations, à sec, ce qui nécessite une manutention.

Il est rappelé que la prochaine réunion programmée le 20 janvier 2014 aura lieu à La Richardais, à la salle des Fêtes, sur le thème de l'envasement et du balisage.

Modérateur/animateur groupe 1 : J. Colas

Modérateur/animateur groupe 2 : G. Vilt

GRUPE 1 :

La situation actuelle des installations de carénage en Rance Côte d'Emeraude est rappelée. Il n'est pas envisageable pour des raisons principalement économiques de voir chaque commune s'engager dans la création d'une aire de carénage. Il est nécessaire de mutualiser l'offre.

Le projet de Plouër est décrit dans les grandes lignes. La municipalité travaille sur ce projet depuis dix années. Une des problématiques est la volonté et la nécessité pour les plaisanciers de caréner à proximité de chez eux. Le schéma « carénage » élaboré par le Conseil Général des Côtes d'Armor prévoyait de grosses unités de carénage, réparties sur le département. En Rance, 2000 m² de surface de carénage était ainsi inscrites dans le schéma départemental. Les participants s'accordent à dire que cette solution n'est pas adaptée et ne sera pas rentable car ne répond pas aux pratiques et aux conditions du site. Le projet de Plouër permettrait d'accueillir 3 à 4 bateaux simultanément sur 225 m² de surface. Il est proposé d'identifier d'autres sites potentiels de création de petites unités de carénage, de préférence en configuration submersible comme prévu à Plouër, mais pas uniquement.

Il est rappelé que tous les plaisanciers n'ont pas les mêmes bateaux. Ainsi, les propriétaires de bateaux traditionnels en bois, dont le poids dépasse plusieurs tonnes parfois, ne sortent pas leurs embarcations de l'eau, et procèdent aux travaux de carénage sur la grève. Certains de ces bateaux sont centenaires, et font partie intégrante du patrimoine maritime. Les plaisanciers aisés, qui ont les moyens de payer une manutention et un carénage réalisé par un professionnel, ne possèdent pas ce type de bateaux, qui appartient à des passionnés.

Des solutions différentes et variées sont à étudier pour tenter de répondre à toutes les situations. Beaucoup de chantiers navals ne sont pas encore équipés alors que l'enquête réalisée pour le compte de la GIZC a démontré que près d'un bateau sur deux était caréné dans l'enceinte d'un chantier naval. C'est donc également un critère à prendre en compte.

Il est rappelé que la plupart des opérations de carénage sont effectuées aux alentours de Pâques, vers le mois d'avril. Certains s'interrogent sur la possibilité de profiter de la sortie des bateaux de l'eau avant la saison hivernale pour procéder au carénage, et ne pas entraîner des saturations sur certains sites au printemps suivant. Il est rappelé par ailleurs la nécessité de prendre en considération la taille et le type de bateau. Un propriétaire de doris ne se rendra pas sur une aire de carénage par exemple. La problématique des bateaux transportables, hivernés à domicile, se pose également. Les témoignages relevés pendant l'enquête ont démontré que certains plaisanciers affirmaient caréner leur embarcation à domicile. Il est difficile de « contrôler » ces usages.

La notion même de « carénage » pose question, celle-ci pouvant être mal interprétée. Des participants insistent sur la notion de « grand carénage », qui est effectué en moyenne tous les dix ans : cette opération nécessite de sortir le bateau de l'eau, et de gratter la coque à nue afin d'ôter toutes les couches de peintures, de poncer et de repeindre la carène. Cette opération s'accompagne d'autres réparations, et l'ensemble du groupe s'accorde à dire que cela doit s'effectuer alors sur une aire aménagée. En revanche certains s'interrogent si les opérations de « nettoyage » de la coque et de remise en peinture, effectuée en moyenne une fois par an, doivent-elles être considérée comme telles ?

Il est rappelé qu'à partir du moment où des produits polluants s'échappent dans le milieu, l'opération est considérée comme néfaste pour l'environnement. Le carénage n'est pas interdit, c'est la pollution du milieu qui est interdite, or le carénage sur grève entraîne inévitablement le rejet de particules de produits toxiques dans le milieu naturel. Il est dit également que depuis une quinzaine d'années, les antifoulings paraissent de plus en plus chers et de moins en moins efficaces. Certains témoignent de la possibilité d'ôter la peinture avec une simple éponge pour nettoyer la coque, il n'est même pas besoin d'utiliser un laveur haute pression ou de gratter la coque.

