



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

11 février 2014
Salle des Fêtes
LA RICHARDAIS

« Equipements et services »

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 ; 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 ; DROUIN Christian, APPR, St Coulomb ; GIFFRAIN Didier, Adjoint en charge des affaires maritimes, Plouër-sur-Rance ; HERCELIN Jean-Marc, Station SNSM, St Suliac ; LALOUX Bernard, Conseiller municipal en charge des affaires maritimes, Saint-Briac-sur-Mer ; LAMBALLE Virginie, Responsable juridique et environnement, Dinard ; MOREAU François, Maire de Le Minihic-sur-Rance ; MOUREZ Brigitte, APPL, Lancieux ; MOUREZ Jean-François, APPL, Lancieux ; PENHOUE Louis, ADUPP/UNAN 35-22, Dinard ; PERREAUX Jacques, APUPR, La Richardais ; PONTGELARD Alain, APPP, Pleurtuit ; ROLLAND Philippe, AUMP, Saint Malo ; ROWE Bertrand, Association des Mouillages Jaguens de l'Arguenon, Saint-Jacut-de-la-Mer ; SECARDIN Patrick, Gestionnaire du Port de St Jacut de la Mer ; SECULA Christophe, Chargé de mission GIZC, Pays de Dinan ;

+ 4 personnes 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.

S'agissant de la dernière réunion thématique programmée, les participants seront tenus informés très rapidement des suites données à ces réflexions, et de l'élaboration progressive des fiches actions permettant la réalisation du schéma plaisance.

Modérateur/animateur : J. Colas

La thématique du jour porte sur les propositions d'équipements et de services dans les zones de mouillages et les ports de Rance Côte d'Emeraude.

Le représentant DDTM 35 souhaite indiquer que les prix – relativement bas pour la plupart – sont difficilement compatibles avec la notion de services et d'équipements, tels que certains réclamés dans l'enquête. Les efforts pour maintenir des prix bas ou accessibles dans les zones de mouillages entraînent nécessairement moins de services que dans les ports, qui ont davantage vocation à remplir ce rôle.

Il est rappelé qu'il n'est pas facile à l'heure actuelle d'obtenir des AOT¹ pour des zones de mouillages collectifs. Il est certain qu'un minimum de services et d'équipements sont nécessaires pour les plaisanciers mais que tout ne peut pas être fait.

Il n'existe pas d'aides ou de subventions (type ministère des sports) permettant d'équiper des zones de mouillages, cela est du ressort des communes. Certains participants demandent s'il est normal que tout soit payé par les plaisanciers, arguant du fait que certains équipements type terrain de foot sont pris en charge par la collectivité. Il est rappelé que sur Dinard les équipements ont été payés par les plaisanciers.

¹ Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public maritime

Les participants soulignent que pour eux la priorité en termes d'équipements et de services doit concerner la sécurité et l'environnement. A St Briac, la municipalité s'est interrogée sur la sécurité des plaisanciers lors des accès aux embarcations en annexe. La majorité des accidents à déplorer ont en effet lieu à ce moment-là. De même, toujours à St Briac, des caméras ont été disposées un peu partout, et de fait le nombre de vols est en forte baisse.

Il est rappelé que les mouillages sont gérés et entretenus grâce aux cotisations des plaisanciers. Les prix sont disparates en fonction des communes. Plusieurs participants réclament davantage de transparence sur les prix pratiqués. L'Etat facture moins de 70€ la place dans les ZMEL² organisées. En revanche, les tarifs des mouillages individuels sont facturés deux à trois fois plus cher.

Il est rappelé que les redevances réclamées aux plaisanciers ne peuvent financer que le fonctionnement des zones de mouillages. Dès lors qu'il s'agit d'investissement, il paraît impensable que les associations de plaisanciers financent les équipements. Les représentants de Dinard indiquent que c'est pourtant ce qui s'est fait chez eux, et le poste de distribution de carburant a été financé par les plaisanciers.

A Plouër, s'agissant d'un port communal, il s'agit d'un budget séparé et autonome. Tous les investissements sont financés sur le budget du port : à titre d'exemple, on dépense 250 000 € tous les 7 ans pour procéder au dragage de la zone portuaire. Un port et une zone de mouillage collective ne réclament évidemment pas les mêmes services et équipements. Il est nécessaire de prendre en compte la configuration des zones de mouillages, et particulièrement de l'accès. De même, les petites zones de mouillages d'une quinzaine de places ne peuvent être aménagées de la même manière que des ZMEL de 150 places. Un réaménagement de deux racks est en cours dans la zone du Bas-Bout. Il s'agit dans ce cas d'un investissement communal. Les travaux sont supportés par la commune de Plouër. La commune perçoit 68€ de paiement par mouillage, ce qui est peu au regard des tarifs pratiqués ailleurs.

