



Fédération des Associations  
et des usagers des Bassins versants  
de la Rance et du Frémur  
(FAUR.)

LIVRE BLEU DE LA PLAISANCE

RANCE-CÔTE D'EMERAUDE

2015



---

GESTION INTEGREE DE LA ZONE CÔTIÈRE

---

**Conception**

FAUR / Syndicat Mixte du Pays de Dinan

**Direction de la publication**

Jacky COLAS, FAUR

**Coordination / animation / rédaction**

Christophe Secula, Pays de Dinan

# SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	4
EDITO .....	6
1. CARTOGRAPHIE.....	8
2. INTRODUCTION .....	12
2.1 METHODOLOGIE.....	13
3. CONTEXTE .....	14
3.1 SYNTHÈSE DES DONNÉES RECOLTÉES SUR L'ACTIVITÉ DE PLAISANCE EN RANCE-CÔTE D'EMERAUDE.....	17
4. THÉMATIQUES .....	20
4.1 RÈGLES DE NAVIGATION.....	22
4.1.1 FICHE ACTION 1 .....	25
4.1.2 FICHE ACTION 2 .....	27
4.1.3 FICHE ACTION 3 .....	30
4.2 FRANCHISSEMENT DES ECLUSES.....	34
4.2.1 FICHE ACTION 4 .....	37
4.2.2 FICHE ACTION 5 .....	40
4.2.3 FICHE ACTION 6 .....	42
4.2.4 FICHE ACTION 7 .....	45
4.3 SATURATION DES SITES .....	48
4.3.1 FICHE ACTION 8 .....	51
4.3.2 FICHE ACTION 9 .....	54
4.4 ACCÈS À L'EAU ET STATIONNEMENT .....	57
4.4.1 FICHE ACTION 10 .....	59
4.5 CARENAGE .....	62
4.5.1 FICHE ACTION 11 .....	66
4.6 ENVAISEMENT ET BALISAGE .....	70
4.6.1 FICHE ACTION 12 .....	72
4.6.2 FICHE ACTION 13 .....	75
4.7 ÉQUIPEMENTS ET SERVICES .....	78
4.7.1 FICHE ACTION 14 .....	82
5. SYNTHÈSE .....	86
5.1 QUOI, QUI, QUAND, POURQUOI ? .....	92
6. CONTACTS UTILES.....	100





## REMERCIEMENTS

*Nous remercions toutes celles et tous ceux qui se sont impliqués à un moment ou un autre afin d'aboutir à ce volume de propositions d'actions pour la plaisance.*

*Nous remercions plus particulièrement pour leurs participations actives, conseils ou disponibilités au cours de la démarche :*

*M. Philippe ROLLAND, AUMP Saint-Malo ; M. Didier GIFFRAIN, adjoint au maire de Plouër sur Rance ; M. François MALGLAIVE, Président de la FAUR ; Mme Marie-Reine TILLON, ancienne Conseillère générale du Canton de Matignon et Présidente du Pays de Dinan jusqu'en 2015 ; MM. Jean-François COUDRON et Philippe CHEVALIER des Gabariers de la Rance, Pleudihen ; M. François LANG, FAUR ; M. Gaël LE SCANFF, APM Le Minihic-sur-Rance ; M. Christian DROUIN, APPR Rothéneuf-St Coulomb ; M. Louis PENHOUE, ADUPP Dinard et UNAN 35-22 ; M. Alain PONTGELARD, APPP Pleurtuit ; Mme Liliane FAUSTIN, Capitainerie du port de Plouër ; M. Claude BAGOT, APUPR La Richardais ; M. Christian MOREUL, APPL Lancieux ; M. Jacky BOUILLET, APSC Saint-Cast-Le-Guildo ; M. Gérard VILT, Conseiller municipal de Saint-Cast-Le-Guildo, ancien délégué à la GIZC au Pays de Dinan ; M. Jean-Marc HERCELIN, SNSM St Suliac ; M. Alain DESHAYES, SNSM Saint-Cast-Le-Guildo ; M. Philippe THIBAUT, DIRM NAMO, antenne des Phares et Balises de St Malo ; M. Jean-Paul BERLAND, DML-DDTM 35 ; M. Michel DOURFER, DML DDTM 22 ; M. Ronan LE NE, CDPMEM 35 ; M. Christophe BOUAN, Club nautique du Rocher de Fumoy, La Vicomté sur Rance ; M. et Mme Jean-François et Brigitte MOUREZ, APPL Lancieux ; M. Bertrand ROWE, Mouillages Jaguens de l'Arguenon ; Mme Claire EMBERSON, Maire de St Jacut ; M. Patrick SECARDIN, Port de St Jacut ; M. Patrick BERNARD, Yacht-Club de St Lunaire ; M. Arnaud MAHIEU, ADAP Dinan ; M. Gérard CASANOVA, APPSL St Lunaire ; M. Jean-Claude BRIAND, élu à La Ville-ès-Nonais ; M. Hervé JEAN, SNSM Dinard ; M. Michel LACOMBE, élu à La Richardais ; M. Aline NICOLAS, Old gaffer France, Ploubalay ; M. Jean-Claude HAVARD, ancien maire de Plouër-sur-Rance ; M. Jean-René DONGUY, association Rance et Patrimoine ; M. André PLAQUET, APPPB Fréhel.*



## EDITO

En réponse à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour la « Gestion intégrée de la zone côtière » (GIZC) lancé en 2011 par la Région et l'Etat, le Syndicat mixte du Pays de Dinan, l'association CŒUR-EMERAUDE et la Fédération des associations et des usagers des bassins versants de la Rance et du Frémur (FAUR) se sont regroupés pour présenter une candidature commune et en confier le pilotage au Syndicat mixte du Pays de Dinan.

Après acceptation de notre projet, nous nous sommes concentrés à partir de janvier 2012 sur la pratique de la plaisance sur les bassins de la Rance et de la Côte d'Emeraude. Cette activité, dont les conséquences environnementales tant sur mer que sur terre sont importantes, génère de tels intérêts socio-économiques qu'elle permet de mobiliser et d'impliquer les acteurs locaux dans la gestion durable des territoires maritimes et côtiers, répondant ainsi à l'esprit même de la GIZC.

Grâce au travail mené par Christophe Sécula et Camille Meunier (Pays de Dinan), plusieurs actions ont donc été engagées. Elles ont notamment permis de fédérer les acteurs de la mer autour d'un projet commun, celui d'œuvrer à un développement durable et concerté de la plaisance, en s'appuyant sur un diagnostic précis, des enquêtes, des inventaires et des données cartographiques.

