



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

20 janvier 2014  
Salle des Fêtes  
LA RICHARDAIS

« *Envasement et balisage* »

Présents :

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 ; CHENY Gildas, Directeur, CŒUR-Emeraude ; 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 ; DERLOT Lénaïk, EDF ; DOURFER Michel, DDTM/DML 22, Dinan ; DROUIN Christian, APPR, St Coulomb ; GUILLOU Germaine, Rance-Environnement ; HAVARD Jean-Claude, Maire, Plouër-sur-Rance ; LACOMBE Michel, Conseiller municipal, La Richardais ; LANDAIS Alice, Chargée de mission Littoral, SAGE RFBB ; LANG François, Chargé de mission Mer et Littoral, CŒUR-Emeraude ; MAHIEU Arnaud, ADAP, Dinan ; MEUNIER Camille, Chargée de mission SCOT, Pays de Dinan ; MOUREZ Brigitte, APPL, Lancieux ; PERREAUX Jacques, APUPR, La Richardais ; ROLLAND Philippe, AUMP, Saint Malo ; SACARDIN Patrick, Gestionnaire du Port de St Jacut de la Mer ; SECULA Christophe, Chargé de mission GIZC, Pays de Dinan ; THIBAUT Philippe, DIRM NAMO/ Antenne Phare s et Balises, St Malo ; VUILLAUME Antonia, ADAP, Dinan

+ 1 personne n'ayant pas émergé.

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 indiqué que la réunion initialement prévue le 03 février devrait être décalée. Les membres de la commission seront tenus informés par mail.

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

**Modérateur/animateur groupe 2 : J.-C. Havard**

**GROUPE 1 :**

Parmi les propositions d'actions mentionnées en cours de l'enquête, il est demandé que l'amélioration du chenal de navigation soit portée non pas uniquement de Plouër à Lyvet, mais de Plouër à Dinan.

Un point d'information est fait concernant les opérations entreprises pour le curage du piège à sédiment de Lyvet. Le piège se situe à l'aval immédiat du barrage du Châtelier. Les dossiers nécessaires au lancement de l'opération ont été déposés récemment par CŒUR Emeraude, opérateur. L'objectif est de parvenir à un curage du piège à l'hiver 2014-2015, puis de procéder à l'opération tous les trois ans. Le calendrier prévoit l'aménagement du site du piège à l'automne et le vidage à l'hiver prochain. Les vases du piège seront évacuées à terre, elles deviendront de l'amendement agricole au bout de deux ou trois ans. EDF est financeur de cette opération pilotée par CŒUR-Emeraude.

Il est indiqué que la « Commission Estuaire » déplore depuis plusieurs années l'envasement de la Rance. Les membres de la Commission souhaitent ardemment que les opérations annoncées soient faites et que le piège soit curé à l'hiver 2014-2015. Ils pensent toutefois que le volume extrait (20 000 m<sup>3</sup>/an) ne permettra pas de désenvaser l'estuaire. Leur souhait est de voir extrait de la Rance au moins 50 000 m<sup>3</sup> chaque année, ce qui nécessiterait un curage permanent du piège, et une solution différente de celle envisagée par CŒUR Emeraude (aspiro-dragage). Selon la Commission Estuaire la mise en place d'un

système d'extraction permanent des sédiments serait moins coûteuse que la mise en place d'opérations de grande ampleur tous les trois ans.

La situation de l'envasement dans le port de Dinan est décrite : il est impossible aujourd'hui pour les plaisanciers d'aller sous la grue de démantèlement. Dès que le niveau d'eau de la Rance baisse de 40 cm, une quinzaine de bateaux ont de la gîte. Une bosse de vase est en train de se former dans la plaine de Taden, et par endroit la profondeur ne dépasse pas 80 cm. L'accès au port de Dinan est de plus en plus difficile. Il est rappelé que la sédimentation en amont du Châtelier jusqu'à Dinan n'est pas d'origine marine. L'ICIRMON autrefois chargé de l'entretien de la partie fluviale de la Rance est aujourd'hui dissout, c'est le Conseil Régional qui a récupéré cette charge, par le biais du service des voies navigables.