A St Malo – du côté de Rothéneuf – il est rappelé que le sentier des Douaniers est utilisé par les pêcheurs à pied, qui ne paient aucune redevance, or le sentier est

entretenu. Une association comme l'APPR récolte chaque année plus de 12 000 € de redevances qu'elle transmet à l'Etat. Pour les participants, les équipements et services au sein des zones de mouillages ne peuvent être à la charge totale des plaisanciers et seul le bénévolat des associations permet encore d'équiper certaines zones à moindre frais (installation de rack par exemple).

La DDTM indique avoir observé des différences de traitement dans les communes de bords de Rance, rive droite et gauche, concernant les prix pratiqués dans les différentes zones de mouillages. Les prix les plus bas sont pratiqués par les associations gestionnaires déléguées d'AOT. Certaines communes jouent le jeu en pratiquant des tarifs accessibles comme Plouër, d'autres considèrent qu'il s'agit d'une rentrée d'argent pour le budget communal. Cette harmonisation des tarifs serait à mettre en place entre les différentes communes. Un hommage est rendu aux gestionnaires des zones de mouillages – associations ou communes – car le travail est loin d'être aisé.

Parmi les propositions d'actions mentionnées au cours de l'enquête, il est demandé l'installation d'un système de carburant en Rance. Les participants sont appelés à se prononcer sur cette proposition.

En premier lieu, il est débattu de la possibilité de mettre en place un système mobile – à l'instar de ce qui se fait en Grèce – avec un camion-citerne allant de port en port. L'idée d'un poste carburant ne fait pas l'unanimité, et hormis le port de Plouër, il existe peu d'endroit susceptible d'accueillir ce type d'équipement en Rance. Il va de soi que la mise en place d'une telle infrastructure sur le port communal de Plouër entraînerait des tarifs de carburant plus élevés que dans le commerce. Des participants indiquent qu'il leur semble préférable de continuer à faire le plein avec des jerricans, le risque étant évidemment d'en renverser au moment du remplissage de la nourrice.

Il est discuté de la possibilité de mettre en place un code couleur pour identifier les bouées visiteurs. Certains rappellent qu'il s'agit là d'un élément important, considérant que les zones de mouillages doivent permettre d'accueillir des visiteurs. Néanmoins les participants soulignent l'impossibilité pour les associations de surveiller les bouées visiteurs, et qu'elles n'ont aucun moyen de faire enlever un bateau installé « à demeure » sur une bouée visiteur. D'autres soulignent qu'à partir du moment où le plaisancier reste à bord du bateau durant

² Zone de Mouillages à Equipements Légers

son escale, il peut occuper la bouée d'un titulaire absent – et au besoin changer de bouée si le titulaire revient dans l'intervalle de temps. Pour la majorité des plaisanciers présents, la réglementation imposant un taux de 25% de bouées visiteurs par zone de mouillage est inconcevable. La DDTM indique qu'à l'origine cette règle était destinée aux ports afin d'offrir un abri aux navires en cas de tempête, mais il est vrai que cela n'est pas adapté aux ZMEL. Par ailleurs, plusieurs plaisanciers soulignent que dans leur zone de mouillage, le matériel n'est pas fourni (bouée, chaîne, etc.) et qu'il s'agit donc de matériel personnel qu'ils refusent de mettre à disposition de visiteurs. A Rothéneuf, 4 bouées visiteurs ont été mises en place par l'association, elles sont régulièrement utilisées. Il est rappelé qu'il ne faut pas confondre les bouées visiteurs avec les mouillages temporaires ou la sous-location. A La Passagère, le système de sous-location est inclus dans la convention avec la mairie de St Malo, et dans ce cas, le nombre de bouée pouvant être mis à disposition dépasse les 25%. Mais il ne s'agit pas de bouées pour des visiteurs mais d'un système de sous-location à destination de plaisanciers ayant besoin d'un mouillage pour les congés. C'est la notion même de « visiteurs » qui pose question. Sont mis à leur disposition les mouillages de titulaires absents. Il serait intéressant de penser à étendre ce système à d'autres zones de mouillages. Cela ne peut être le cas sur d'autres zones de mouillages, sachant que certaines ne sont pas fréquentées par des visiteurs : à Langrolay par exemple, 3 bouées visiteurs ont été installées et ne serait jamais utilisées. Enfin, en période estivale, beaucoup de plaisanciers soulignent que de nombreuses bouées sont vides. Dans les zones de mouillages gérées par les associations, dès lors qu'un visiteur s'amarre à une bouée et descend à terre, le problème est difficile à gérer.