Au début de l'année 2014, l'association CŒUR-EMERAUDE s'est retirée de notre démarche. L'implication de plusieurs centaines de plaisanciers, de nombreuses associations, de gestionnaires, de services de l'Etat ou d'élus au cours des différentes réunions de commission, groupes de travail, rencontres bilatérales ou autre temps forts ne pouvait rester sans suite. Afin de poursuivre la dynamique engagée, et étant légitime à intervenir sur les deux départements, la FAUR a pris la tête du dossier plaisance avec l'aide indéfectible du Syndicat Mixte du Pays de Dinan, agissant pour le compte des communes de son territoire.

Un comité de pilotage - ou comité technique de rédaction - constitué d'une douzaine de membres s'est réuni tous les quinze jours durant un an à compter de juin 2014. Ce comité s'est chargé de rédiger les « fiches actions » constitutives de ce Livret Bleu que nous présentons aujourd'hui, comme une démarche citoyenne, volontaire et concertée des acteurs de la plaisance de Rance et Côte d'Emeraude. Les propositions qui y figurent doivent être une source d'inspiration et servir de base de discussion aux différentes structures, qu'elles soient associatives, communales ou étatiques, pour permettre d'inscrire durablement la plaisance dans le paysage, comme marqueur de l'identité de notre territoire maritime.

Grâce à l'engagement et l'implication de ceux qui ont accompagné la démarche jusqu'à l'aboutissement de ce Livre Bleu, nous ne doutons pas que chacun puisse trouver dans ce document la justification et la raison de l'action. C'est tout ce que nous avons voulu réaliser.