La représentante d'EDF demande à ce que la distinction soit faite entre les opérations menées sur le piège de Lyvet, et qui concerne le désenvasement général de l'estuaire, et le curage du chenal pour la navigation.

Il est répondu que la navigation de plaisance n'est pas uniquement centrée sur le chenal. Pour exemple, l'école de voile de Plouër a besoin d'avoir un minimum d'eau pour pouvoir évoluer dans la plaine de Mordreuc. Il est rappelé également que les kayakistes rencontrent également de plus en plus de difficultés pour pratiquer leur activité.

Un plaisancier témoigne de l'étalement de la vase sur la zone entre Plouër et Mordreuc. Le balisage de ce secteur serait à revoir. Sur le secteur de La Richardais, une langue de vase est en train de se constituer à la sortie de l'écluse, au niveau de l'Anse des rivières. Bien que la carte marine ait été remise à jour en 2005, certaines données datent encore de 1885.

Il est rappelé qu'administrativement, la limite de salure des eaux est fixée au vieux pont de Léhon. Il s'agit de domaine public maritime : la pêche y est libre de droit. L'Etat a toutefois décentralisé la gestion de cette partie de la Rance, à partir du Châtelier. Le service des phares et balises n'intervient donc pas en amont de cette limite. Le balisage est de la responsabilité des Voies navigables.

Il est demandé l'origine des vases dans l'estuaire. Il est répondu qu'elles sont à 95% marines, à l'aval du Châtelier. A Mordreuc en 2004, une zone avait été

recréée avec des mouillages. Aujourd'hui des témoignages affirment qu'en certains endroits de cette zone, 1 mètre de vase s'est accumulé depuis 2004.

Les plaisanciers affirment ne pas se fier au balisage, notamment au niveau de Mordreuc. Il faut suivre les balises de bâbord, sinon les risques d'échouages sont trop importants. La balise de tribord au niveau du Chêne vert est à replacer. Il est signalé également un banc de sable en face de St Suliac et dont le passage est délicat à cause des mouillages. A ce jour, les P&B n'ont pas eu de retour sur cette difficulté.

Le Service des Phares et Balises entend profiter de ce type de rencontre avec les plaisanciers afin de recueillir les avis, les besoins, les signalements. Il est demandé à ce que par le biais de la Commission Plaisance, les remarques de ce type puisse être remontées aux Phares et Balises de St Malo, dont le rayon d'action s'étend jusqu'au Cap Fréhel et à la Rance. Le service P&B annonce qu'en 2014, 15 bouées vont être changées, et l'ensemble des balises depuis le Châtelier devrait être rénové ou remplacé d'ici l'an prochain. Il y a quelques années, des échanges entre le service des P&B et les plaisanciers portaient sur la nécessité de mettre en place des balises lumineuses en Rance. Le problème de ce type d'opération est le coût, et à qui le faire supporter.

Des plaisanciers indiquent que tant que les balises sont entretenues et propres, les bandes réfléchissantes suffisent la nuit. En revanche, la perche côté mer en direction du bassin, changée il y a quatre ans n'est pas assez visible.

A l'amont du barrage côté est, au niveau de La Passagère, le courant du barrage empêche la vase de se déposer. Au fond de l'anse de Quelmer, en revanche, une zone dite « la Vasière » continue de se colmater.