Les consignes sont rappelées : obligation de récupérer tous les déchets de ponçage et de grattage de la coque. Un plaisancier témoigne des difficultés rencontrées pour se débarrasser des déchets de peintures récupérés après un grattage de la coque : la seule société qui a accepté de récupérer ces déchets se situe à Ploufragan. La question a été posée à la CODI, aucune déchetterie n'accepterait ce type de déchet.

Le mode de fonctionnement des installations de carénage de Plouër est rappelé. L'ensemble des déchets part au déboureur via le caniveau. Les chantiers doivent entretenir le déboureur et le caniveau, et s'assurer du traitement des déchets pour un coût d'environ 1500 € tous les deux ou trois ans. La part revenant à la commune, propriétaire des installations amodiées aux deux chantiers, s'élève à 2400 € tous les trois ans.

Deux secteurs sont à distinguer : la Rance et la Côte. Les uns n'iront pas caréner chez les autres, et à l'intérieur même de ces secteurs, l'enquête a démontré le besoin pour les plaisanciers de disposer de site de carénage à proximité. L'inventaire des ports et sites susceptibles de recevoir de telles installations doit se faire en complémentarité des chantiers navals qui s'équipent ou vont le faire progressivement.

Par ailleurs, il est soulevé la problématique de l'envasement : ainsi, si certains sites sont susceptibles aujourd'hui d'accueillir une aire de carénage, on risque de ne plus pouvoir y accéder dans l'avenir. La question se pose donc de la nécessité de faire un tel investissement pour une infrastructure qui risquerait d'être inaccessible plus tard. Ces paramètres doivent donc également être pris en compte.

Par ailleurs, il est rappelé que les classements réglementaires sont également à prendre en compte. Le projet de Plouër s'inscrit par chance dans une fenêtre de tous les classements (site classé, site inscrit, espaces remarquables, etc.). La Rance et plus largement le littoral sont des sites où s'empilent les réglementations, par conséquent cela demande beaucoup de temps avant d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation d'une telle infrastructure. De fait certains participants pensent que les services de l'Etat devront tenir compte de l'impossibilité de caréner l'ensemble de la flottille du bassin de navigation sur des aires aménagées, qu'elles soient publiques ou privées, d'ici 2015.

Il est rappelé que les zonages réglementaires en place ne mettent pas le territoire « sous cloche » et qu'il est malgré tout possible de procéder à des aménagements. Le SAGE récemment approuvé ne fait que renforcer une réglementation déjà en place. L'obligation est faite au chantier naval de s'équiper pour la fin 2015, en revanche l'interdiction de caréner sur grève ou cale de mise à l'eau est d'ores et déjà effective puisque le SAGE a été approuvé. L'intérêt de la démarche GIZC est aussi de mutualiser les demandes et de parvenir à argumenter collectivement – en associant les membres de la commission plaisance – auprès des services de l'Etat de l'intérêt d'autoriser la mise en place de tels aménagements qui auront été pensés et portés en concertation avec les acteurs concernés.

Il est rappelé que l'obligation faite aux chantiers de s'équiper d'aires de carénage représente malgré les subventions une somme importante à déboursier. De nombreux « petits » chantiers ne pourront pas s'équiper, parce que le coût de l'installation, même subventionné, est trop élevé. Par ailleurs, après 2015, l'Agence de l'Eau n'est pas en mesure de se prononcer sur le maintien de ses subventions.

Il est nécessaire de bien considérer les différents types de plaisanciers afin de répondre à l'ensemble des pratiques de carénage sur le bassin de navigation. On peut considérer qu'il existe deux grandes catégories de plaisanciers : d'une part les plaisanciers qui ne veulent pas s'occuper eux-mêmes du carénage de leur bateau, et qui ont les moyens financiers de faire procéder à ces opérations par un chantier naval, ajoutant de fait le prix d'une manutention. D'autre part, les plaisanciers qui par tradition et/ou par manque de moyens, procèdent eux-

mêmes au carénage de leurs bateaux, sur grève ou cale. C'est pour eux qu'il est nécessaire de créer des aires publiques à coût raisonnable ; le coût du carénage sur cale étant bien entendu moins cher pour le plaisancier puisque ne nécessitant pas de manutention.