Le thème de la sécurité est abordé. Le problème soulevé en début de réunion à propos des transferts à bord des annexes est à nouveau discuté. La DDTM et la SNSM soulignent que la majeure partie des accidents a lieu à bord des annexes. Les participants débattent de la nécessité de rendre obligatoire le port du gilet de sauvetage lors des transferts en annexe. Certains déplorent la notion d'obligation, et souhaitent que davantage d'informations soit diffusées sur les risques, plutôt que d'imposer un nouveau règlement. Le débat était du même type au moment du passage au port de la ceinture de sécurité obligatoire dans les voitures. Il s'agit alors de faire des recommandations importantes auprès des plaisanciers, en rappelant que l'imprudence peut engager la vie d'autres personnes qui viennent les secourir. Il est rappelé que la SNSM effectue de

nombreuses missions de sensibilisation auprès des associations, à l'aide de films notamment. Il est rappelé que des associations sur la Rance ont déjà fait appel à ce type d'actions de sensibilisation, pour faire notamment des démonstrations de brassière. Pour les participants, la sensibilisation des plaisanciers est plus efficace que l'interdiction. Il en est de même pour l'utilisation des défibrillateurs : la SNSM est en mesure de proposer des cours. Les plaisanciers sont demandeurs. Ces actions de sensibilisation à la sécurité devraient être organisées régulièrement. Il est proposé la mise en place de bouées de sauvetage dans les secteurs fréquentés par les plaisanciers, particulièrement celles partagées avec les baigneurs. Pour de nombreux gestionnaires, la question du vol des bouées se pose. Plusieurs sites ont en effet été vandalisés et les bouées de sauvetage volées. Il n'empêche qu'il s'agit là d'un équipement important à envisager le plus possible. Pour certains, il est surtout nécessaire d'équiper les cales et les pontons. Il faut identifier les secteurs à équiper en bouées de sauvetage.

Concernant la mise en place de systèmes de récupération des eaux grises et eaux noires, les plaisanciers rappellent que peu de bateaux parmi ceux de la flottille de Rance-Côte d'Emeraude sont équipés en ce sens. Cette problématique se pose surtout en été, notamment dans le secteur des Ebihens où des témoignages rapportent que des plaisanciers rejettent leurs eaux noires par-dessus bord. Dans le secteur, les ports de Saint-Cast-Le-Guildo, Dinard et St Malo sont équipés. En Rance, ce type d'infrastructure n'existe pas, et cela représenterait beaucoup en termes d'investissement. L'Agence de l'Eau est susceptible d'aider financièrement pour ce type d'infrastructure. La question de savoir si une telle station de récupération serait nécessaire en Rance renvoie à la question de savoir si ces infrastructures sont utilisées et « rentabilisées » dans les ports équipés. Certains pensent que l'équipement en place au port des Bas-Sablon à St Malo est surdimensionné par rapport au besoin. A l'instar de la problématique carénage, ce n'est néanmoins pas parce que le besoin n'est pas encore exprimé qu'il ne faut pas équiper. A terme, beaucoup pensent que ce type d'équipement deviendra obligatoire. Les bateaux neufs équipés de sanitaires et construits à partir du 1^{er} janvier 2008 doivent obligatoirement être équipés d'un système de rétention des eaux polluées³. Cela est une obligation depuis plusieurs années dans certains

³ L'article 43 de la loi sur l'eau précise : « Les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de

pays européens comme la Hollande ou l'Angleterre. Il est souhaité qu'une réflexion soit menée pour la mise en place d'un seul système de ce type en Rance, ce qui serait largement suffisant pour l'instant.

Concernant l'installation de poubelles dans les sites d'accueil de plaisanciers, le débat se concentre autour de la nécessité d'équiper tous les sites. Pour certains cela est indispensable afin d'éviter que des déchets soient retrouvés en haut de grève ou sur les parkings ; pour d'autres il est nécessaire de prendre en considération la configuration des sites sachant que la mise en place de poubelles nécessite d'organiser des tournées de ramassage, or cela n'est pas faisable partout. Il sera nécessaire là aussi de faire des propositions ciblées, permettant d'identifier les sites les mieux à même d'être équipés. Des témoignages indiquent notamment que des déchets sont retrouvés régulièrement au pied des mouillages (type bouteilles en verre, etc.) par des plongeurs. Le débat s'élargit à la pollution des plages en général, qui ne sont pas du fait des plaisanciers, et à la nécessité d'anticiper la mise en place de réglementation. Il est rappelé que la pollution des plages est notamment lié au fait de mauvais branchements (7 à 10 % des branchements des eaux usées débouchent directement dans le réseau pluvial des collectivités).