Sur la côte, le principal problème mentionné par les participants au groupe est l'envasement du chenal de St Cast. La cote est censée être de -2 M dans le chenal, or le dernier relevé bathymétrique laisse effectivement supposer que le fonds remonte. Il est demandé si cette modification est liée aux bouchots tout proches ou à la modification du port et plus particulièrement le môle d'enrochement. Personne n'est en mesure de le dire actuellement. Il est mentionné l'envasement de l'Arguenon et plus particulièrement au niveau du port du Guildo. A Lancieux, le problème ne se pose pas, sauf au fond de l'estuaire

du Frémur. Rien n'est dit concernant le chenal de St Lunaire mentionné dans l'enquête (pas assez de représentants du littoral).

En ce qui concerne la problématique du balisage, il est rappelé que le nombre d'établissements<sup>1</sup> n'a pas évolué en nombre et en positionnement. Il y a beaucoup d'établissements pour bâbord, et tribord uniquement quand le chenal est resserré. Au total en baie de St Malo, il y a 251 établissements. Il ne sera jamais possible de tout baliser, cela est financièrement impossible. Il y a une bonne cinquantaine d'établissements en Rance. Les retours au SHOM concernant le balisage sont faits régulièrement par le service des P&B, qui note également que les délimitations des zones de mouillage ne sont pas toujours respectées et que certains bateaux se retrouvent dans le chenal. Il est rappelé que les « établissements » dont s'occupe le service des P&B concerne uniquement le domaine public maritime, et non pas les plages dont le balisage dépend des communes, ou le fluvial qui relève des voies navigables.

Les Phares et Balises conventionnent parfois avec certaines communes comme Plouër pour l'entretien des bouées de signalisation. Pour intervenir entre Plouër et Mordreuc, il faut de l'eau, par conséquent le service doit tenir compte des marées et de la contrainte qu'impose le passage du barrage. Les P&B ont un mouillage à St Suliac, leur permettant de rester plusieurs jours en Rance.

Il est demandé des précisions sur la problématique du balisage des concessions conchyliques. Il est rappelé que les cultures marines sont soumises à autorisation d'occupation du DPM délivrée par l'Etat. Les P&B sont consultés pour avis sur le balisage à mettre en place. Les équipements de signalisation à mettre en place sont à la charge du concessionnaire. Par exemple, si le projet de moules sur filière au large de Cancale venait à voir le jour, une cardinale devra être installée à l'extrémité de la concession, avec balisage lumineux jour et nuit pour éviter le passage des bateaux. La politique d'entretien et de suivi des établissements par le service des P&B est la même en Rance qu'en mer, dès lors qu'il s'agit du domaine maritime. Les P&B ne peuvent appuyer les opérations de désenvasement, leur rôle se limite à un signalement des incidents éventuels.

---

<sup>1</sup>Etablissement de Signalisation Maritime (ESM) : phares, perches, bouées, balises

Il est mentionné que par endroit des talonnages se produisent alors que rien n'est signalé au sondeur. A la sortie de l'écluse du Châtelier, il faut dessiner un S qui n'est pas balisé, et ne pas faire route vers la 1<sup>ère</sup> tribord, contrairement à ce que l'on peut penser.

Il est demandé si l'association CŒUR-Emeraude a bien déposé tous les dossiers afin de garantir le lancement des opérations à l'hiver 2014-2015. Il est répondu par l'affirmative et qu'une réunion doit avoir lieu vendredi 24 janvier prochain à la sous-préfecture avec les services de l'Etat pour le lancement des opérations.

Sachant que les opérations visent le curage du piège uniquement, il est demandé ce qui sera fait pour le chenal de navigation. Il est souligné que le curage de Lyvet sera insuffisant, et qu'il faudra entamer des opérations spécifiques pour maintenir la possibilité de naviguer dans le chenal.

Synthèse des propos tenus dans le groupe :

- Le curage du piège de Lyvet est annoncé à l'hiver 2014/2015 par CŒUR-Emeraude
- L'envasement de l'estuaire de la Rance est un constat partagé par les présents, notamment dans le secteur Plouër-Mordreuc-Lyvet
- La navigation devient de plus en plus difficile entre Lyvet et Dinan
- Le chenal de St Cast devient difficilement praticable (y compris la zone de la souille à Dinard, constat transmis avant la réunion par le président de l'ADUPP).
- Les problèmes de balisages et les signalements doivent être faits auprès du service des P&B par le biais de la Commission.