Il est demandé pourquoi ne pas envisager un financement intercommunal pour le projet de Plouër qui va rayonner sur plusieurs communes (Pleudihen, Langrolay, etc.). Il est répondu qu'il y a plus de 3000 bateaux sur la Rance, et 450 rien à qu'à Plouër sur Rance. Sachant que le projet d'aire submersible en pied de cale permettra d'accueillir 3 à 4 bateaux simultanément par marée, cette infrastructure ne pourra accueillir tout le monde. Que les utilisateurs viennent de Plouër, Langrolay, La Ville-ès-Nonais ou ailleurs, ils devront payer. Le nombre d'aires nécessaire pour répondre à toutes les demandes est difficile à évaluer, cela nécessite d'estimer le pourcentage de bateaux sur l'ensemble de la flottille qui utiliserait ce type d'infrastructure.

Le problème du carénage étant la peinture, certains estiment que la mise en place de laveurs haute pression avec monnayeur sur les cales pourrait permettre de laver les coques plastiques régulièrement, et donc de réduire l'utilisation des peintures. Il est rappelé que lors du Café de la Mer organisé en Juin à Plouër sur le carénage, une chercheuse de l'Université de Lorient a confirmé que la mise au point de peinture antifouling non polluante est loin d'être acquise.

Des systèmes existent pour que les coques n'ayant pas eu d'antifouling puissent être nettoyées par un système de brosse, directement dans l'eau. Il est répondu que ce système a été testé pendant deux ans dans le port de Granville mais a été abandonné en raison de son coût et de sa complexité (numérisation de la coque du bateau, obligation de passer dans les brosses très régulièrement pour éliminer le fouling, etc.). L'installation n'était pas rentable pour le port qui n'est parvenu à établir qu'une trentaine de contrats sur les 850 places permanentes du port.

Parallèlement aux études qui devront être conduites pour dimensionner les aires et réaliser des sites de carénage répondant aux besoins, un important travail de sensibilisation et de communication est à réaliser auprès des plaisanciers et des chantiers navals.

Plusieurs participants insistent sur la nécessaire proximité des aires de carénage d'avec les zones de mouillage, considérant qu'ils ne feront pas des heures de navigation juste pour aller caréner. Tout cela a un coût également. Il serait aberrant pour certains de soutenir les circuits courts et de ne pas appliquer ce principe à la plaisance. A terme, l'idéal serait de pouvoir bénéficier d'un outil de traitement sur toutes les cales utilisées pour la sortie et la remise à l'eau des bateaux.

GROUPE 2 :

Le contexte de l'installation et du fonctionnement de l'aire de carénage de Saint-Cast-Le-Guildo est rappelé. Le coût d'utilisation pour le plaisancier est fixé par le gestionnaire de l'installation, à savoir la CCI. La manutention s'effectue à partir de la darse avec un travelift. A priori le coût est de 120 € pour 3 jours pour un bateau de moins de 7 mètres. L'aire de carénage de St Cast relève du statut d'ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) et d'une autorisation délivrée par arrêté préfectoral. Il est rappelé qu'il n'existe en revanche pas de « normes » à proprement parler en ce qui concerne le carénage, raison pour laquelle il est difficile de parler d'installation aux normes. A Saint-Cast-Le-Guildo les critères ont été affinés durant la phase de réalisation de l'ouvrage.

Il est demandé une fois de plus à ce que soit précisée la notion de carénage. Certains se demandent s'il ne serait pas plus commode d'interdire tout bonnement les produits antifouling et d'augmenter parallèlement le nombre de nettoyage par nettoyeur haute pression. D'autres pensent qu'il serait préférable de favoriser les antifouling les moins polluants.