**Jacky COLAS**

Président du Comité de Pilotage Plaisance  
Président honoraire de la FAUR

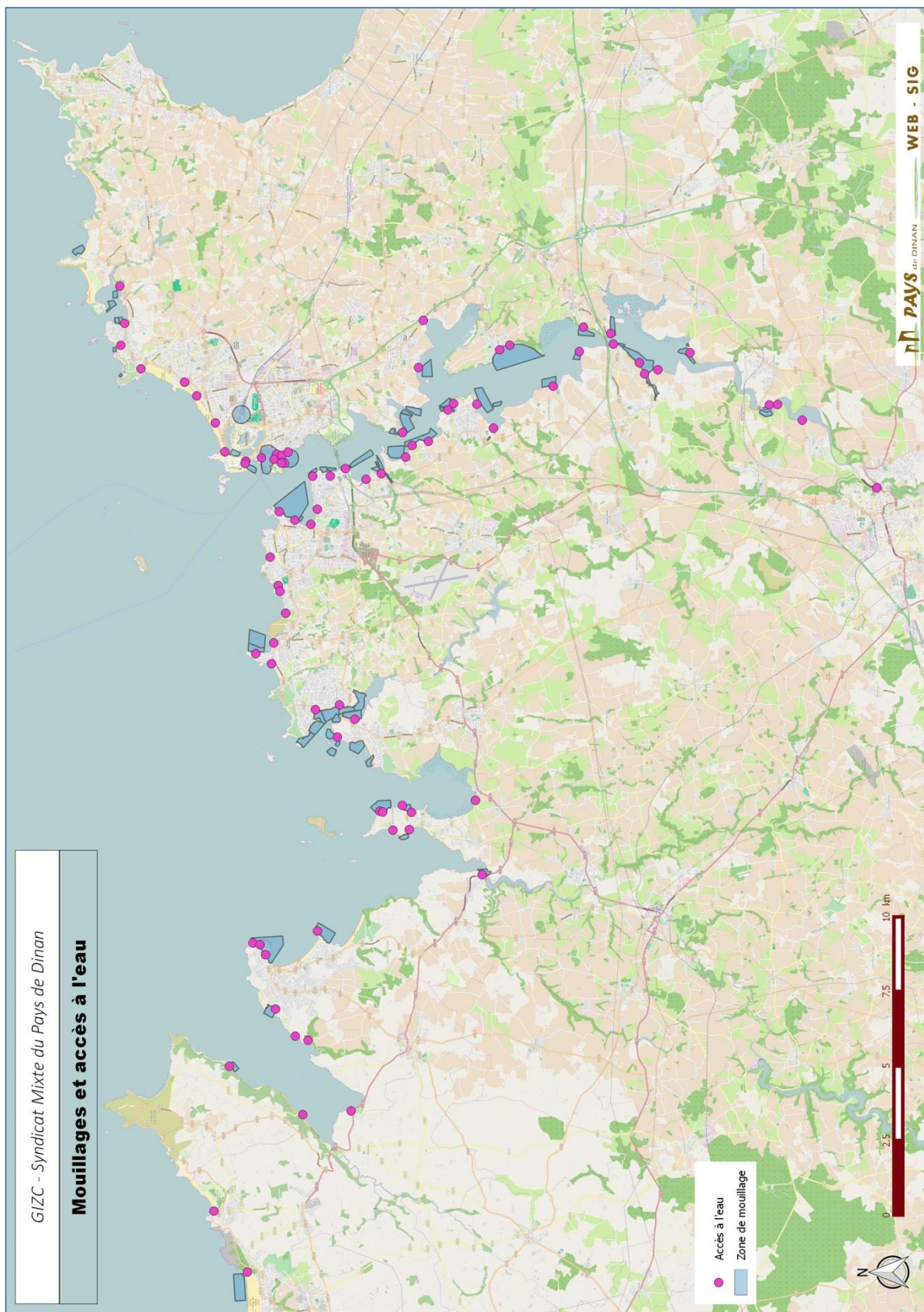


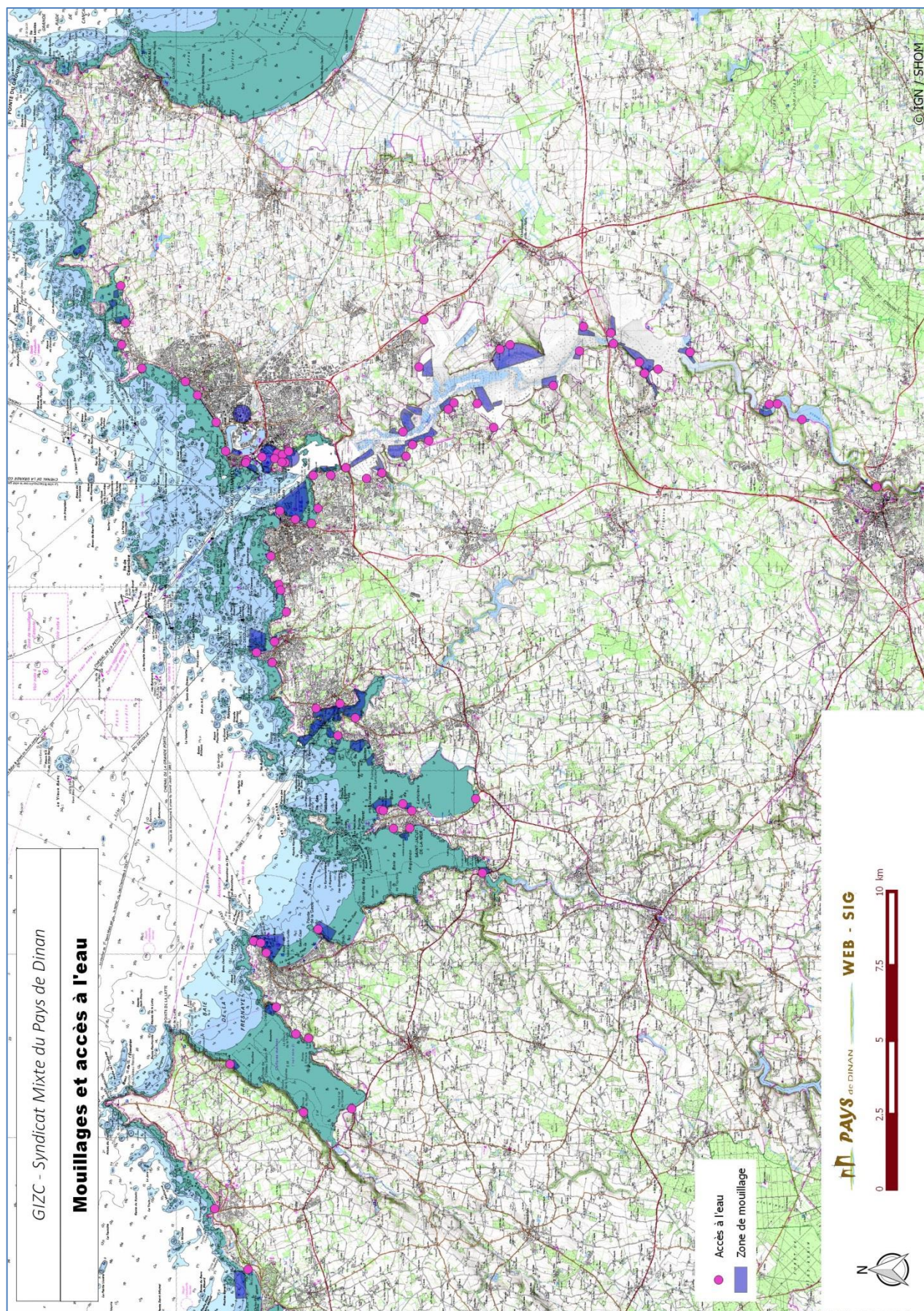


# 1. CARTOGRAPHIE



©Pays de Dinan







## 2. INTRODUCTION

**D**epuis 2012, la démarche de Gestion Intégrée de la Zone Côtière pilotée par le Syndicat Mixte du Pays de Dinan a permis d'accumuler de nombreuses données relatives à la pratique de la plaisance sur les bassins de navigation de Rance et Côte d'Emeraude. Ce travail a permis de mettre en lumière une activité qui n'avait jusqu'à présent jamais été considérée à cette échelle.

En 2012, 2013 et 2014, plusieurs actions ont été conduites afin de diagnostiquer les conditions de pratique de la plaisance sur ce territoire<sup>1</sup>. Des inventaires des sites d'accueil de plaisanciers et des accès à l'eau ont été réalisés : les données qu'ils contiennent ont été géo-référencées et sont disponibles en téléchargement. Une enquête a également été menée auprès des plaisanciers de Rance et de Côte d'Emeraude. Elle a recueilli plus de 600 réponses, et donné lieu à un rapport permettant d'en savoir davantage sur les profils de plaisanciers, les flottilles, les équipements, les habitudes de pratiques ainsi que les souhaits des personnes ayant participé à l'enquête de voir certaines actions réalisées pour améliorer l'exercice de cette activité<sup>2</sup>. Un diagnostic réglementaire a également été réalisé par la cellule d'animation du SAGE RFBB<sup>3</sup> pour compléter ces informations.

Enquêtes et inventaires ont été menés en collaborant étroitement avec des associations de plaisanciers, des gestionnaires de port ou de zones de mouillages, des élus et des techniciens.

En juin 2013, les résultats de l'enquête ont été présentés à l'occasion du Forum Mer et Littoral qui s'est tenu à Saint-Cast-Le-Guildo. Ce fut également l'occasion d'annoncer la constitution d'une Commission Plaisance, pour engager la suite des travaux devant mener à la réalisation d'un « Livre Bleu territorial de la Plaisance ».

De septembre 2013 à mars 2014, la Commission Plaisance a réuni plus de 240 personnes sur différentes thématiques, retenues à l'issue de l'enquête auprès des plaisanciers. Ces réunions ont permis d'élaborer des listes de propositions d'actions, certaines souhaitées à l'unanimité, d'autres faisant l'objet d'après débats, mais toutes ayant le mérite d'avoir été discutées. L'objectif était bien de retenir des champs d'actions possibles, basés sur une réalité de terrain vécue au quotidien par les pratiquants de la plaisance sur les bassins de navigation de notre secteur.

<sup>1</sup> Ces données sont mises à disposition par téléchargement sur les sites web du Pays de Dinan et sur le site du SIG plaisance, mis en place dès 2013 et réactualisés en 2014 (<http://sig.pays-de-dinan.org/plaisance/>)

<sup>2</sup> Toutes les données produites sont disponibles en téléchargement sur le site web du Pays de Dinan ([www.pays-de-dinan.fr](http://www.pays-de-dinan.fr))

<sup>3</sup> Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de Rance Frémur Baie de Beussais (<http://www.sagerancefremur.com>)

A l'issue des réunions de la Commission Plaisance une liste d'une cinquantaine de propositions d'actions classées par thématiques a été retenue.

## 2.1 METHODOLOGIE

La gestion intégrée de la zone côtière est en soi une méthode de travail, basée sur le long terme, indispensable pour permettre son appropriation par les acteurs concernés, jusqu'ici peu habitués à travailler ensemble et aussi longtemps. Depuis trois ans, plusieurs étapes ont été mises en œuvre avant d'arriver à ce document qui marque la transition entre la réflexion et l'action.