Le débat se poursuit sur la collecte des fusées de détresse. Les moyens mis à disposition des plaisanciers ne sont pas les mêmes sur le territoire. La déchetterie de Dinard récupère ainsi gratuitement les fusées, mais il faut avoir le badge y rentrer. Selon certains les vendeurs doivent récupérer ce qui a été vendu après 2011. Un coffret peut être facturé plus cher si le coût de la récupération est inclus. Il est important qu'un système de collecte soit organisé sur le territoire et que l'information soit diffusée, sachant que de nombreux plaisanciers conservent chez eux des fusées périmées.

La mise en place de racks à annexe standard, afin notamment de faciliter des commandes groupées par les gestionnaires, suscite plusieurs réactions. La première est qu'en fonction des sites, et particulièrement en Rance, tout ne peut pas être fait étant donné les réglementations de sites classés et inscrits. A plusieurs reprises des exemples sont cités où l'Architecte des Bâtiments de

France doit se prononcer sur la potentielle altération des paysages liée à la mise en place de ces équipements. Les participants souhaiteraient que les informations sur ce qu'il est possible ou non d'installer en site classé ou inscrit soit diffusées, particulièrement en Rance, avant même de penser à équiper les sites en racks à annexe. Il semble que sur la côte le problème ne se pose pas. Plusieurs exemples sont cités sur la Rance : Pleudihen où des racks sont en attente d'être installés sur la zone de Mordreuc, Plouër qui va équiper la zone du Bas-Bout de deux racks en bois, et Langrolay où les racks ont été refaits par la commune.

La discussion se poursuit sur la problématique des vols, plus particulièrement les vols de moteurs. Un témoignage rapporte le cas d'un plaisancier ayant fait le tour du monde avec son bateau et une fois revenu en Rance, son bateau a été entièrement pillé au mouillage. Le nombre de cas de vol et de dégradations semble se multiplier. A Lancieux, la municipalité a installé des caméras vidéos ce qui a considérablement fait chuter ce genre d'incident. Il est proposé qu'une information soit diffusée, afin d'inciter les plaisanciers à garder un œil attentif au plans d'eau et aux bateaux voisins du leur. Cela n'est toutefois pas évident partout. A Plouër des vols de moteurs ont eu lieu cette année, incitant à la mise en place d'un portail en haut de la cale du port de plaisance. Le dernier cas rapporté est celui d'un voilier First 31.7 entièrement vidé. D'autres indiquent que pour voler des moteurs, certains n'hésitent pas à tronçonner le tableau de support. Davantage de prévention, d'information et de surveillance doivent être déployées sur le territoire, et cela doit passer aussi par la mise en place d'outils d'information pour les plaisanciers (liste de diffusion, commission, forum etc).

mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes. »

CONCLUSION

<i>PROPOSITIONS D'ACTIONS RETENUES</i>
Généraliser un système de sous-location temporaire des places de mouillages en cas d'absence du titulaire pour répondre aux besoins temporaires (congs, période estivale, etc.) sur Rance-Côte d'Emeraude
Multiplier les actions de sensibilisation avec l'aide la SNSM sur le port des brassières/gilets de sauvetage, les risques lors de l'utilisation des annexes, l'utilisation de défibrillateurs, des cours de secourisme / Informer par le biais de moyens de communication les plaisanciers sur ces risques et les moyens mis à disposition
Identifier les sites prioritaires devant être équipés de bouée de sauvetage / Equiper les sites baignade/plaisance et cales en bouées de sauvetage / informer des risques encourus en cas de vol
Identifier un site permettant l'accueil d'une station de récupération des eaux grises/eaux noires sur le bassin de la Rance (dont subvention Agence de l'Eau)
Identifier les sites où des poubelles et un système de ramassage des déchets peuvent être mis en place / Communiquer auprès des plaisanciers sur l'importance d'utiliser ces équipements
Flécher et organiser la collecte des fusées de détresse périmées / créer un point de collecte sur le territoire
Informers les gestionnaires (communes et associations) des possibilités existantes en termes d'infrastructures dans les sites classés (quelles règles, quelles normes) / quand possible : passer des commandes groupées d'équipements sur zones de mouillages (racks à annexe, bouées, etc.) afin d'obtenir des tarifs préférentiels
Créer des outils d'information pour les plaisanciers (liste de diffusion, forum) de Rance Côte d'Emeraude afin de les sensibiliser aux différentes problématiques (plus particulièrement le vol) / renforcer la surveillance dans les zones de mouillages
Harmoniser les tarifs dans les ZMEL de Rance-Côte d'Emeraude