Il est demandé s'il est obligatoire pour une commune de s'équiper d'une aire de carénage. Il est répondu que ce n'est pas le cas. La différence de traitement de la problématique du carénage est évidente entre les deux départements d'Ille-et-Vilaine et de Côtes d'Armor. Alors qu'un schéma – même sommaire – a été réalisé pour le 22, il n'existe rien pour le 35.

Une présentation est faite des nouvelles installations de carénage faites à St Malo. Le coût total de l'opération s'élève à 1,7 Millions d'€. L'utilisation de la cale

de carénage coûte 20€ aux plaisanciers pour une demi-journée d'utilisation, ainsi que 3,5€ par quart d'heure d'utilisation pour le laveur haute pression.

L'utilisation des installations se fait par réservation. Le carénage peut aussi s'effectuer à terre sur l'aire prévue à cet effet. Le fonctionnement de la cale de carénage est soumis aux horaires des marées. La durée à sec varie de 6H30 à 8H selon les coefficients de marée pour la partie haute de la dalle, contre 4H30 à 6H pour la partie basse. La cale peut accueillir de 5 à 8 bateaux simultanément. Deux alarmes préviennent les utilisateurs de la remontée de la marée au niveau des deux caniveaux installés en bas et au milieu de la cale.

Il est souligné un manque d'information de ces éléments auprès des plaisanciers, notamment du côté de Dinard, où des carénages sont encore effectués sur la grève. Les sites de carénage de St Malo ne seraient pas saturés, et peuvent encore accueillir des réservations. Des tarifs spécifiques sont prévus pour les membres d'associations de plaisanciers malouines.

Il est souligné que la plupart des résidents secondaires plaisanciers hivernent leurs bateaux dans des chantiers navals, et font donc procéder aux opérations de carénage avant la saison par un professionnel. A l'inverse, les habitants « permanents », et même s'ils hivernent leurs bateaux dans un chantier, procèdent souvent eux-mêmes au carénage de leur bateau. Ce type d'opérations peut s'échelonner sur plusieurs jours ou WE, puisque le bateau est à sec. A l'inverse, ceux qui hivernent à flot carènent en haut de grève. Il s'agit d'utilisateurs différents et aux attentes différentes.

Il est rappelé que l'information concernant le carénage est censée circuler par le biais des associations à destination des plaisanciers, or certains participants indiquent n'avoir aucune information. Il est demandé à ce que l'information concernant le carénage soit affichée sur les zones de mouillages, et qu'un « guide du carénage » à destination des plaisanciers soit élaboré, et que celui-ci contienne l'information sur ce qui existe déjà, des conseils et la réglementation en vigueur. Il est proposé également que lorsque cela est possible l'information puisse être diffusée sur le WEB SIG Plaisance mis en place par le Pays de Dinan.

Il est proposé par ailleurs que les chantiers navals du territoire soient informés des dispositions réglementaires les concernant, et qu'un accompagnement leur

soit proposé le cas échéant pour s'équiper d'installations répondant aux critères en vigueur.

L'effort pour équiper le territoire en aires de carénage publiques devra avant tout se porter sur des aires submersibles, à l'image du projet de Plouër. Idéalement, les participants soulignent qu'il faudrait au minimum trois projets comme celui de Plouër sur le bassin maritime de la Rance (St Suliac et La Richardais par exemple).

CONCLUSION

<i>PROPOSITIONS D' ACTIONS RETENUES</i>
Inventorier les sites potentiels de réalisation d'infrastructures de carénage publiques sur le territoire Rance-Côte d'Emeraude, en considérant l'ensemble des caractéristiques du territoire et des besoins exprimés / Prioriser l'équipement dans les zones à marées où le carénage peut être effectué sans manutention
Sensibiliser et informer les plaisanciers des problématiques liées au carénage (réglementation, obligation, conseils, etc.) par différents supports (WEB, panneaux d'affichages, etc.) et la relayer auprès des associations
Elaborer un « guide du carénage » regroupant information, conseils et réglementation à remettre aux plaisanciers
Inventorier et informer les chantiers navals du territoire de la réglementation et des possibilités d'accompagnement pour leur projet d'équipements
Identifier les différents types de besoins en termes de carénage par catégorie de plaisanciers et proposer/expérimenter différentes solutions en réponse à ces besoins