Les quatre phases méthodologiques fondamentales de notre méthodologie - applicables et éprouvés sur d'autres sujets - sont : Diagnostic / Enquête / Concertation / Propositions d'action. L'absence d'une partie de cette méthodologie déboucherait sur un travail inachevé ou incomplet.

Ainsi, les trois premières phases ont été conduites dans le cadre de la démarche pilotée par le Pays de Dinan. A partir du printemps 2014, l'ensemble du dossier fut repris par la FAUR, associée depuis le début aux travaux. L'ensemble des données récoltées ont été mises à la disposition de cette fédération afin de mener à bien l'élaboration finale de ce Livre Bleu.

Un Comité de Pilotage a été constitué à partir de mai 2014 : il a été composé de manière à représenter de façon équitable les secteurs Rance et Côte d'Emeraude. Son rôle a été d'élaborer des fiches actions sur la base des propositions faites lors des réunions de la Commission Plaisance. Le Comité de Pilotage s'est réuni régulièrement - en moyenne deux fois par mois - entre mai 2014 et juin 2015, avec une pause estivale. La méthode de travail adoptée était de 2 réunions minimum par thématique : une afin d'élaborer un projet de fiche action recensant les constats, enjeux et finalités de la thématique concernée, et une seconde réunion de validation et de relecture de la fiche.

Les réunions se sont tenues à la Mairie de La Richardais et au local de la FAUR à Pleurtuit. L'élaboration de ce document a nécessité la mobilisation de représentants d'associations, de communes littorales, d'organisations (SNSM par exemple) ou des services de l'Etat.

La compilation de ces fiches actions constitue un catalogue de propositions à disposition des associations, des communes, des services de l'Etat, élaboré afin d'améliorer les conditions de pratiques et inscrire la plaisance dans un cadre durable. Rappelons en effet que la GIZC n'a pas de portée réglementaire. Elle est une démarche volontaire et participative et repose sur la bonne volonté des acteurs. Pour aboutir, elle se doit de tenir compte des spécificités du territoire sur lequel elle s'exerce, raison pour laquelle la concertation y est cruciale.

### 3. CONTEXTE

Afin de disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la compréhension de ce document, et au regard des éléments disponibles depuis le lancement de la démarche, il importe de retracer le contexte et les grandes caractéristiques de la pratique de la plaisance sur les bassins de Rance-Côte d'Emeraude, ainsi qu'à l'échelle régionale et nationale, le tout étant lié.

Sur la base des rapports précédents<sup>4</sup> et des fiches descriptives rédigées à l'issue des inventaires réalisés, rappelons d'abord quelques informations à connaître sur la situation de la plaisance en Rance-Côte d'Emeraude.

Premièrement, la « plaisance » telle que nous l'avons définie s'entend comme « *activité liée à l'usage d'un navire (de plaisance), excluant les dimensions de glisse (planche, surf, kite, ...) et de nautisme léger (catamarans de sport, etc.)* » (DUCHENE, 1994). Ce Livre Bleu n'a donc pas vocation à s'intéresser aux activités proposées au sein des clubs nautiques ou écoles de voiles, qui sans doute mériteraient une attention toute particulière. De la même manière, nous ne nous intéressons pas non plus aux autres loisirs nautiques types jets-skis, paddle board ou plongée. Ces activités de loisirs nautiques peuvent cependant tout aussi bien faire l'objet d'une étude similaire, sur la base d'une méthodologie identique (diagnostic, enquête, concertation, proposition d'actions).

En second lieu, sur les bassins de navigation de Rance-Côte d'Emeraude, la plaisance fait partie du paysage, des mœurs, des traditions profondément ancrées parmi la population. Cette activité repose également sur des fondements socio-culturels forts et a su rester - jusqu'à aujourd'hui - une pratique multi-générationnelle et accessible à tous les budgets.

Parfois considérée à tort comme étant réservée à une élite privilégiée, la plaisance connaît depuis le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle de profondes mutations et évolutions. Les soucis d'intégration à l'environnement sont récents, la prise en compte des services liés à la navigation de plaisance et les impacts socioéconomiques n'ont pas été toujours bien appréciés, et la cohabitation des acteurs et activités sur le littoral fait désormais partie des défis à relever.

En Bretagne, la plaisance est en pleine évolution à l'instar de ce qui s'observe à l'échelle nationale. De 20 000 bateaux de plaisance immatriculés en 1950, le chiffre est passé à près d'un million aujourd'hui.

---

<sup>4</sup> « Etat des lieux de la plaisance en Rance-Côte d'Emeraude » (mai 2013) et « Diagnostic des infrastructures d'accès à la mer en Rance - Côte d'Emeraude » (janvier 2014)

La Bretagne reste la première région de France en termes de capacité d'accueil, avec un quart de la flotte nationale, dont 37 % des voiliers et 23 % des bateaux à moteurs recensés en France métropolitaine. Autrefois pratiquée principalement par les populations locales, la plaisance est aujourd'hui un loisir accessible avec ou sans formations, et qui engendre des situations de cohabitation parfois délicates entre pratiquants d'horizons divers. Du touriste débutant au pêcheur au casier en passant par la famille en croisière, tous se retrouvent sur une zone côtière où s'exercent déjà une multitude d'autres activités, professionnelles ou non.

La navigation de plaisance et tout ce qui l'entoure génère une économie importante. Les derniers chiffres clés concernant la Bretagne, disponibles dans le rapport de Bretagne Info Nautisme publié en novembre 2014, indiquent que la filière bretonne est constituée de trois domaines d'activité, répartis ainsi :

- Ports de plaisance (80 ports, 78 500 places)
- Prestations sportives et de loisirs nautiques (710 prestataires et 945 430 clients par an)
- 1300 entreprises (chantiers navals, voileries, etc.)

La combinaison de ces trois domaines d'activités représente près de 9000 emplois pour la région. Il importe donc de prendre en considération le poids économique primordial de la plaisance sur nos côtes, et par conséquent la nécessité d'inscrire ces activités dans une perspective durable, d'un point de vue économique, social et environnemental.

Rappelons, comme cela a déjà été dit à maintes reprises, que les bassins de Rance-Côte d'Emeraude constituent la seconde zone d'accueil de plaisanciers à l'échelle régionale, avec près de 10 000 places et 15 000 bateaux. Entre le Cap Fréhel et la pointe du Grouin, ainsi que dans la zone estuarienne de la Rance et jusqu'à Dinan, ce sont près de 80 entreprises qui sont liées à la pratique de plaisance.

Cette activité - comme toutes celles qui s'exercent en zone côtière - entraîne nécessairement des impacts environnementaux et paysagers qui ne sont pas sans conséquences à l'heure d'une prise de conscience généralisée de la nécessité d'appliquer les principes du développement durable à la mer et au littoral.