## **GROUPE 2 :**

Il est rappelé l'obligation légale d'EDF d'entretenir le chenal de navigation en Rance maritime, de l'usine marémotrice jusqu'à Lyvet. Des participants rappellent que des sabliers travaillaient autrefois sur la Rance. Certains se demandent s'il y a encore du sable et s'il y a autre chose que de la vase. La question est aussi de savoir quoi faire des vases qui seront extraites.

La valorisation agricole de ces vases, en amendement, semble la meilleure solution. Il est dit que beaucoup d'agriculteurs locaux n'en voudront pas, et que la grande distribution pourrait refuser des légumes ayant poussé avec ce type d'amendement pouvant contenir des métaux lourds. A l'inverse, l'exemple du port de Plouër montre que les vases décantées extraites de l'enceinte du port sont très demandées par les agriculteurs. 10 000 m<sup>3</sup> de vases du port sont ainsi extraites, et ne contiennent aucun métaux lourds et sont distribuées aux agriculteurs. Il ne devrait donc y avoir aucune difficulté à trouver des agriculteurs demandeurs pour les vases qui seront extraites de Lyvet. Il ne faut pas confondre les boues de type STEP avec les vases de la Rance.

Certains participants soulignent que le problème de l'envasement est évoqué régulièrement depuis une quinzaine d'année et que rien ne semble avancer. La situation du port St Jean devient catastrophique. Il est rappelé qu'EDF est financeur et que le dossier de Lyvet avance et requiert le feu vert des services de l'Etat (le dossier ICPE a été déposé).

Le représentant DDTM souligne que le piège à sédiment de Lyvet ne réglera pas tout et que le problème de la navigabilité se posera encore. EDF doit légalement garantir la navigabilité de l'estuaire et entretenir le chenal en conséquence. Le curage régulier du piège sera indispensable pour espérer voir quelques effets. Plusieurs participants présents pensent que cela ne suffira pas : leurs témoignages indiquent que la zone de Port St Jean a gagné 60 cm de vase en deux ans, et plus d'1 mètre dans le secteur de Mordreuc. Un plaisancier de Mordreuc indique qu'il y a quelques années son bateau (cale 1,35 m) échouait à marée basse sur le côté. Aujourd'hui à marée basse, il tient droit dans la vase.

Les vases ne vont pas en mer, il faut donc en enlever. Il faut que la ville de Dinan soit associée aussi à ce projet pour sauver son port. De moins en moins de visiteurs remontent la Rance jusqu'à Dinan en raison de l'envasement du chenal de navigation, tant côté maritime que fluvial. En dehors du projet de curage du piège de Lyvet, rien n'est prévu à l'heure actuelle pour améliorer la situation.

Certains rappellent que le barrage a été inauguré en 1966 et que 50 ans après, il n'y a toujours pas de modélisation valable de l'envasement. Des participants remettent en question le travail de l'association CŒUR Emeraude. Il est répondu

que les élus sont responsables avant tout et que c'est à eux d'affirmer leur volonté.

Une fois encore il est demandé de mettre en place un processus de dragage du chenal, et le coût de ce processus. Il est répondu que l'entretien des possibilités de navigation revient à EDF et qu'il serait nécessaire de renégocier le contrat EDF/Etat avant son terme prévu à 2047 pour que des opérations soient menées. La DDTM rappelle qu'il s'agit d'une obligation légale pour EDF de procéder à ces entretiens. La démarche lancée par la GIZC et la commission plaisance doit permettre de faire pression pour qu'EDF respecte son contrat.