Ainsi, les raisonnements qui se sont tenus tout au long de l'élaboration de ce document ont été guidés par la nécessité de prendre en compte l'ensemble des enjeux propres à la plaisance sur nos côtes, dans le cadre d'une démarche totalement intégrée.

A notre échelle, la cohérence du bassin de navigation Rance-Côte d'Emeraude est toute trouvée, bordé à l'Ouest par la baie de Saint-Brieuc et à l'Est par la Baie du



Mont-Saint-Michel. Le travail ainsi mené permet aussi d'envisager des « sous-bassins » de navigation, chacun ayant des spécificités propres. Il s'agit d'identifier ce qui correspond à l'espace de pratique privilégié de la majorité des plaisanciers d'un secteur donné tout en conservant une cohérence géographique, géomorphologique et maritime, mais aussi terrestre.

En effet, il est nécessaire de dépasser l'aspect maritime de la pratique de la plaisance en considérant également - et surtout - les problématiques qui se posent à terre. Cela inclut les aménagements terrestres, les cales d'accès à l'eau, les abords des ports et zones de mouillages, les parkings, bouées, équipements divers jusqu'aux axes de communication habituellement utilisés par les plaisanciers.

Il importe aussi de s'interroger sur la capacité des zones d'accueil de plaisance à répondre de manière satisfaisante à ces préoccupations, ainsi qu'aux inévitables évolutions des pratiques, des générations, des types de bateaux et des modes de vie des pratiquants (35h, RTT, etc.). Comment faire face au manque de places ? Comment développer de nouvelles infrastructures - type cales de mise à l'eau ou port à sec - sans obérer le développement d'autres activités et la préservation de l'environnement côtier ? Comment anticiper le changement de flottille ?

L'objectif du travail mené a pour ambition d'offrir un panel de solutions applicables à l'échelle locale pour répondre à une évolution globale de la pratique de la plaisance.

©F. Lang



### 3.1 SYNTHÈSE DES DONNÉES RECOLTÉES SUR L'ACTIVITÉ DE PLAISANCE EN RANCE-CÔTE D'EMERAUDE

(Diagnostic GIZC 2012-2013)

- ✚ Second bassin régional en termes d'accueil de plaisanciers
- ✚ Environ 9 000 places d'accueil (ports et zones de mouillages collectifs)
- ✚ Flottille estimée à 15 000 bateaux
- ✚ Plusieurs grands ports structurants : Saint-Malo, Saint-Cast-le-Guildo, Dinard, Dinan, Plouër-sur-Rance
- ✚ Cas unique en Bretagne : 58% de voiliers, 42 % de bateaux à moteurs
- ✚ Flottille composée à 70% d'unités de moins de 8 mètres
- ✚ 57% des voiliers sont des quillards
- ✚ 28 % de bateaux à moteurs d'une puissance de 20 à 50 CV, 25 % entre 51 et 100 CV
- ✚ Un bateau sur deux est âgé de plus de 15 ans
- ✚ 1/3 des bateaux transportables sur remorque
- ✚ 70% de bateaux de conception A ou B<sup>5</sup> / 76% de bateaux habitables (cabine, couchette).
- ✚ 39 % de bateaux en place de port / 55 % au mouillage / 6 % sur remorque
- ✚ 86% des bateaux ont une coque plastique
- ✚ 82 % de plaisanciers résident en Bretagne et 60% à moins de 20 km de leur zone de mouillage
- ✚ 1 plaisancier sur 2 adhère à une association de pêcheurs/plaisanciers
- ✚ 70 % des plaisanciers sont en mesure d'échouer facilement leur bateau
- ✚ 70% des plaisanciers débutent leur saison de navigation au printemps (avril/mai).
- ✚ 66% des bateaux hivernés à sec, en chantier naval, au domicile des plaisanciers ou sur terre-plein, quai ou grève
- ✚ Promenades à la journée, pêche et croisières avec escales sont les principales activités des plaisanciers.
- ✚ 60 % des plaisanciers effectuent eux-mêmes les opérations d'entretien de la carène (nettoyage, grattage, peinture)
- ✚ Près d'un bateau sur deux est caréné dans l'enceinte d'un chantier naval
- ✚ 82 % des plaisanciers favorables à l'installation d'aires de carénage publiques en Rance-Côte d'Emeraude

<sup>5</sup> Depuis quelques années, les nouveaux bateaux sont classés en 4 nouvelles catégories, dites de conception. Elles correspondent à la capacité du bateau à supporter une certaine force de vent et une hauteur maximale de vague. Les catégories A et B correspondent à des bateaux capables de supporter un vent de force 8 et des vagues de 4 mètres. La catégorie C correspond à un vent de force 6 et des vagues de 2 mètres et la catégorie D à un vent de force 6 et des vagues de 0,5 mètre. Les nouveaux navires sont donc limités en distance par la catégorie de navigation (de 1 à 6) et par la catégorie de conception (de A à D). Lorsqu'une personne achète un bateau neuf, elle peut armer son bateau dans la catégorie de navigation correspondant au tableau ci-dessous.

CATEGORIE DE CONCEPTION	CATEGORIE DE NAVIGATION
A	De 1 à 6
B	De 2 à 6
C	De 4 à 6
D	6

- ✚ La flottille varie en fonction du sous-bassin et de sa configuration. Les voiliers sont beaucoup plus représentés en Rance, tandis que les embarcations à moteur sont davantage représentées dans les communes de Côtes d'Emeraude (Saint-Malo, Saint-Jacut de la Mer, Saint-Cast-le-Guildo).
- ✚ La part de la flottille sur remorque est plus importante sur la Côte d'Emeraude qu'en Rance et principalement sur Saint-Malo, d'où une part importante de plaisanciers a déclaré résider à 50 km, dans les environs de l'agglomération rennaise. On enregistre davantage de loisirs type plongée, chasse sous-marine ou ski nautique sur la Côte d'Emeraude, et davantage de régatiers en Rance.
- ✚ Les pratiques de carénage varient également selon le secteur: elles dépendent en premier lieu du type de bateau (voile ou moteur). En Côte d'Emeraude Est, un plaisancier sur deux déclare ne pas caréner son bateau (bateaux sur remorques). A l'inverse, les plaisanciers de Rance, qui possèdent en majorité des voiliers, sont seulement 6 % à déclarer ne jamais caréner. Le lieu où s'effectue le carénage change en fonction de l'offre disponible pour les plaisanciers : lorsqu'un chantier naval ou une aire de carénage sont à proximité, la part de plaisanciers carénant à domicile ou sur la grève diminue fortement.
- ✚ 46 % des plaisanciers estiment que les conséquences environnementales d'un carénage « sauvage » sont importantes
- ✚ 85 % des plaisanciers qui carènent à domicile dépensent moins de 200 € pour cette opération, contre 35,5% de ceux qui utilisent une aire de carénage équipée d'un système de traitement des effluents et 33% de ceux qui carènent dans un chantier naval
- ✚ Le prix d'accès, la proximité par rapport à la zone de mouillage et l'accessibilité terrestre et maritime sont les trois principaux critères mis en avant par les plaisanciers avant d'envisager l'utilisation d'une aire de carénage
- ✚ 43 % des plaisanciers s'estiment insuffisamment informés de la réglementation relative au carénage et à la plaisance en général





## 4. THEMATIQUES

A l'issue de la vingtaine de réunions de la Commission Plaisance, sept thématiques ont été retenues, chacune divisée en plusieurs propositions d'actions débattues lors des rencontres du COPIL Plaisance, présidé par la FAUR.

- Respect des règles de navigation
  - Franchissement des écluses
    - Saturation des sites
- Stationnement et accès à l'eau
  - Carénage
    - Envasement et balisage
  - Equipements et services

Les fiches actions rédigées à l'issue de chaque traitement thématique sont divisées en plusieurs segments identiques, synthétisant les débats et les propositions d'actions. Les indications de calendrier ont vocation à indiquer le délai nécessaire à la mise en œuvre des mesures proposées et l'importance de leur application à court, moyen ou long terme.



## 4.1 REGLES DE NAVIGATION

Le respect des règles de navigation relève principalement d'un problème de formation, d'information mais également de civisme.

Les débats liés à cette thématique ont été initiés par le témoignage de représentants des stations SNSM du territoire. Les sauveteurs ont ainsi témoigné des raisons de leurs interventions sur les bassins de Rance-Côte d'Emeraude, notamment des comportements observés aujourd'hui, et qui ne l'étaient pas auparavant.

Le premier constat partagé - et qui provoque régulièrement l'intervention des secours - est l'inconscience et l'imprudence de certains plaisanciers. Les nouvelles activités type « Paddle-board » sont aussi source d'intervention, particulièrement en période estivale, lorsque beaucoup de monde cohabite sur l'eau.

Un certain nombre d'interventions de sauvetage est également lié à des pannes de moteur ou à des navires égarés dans la brume. Le secteur Rance-Côte d'Emeraude est un concentré d'activités nautiques sur un milieu piégeur. Les principaux accidents ont lieu aussi lors des transferts en annexes vers les bateaux et des accidents pourraient être évités par une utilisation systématique du port du gilet de sauvetage.

La problématique du respect des pavillons de plongée et chasse sous-marine a été débattue également. Outre le problème posé par quelques plongeurs (pour lesquels la Fédération mène déjà des actions), les difficultés rencontrées proviennent également du fait de la méconnaissance des pavillons de signalisation à respecter par certains plaisanciers.

Les conflits d'usage et de cohabitation relèvent principalement de l'éducation, du civisme, et de la « perte de l'esprit marin », relevé à plusieurs reprises dans les réponses à l'enquête menée en 2012. Beaucoup de « nouveaux » plaisanciers navigants surtout l'été n'ont pas le même état d'esprit que les « anciens » qui naviguent plus régulièrement.

Il est aussi fréquent d'observer des excès de vitesses de la part de jet-skis ou de semi-rigides puissamment motorisés dans la bande des 300 M, à proximité parfois des zones de baignades. Pour certains, les contrôles de vitesse ne sont pas assez fréquents. L'arrêté 2011/46 de la Préfecture maritime de l'Atlantique qui réglemente la pratique des activités nautiques le long du littoral atlantique, indique notamment que « *La bande littorale des 300 mètres s'entend à compter de la limite des eaux à l'instant considéré, limite évoluant selon la marée, sur l'ensemble du littoral naturel ou artificiel (digues, jetées...) ainsi qu'autour des îles, îlots, roches ou bancs de sable émergés. La vitesse à l'intérieur de la bande*

*littorale des 300 mètres est limitée à 5 nœuds pour tout type de navires et d'engins. Cette limitation générale et permanente n'est pas subordonnée à la présence d'un balisage.* » L'excès de vitesse doit être incontestablement prouvé pour que le renforcement des contrôles soit efficace. Un excès de vitesse, en fonction de sa gravité, peut entraîner le retrait du permis mer et une amende de plusieurs milliers d'euros. En Rance, la problématique est complexe notamment parce que la limite des 300 M est difficile à matérialiser. Un travail a déjà été mené il y a quelques années sous l'égide de la FAUR pour trouver des solutions à cette problématique. De nombreux excès s'observent notamment entre le port à sec du Minihic-sur-Rance et le barrage, par des plaisanciers pressés de rejoindre la mer en raison des contraintes horaires liées à l'éclusage au barrage.

Une autre problématique relève des mouillages de casiers de pêche dans les chenaux de navigation ou les zones de mouillages. Ce problème est récurrent et entraîne souvent des tensions entre plaisanciers. Des associations de pêcheurs plaisanciers mènent déjà des opérations pour lutter contre cet abus, notamment à St Cast en lien avec la Gendarmerie maritime, mais cela semble insuffisant.

La formation des plaisanciers pose question, à commencer par l'incohérence du système imposant la détention du permis mer aux utilisateurs de bateaux à moteur de plus de 6 CV<sup>6</sup>. Par ailleurs, l'immatriculation d'un navire sous pavillon belge pose problème. En effet, le propriétaire d'un bateau puissamment motorisé navigant sous pavillon belge n'a pas besoin de détenir le permis mer pour naviguer. Cette incohérence des règlements entre les différents pays européens n'est bien sûr pas gérable à l'échelle de notre territoire.

Concernant le manque d'information des plaisanciers, certains ont regretté que le règlement de police de chaque port et zone de mouillage (AOT) ne soit pas mieux connu des plaisanciers. Cette question amène aussi celle de la gestion des déchets à bord et à terre dans les secteurs fréquentés par les plaisanciers. Le ramassage des déchets et le fait de les rapporter à terre pose là aussi la question du civisme de chacun.

A la lueur des débats et des réflexions menés sur cette thématique, plusieurs constats se font jour concernant le respect des règles de navigation en Rance-Côte d'Émeraude.