La thématique de l'envasement littoral est abordée. Faute de représentants en nombre suffisants de plaisanciers du secteur littoral, aucune véritable problématique n'est mentionnée. La divagation naturelle des chenaux est signalée. La longue durée d'étalement en Rance est la raison principale de l'envasement, ce qui n'existe pas en mer. Le problème principal reste donc l'envasement de la Rance.

Il est demandé qui est le bon maître d'ouvrage pour mener à bien l'opération du piège de Lyvet. Il est rappelé qu'EDF a exigé de ne pas être maître d'ouvrage mais finance l'opération. Pour certains, il s'agit là d'une solution de facilité. Cette problématique serait trop importante pour ne reposer que sur l'association CŒUR Emeraude. Des participants souhaitent que les CG 22/35 appuyé par le Conseil Régional s'occupent désormais de cette problématique, toujours avec des financements EDF. D'autres pensent que cette problématique relève davantage des compétences des Communautés de Communes de la Rance. Il s'agit de dossiers éminemment techniques. Certains souhaitent savoir si CŒUR-Emeraude dispose des compétences nécessaires pour mener à bien le projet Lyvet 2. Il est répondu que le dossier est en partie sous-traité et que CŒUR –Emeraude est accompagné dans sa démarche. Le curage du piège de Lyvet 2 devrait débloquent la situation actuelle, mais il faut penser à la suite des opérations pour permettre à la navigation de se maintenir. La convention EDF/Etat doit être respectée et les enjeux environnementaux doivent y être intégrés.

Concernant le balisage, certains souhaitent voir mis en place un balisage lumineux. La question est de savoir qui va payer un tel équipement. Le balisage est assuré par le service de P&B sur la Rance maritime, l'amont du Chatelier est

désormais sous la responsabilité de la Région. Le balisage actuel semblerait suffisant entre le barrage de la Rance et le port de St Suliac, mais en amont il est insuffisant. Des perches et balises seraient manquantes. Des plaisanciers confirment ne plus remonter jusqu'à Dinan par peur de s'échouer en raison d'un chenal mal balisé. La carte marine est fautive même après avoir été réactualisée en 2005, d'où pour certains l'intérêt d'un balisage lumineux et correctement entretenu en Rance.

Synthèse des propos tenus dans le groupe :

- Elus et usagers considèrent l'envasement de la Rance comme catastrophique
- Le chenal de navigation doit être mieux entretenu par EDF et la navigabilité doit être maintenue.
- La renégociation du contrat EDF / Etat est nécessaire afin d'y inclure les enjeux envasement et environnement
- La question du maître d'ouvrage capable de mener des opérations de désenvasement à bien est posée.
- Le balisage ne doit pas être adapté à l'envasement, mais l'inverse, ce qui sous-entend que les opérations de désenvasement doivent être menées
- Les balises sont à rendre plus visible et à densifier en Rance.

## CONCLUSION

<i>PROPOSITIONS D' ACTIONS RETENUES</i>
Associer les plaisanciers à la mise en œuvre et au suivi des actions de désenvasement en Rance maritime / Encourager les échanges d'information entre maître d'ouvrage et usagers de la Rance
Mener des actions d'entretien et de dragage du chenal de navigation à l'amont et à l'aval du Chatelier / Instaurer avec les gestionnaires concernés un suivi de l'état de la navigabilité en Rance de Dinan jusqu'au barrage EDF
Assurer un suivi de l'envasement sur tous les secteurs Rance-Côte d'Emeraude et faire remonter les informations aux gestionnaires concernés par le biais de la Commission Plaisance
Assurer un suivi de l'état du balisage en Rance et sur la côte / faire remonter au service des Phares et Balises les informations par le biais de la Commission Plaisance / Faciliter les rencontres et contacts entre plaisanciers et services de l'Etat/P&B et Région/Voies navigables.
Réfléchir à la densification du balisage dans certains secteurs de la Rance et l'amélioration de leur visibilité
Encourager la renégociation du contrat EDF/Etat afin d'y inclure les enjeux envasement et environnement