L'évolution des pratiques, des usages et des usagers entraînent des conflits liés à des manques d'information et de formation sur les règles fondamentales de navigation, les précautions élémentaires de sécurité et les évolutions réglementaires. Les enjeux apparaissant en écho à ces constats sont la nécessité de faciliter la communication entre plaisanciers et les autres acteurs, y compris services de l'Etat ou gestionnaires afin d'assurer une meilleure connaissance des

---

<sup>6</sup> En France, l'obtention d'un permis de conduire un bateau à moteur est nécessaire si la puissance motrice du navire est supérieure à 4,5 kW, soit 6,11 ch. Sont considérés comme voiliers par l'administration les navires dont la propulsion principale est vélique, à condition que :  $As \geq 0,07 m^{2/3}$ , m étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes, As, exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée (source : <http://www.bateauxcoles.com>).



règles. Il importe également de sensibiliser les pratiquants à la présence d'autres acteurs ainsi qu'aux problématiques environnementales. Les objectifs souhaités sont le maintien de la pratique de plaisance dans de bonnes conditions environnementales, de sécurité et de cohabitation en replaçant au cœur des relations entre plaisanciers et usagers de la mer et du littoral les notions de solidarité et d'entraides caractéristiques des gens de mer.

Les actions proposées pour cette thématique relèvent donc de trois nécessités principales : INFORMER / SENSIBILISER / COMMUNIQUER.

Elles doivent être menées autant auprès des plaisanciers que des autres utilisateurs des bassins de navigation, et sont au cœur d'une meilleure cohabitation entre les différents usages, de loisirs et professionnels.


## 4.1.1 FICHE ACTION 1

Livre Bleu de la Plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 1	Thématique : Règles de navigation	
<p><b>INFORMER LES PLAISANCIERS ET PRATIQUANTS DE LOISIRS NAUTIQUES DES REGLES ELEMENTAIRES DE NAVIGATION ET DES SPECIFICITES DU BASSIN A L'AIDE DE DIFFERENTS SUPPORTS</b></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les pratiques de loisirs nautiques évoluent et de nombreux pratiquants sont insuffisamment formés et/ou ne pratiquent que quelques jours par an</li> <li>La méconnaissance des pavillons, balises et règles essentielles à la navigation est réelle sur un bassin qui attire de nombreux « touristes »</li> <li>Certains plaisanciers n'ont pas connaissance des procédures (téléphones / VHF) en cas de difficultés</li> <li>Des conflits d'usages entre plaisanciers et autres activités nautiques sont régulièrement soulevés</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une meilleure connaissance des moyens de secours à disposition et des procédures élémentaires</li> <li>S'assurer d'une meilleure maîtrise de la réglementation et des risques potentiels encourus par les plaisanciers, mettant en cause leur sécurité et celle des autres</li> <li>Pratiquer son activité en ayant connaissance de celle des autres</li> </ul>
	FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Que chaque plaisancier puisse pratiquer son activité dans de bonnes conditions, en respectant les règles de sécurité et la présence des autres usagers</li> <li>Que les bonnes relations, l'entraide et la solidarité entre les plaisanciers et l'ensemble des utilisateurs du bassin de navigation soient encouragées et facilitées</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Mettre au point un extrait de la réglementation de la navigation et des spécificités du bassin Rance-Côte d'Emeraude, permettant une diffusion simple, facilement accessible et unique, sous la forme d'un visuel attractif, pédagogique au maximum d'une dizaine de points identifiés (règles de barre, sauvetage, vitesse, etc.). Le mettre à jour si besoin annuellement</li> <li>2) Mettre ce document en téléchargement libre sur internet et à disposition des associations</li> <li>3) Diffuser le document sous forme autocollant auprès des plaisanciers et affiche auprès des associations, ports, écoles de voile, municipalités, offices de tourisme</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chaque plaisancier, qu'il soit titulaire ou non d'un mouillage ou d'une place de port, doit être informé des règles élémentaires de sécurité à respecter sur le bassin de navigation Rance-Côte d'Emeraude</li> <li>Des associations, des gestionnaires de zones de mouillages ou de ports, agissant comme relais, facilitent la transmission de ces informations auprès de leurs publics</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesurer le nombre d'extraits de réglementation distribué, le nombre de téléchargements en ligne, etc.</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Chantiers Navals ; Société de Location ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan ; Offices de Tourisme ; UNAN 22/35	Usagers, associations, clubs nautiques, Yacht-Clubs, Bateaux école, Clubs de plongées, Touristes, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	Année					
		2016		2017		2018	
	Semestre						
	[Bar chart showing implementation progress for Measure 1]						
Mesure 2	Année						
	2016		2017		2018		
Semestre							
[Bar chart showing implementation progress for Measure 2]							
Mesure 3	Année						
	2016		2017		2018		
Semestre							
[Bar chart showing implementation progress for Measure 3]							


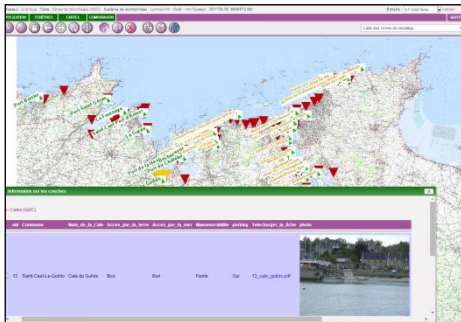
## 4.1.2 FICHE ACTION 2

Livre Bleu de la Plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n°2	Thématique : Règles de navigation	
<p><i>SENSIBILISER LES PLAISANCIERS AUX PROBLEMES LIES A LA SECURITE - QUI EST LA LEUR - ET A LA PRATIQUE DES ACTIVITES NAUTIQUES DANS L'ESPRIT MARIN ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De nombreuses problématiques environnementales ou précautions élémentaires de sécurité sont inconnues ou ignorées des plaisanciers (coupe-circuit, gilets sur les annexes, déchets, etc.)</li> <li>• La location d'un voilier peut s'effectuer sans formation, d'où la méconnaissance par certains de la pratique de la voile et des règles de navigation</li> <li>• L'utilisation du gilet de sauvetage, notamment lors des transferts en annexe, n'est pas systématique alors que la majorité des accidents survient à ce moment</li> <li>• Le mouillage des casiers au milieu des chenaux ou des zones de mouillages est régulièrement soulevé</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser les plaisanciers aux problématiques environnementales et aux risques en cas de non-respect des règles de sécurité</li> <li>• Rappeler régulièrement les règles élémentaires aux cours de sessions de formation en partenariat avec la SNSM et les services de l'Etat</li> <li>• Permettre à tout un chacun de pratiquer son activité avec confiance et sérénité</li> </ul>
FINALITES		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que chaque plaisancier ait conscience de l'environnement dans lequel il pratique (environnement naturel, réglementaire et sécuritaire)</li> <li>• Que la sensibilisation au respect des règles de sécurité soit régulière au sein même des associations et dans les ports</li> </ul>	
<b>MESURES</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Etablir des fiches thématiques sous forme de plaquette traitant de la sécurité ou du « bien-vivre » : Vivre au mouillage / Utilisation des casiers/ Port des gilets de sauvetage /VFI / Sécurité à bord des bateaux / Respect de la vitesse / Gestion des déchets / etc.</li> <li>• 2) Assurer des liaisons plus étroites avec la SNSM et organiser / relayer auprès des plaisanciers les sessions de formation à la sécurité (films, démonstration de matériel, etc.), notamment lors des AG d'associations</li> <li>• 3) Intervenir régulièrement auprès des écoles de voiles et des loueurs de bateaux</li> <li>• 4) Demander des contrôles plus réguliers de vitesse dans la bande des 300 mètres</li> <li>• 5) Sensibiliser les loueurs de bateaux à la nécessité d'informer leurs clients quant aux règles élémentaires</li> </ul>	
<b>RESULTATS ATTENDUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des plaisanciers sensibilisés aux pratiques de « l'esprit marin »</li> <li>• Des plaisanciers pratiquant leur activité dans le respect de tous les acteurs et de la réglementation et réciproquement</li> <li>• Une référence automatique à un ensemble de préconisations assurant une meilleure sécurité des plaisanciers</li> <li>• Des associations et des gestionnaires de mouillage faisant appel à la SNSM plus régulièrement pour aider à la sensibilisation de leurs adhérents</li> </ul>	
<b>INDICATEURS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de formations SNSM au sein des associations</li> <li>• Rapports de mer SNSM/ DDTM</li> </ul>	
<b>LES ACTEURS</b>	
<b>PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS</b>	<b>BENEFICIAIRES</b>
DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Sociétés de Location ; Communes ; Gestionnaires ports ou AOT ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, associations, clubs nautiques, Yacht-Clubs, Clubs de plongées, Touristes, etc.

Mesures à mettre en oeuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
Semestre										
Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 5	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										

## 4.1.3 FICHE ACTION 3

Livre Bleu de la Plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n°3	Thématique : Règles de navigation	
<p><i>FACILITER LA COMMUNICATION ET ECHANGER LES INFORMATIONS ENTRE ASSOCIATIONS, ADMINISTRATION, COMMUNES ET TOUS LES ACTEURS DU SECTEUR « PLAISANCE » SUR LE TERRITOIRE RANCE-COTE D'EMERAUDE</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les liaisons entre les plaisanciers, associations de plaisanciers et autres acteurs sont insuffisantes</li> <li>• La communication entre l'Administration, les services de l'Etat et les plaisanciers peut être améliorée, par ex : les manifestations nautiques organisées par les uns ne sont pas toujours connues des autres</li> <li>• Les évolutions de réglementation ou les règlements de police sont quelque fois d'un accès difficile</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliter la diffusion de l'information entre les associations de plaisanciers du territoire, ainsi qu'entre les associations et les autres acteurs (services de l'Etat, communes, etc.)</li> <li>• Assurer une meilleure connaissance de la réglementation maritime</li> <li>• Mutualiser les moyens afin de développer la diffusion de l'information, à destination de tous les plaisanciers du territoire</li> </ul>
		<b>FINALITES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les diverses informations relatives au bassin maritime de Rance-Côte d'Emeraude, aux réglementations, aux contacts, aux manifestations organisées sur le territoire deviennent facilement accessibles à chacun.</li> <li>• Que les informations circulent avec plus de facilité.</li> <li>• Que l'ensemble des informations soit disponible et accessible à partir d'un seul point d'accès</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Mettre en place un site Internet de type « Forum », ouvert et accessible à tous, et administré par un acteur institutionnel de Rance-Côte d'Emeraude</li> <li>• 2) Constituer un « guide de la Plaisance » interactif en Rance-Côte d'Emeraude</li> <li>• 3) Officialiser et pérenniser la structure « Copil Plaisance » de Rance Côte d'Emeraude afin de maintenir le lien entre les acteurs plaisance du territoire</li> <li>• 4) Organiser annuellement des rencontres entre représentants d'associations, administration, communes, afin de faire le point sur la pratique de plaisance sur le territoire</li> <li>• 5) Faciliter les contacts entre tous en identifiant les « personnes ressources »</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un point d'information « site internet/Forum » comme référence vers laquelle se tourner pour trouver tout type d'information relative à la Plaisance (règlement, contacts, manifestations, etc.)</li> <li>• Une mutualisation des données devenue une habitude par une mise à jour régulière et si possible automatique des informations sur le site internet par les associations elles-mêmes</li> <li>• Des échanges entre acteurs de la plaisance du bassin Rance-Côte d'Emeraude plus réguliers</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesurer le degré de connaissance du site internet, du Copil Plaisance, des autres associations du territoire, des règlements, etc.</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
DDTM 22/ DDTM 35 ; GIZC Pays de Dinan ; Associations ; Chantiers Navals ; Communes ; EDF ; CG 22 ; CG 35 ; CRB ; UNAN ;	L'ensemble des plaisanciers du bassin de navigation ; les services de l'Etat et les communes



Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
Semestre										
Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2015	2016	2017	Semestre				
Année	2015	2016	2017							
Semestre										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2015	2016	2017	Semestre				
Année	2015	2016	2017							
Semestre										
Mesure 5	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										



## 4.2 FRANCHISSEMENT DES ECLUSES

Cette thématique concerne naturellement et plus spécifiquement les plaisanciers possédant un mouillage ou une place de port en Rance mais pas uniquement. En effet, le bassin maritime de la Rance constitue une petite mer intérieure sur laquelle viennent naviguer de nombreux plaisanciers de passage, remontant pour certains le fleuve jusqu'à Dinan. Cependant, nombreux sont ceux qui déplorent que beaucoup de plaisanciers ne viennent plus en Rance en raison des difficultés de franchissement du barrage. L'enquête réalisée en 2012 l'avait démontré également.

La question des franchissements des ouvrages présents sur la Rance à l'aval de Dinan se pose de différentes manières et renvoie inévitablement aux conditions difficiles de navigation dans l'estuaire, à cause de l'envasement.

Avant d'aborder ces questions, il est utile de rappeler que le franchissement du barrage EDF concerne aussi la circulation automobile. Le doublement du pont routier du barrage EDF est une proposition ancienne, soulevée à maintes reprises par le passé. Ce projet serait moins cher que la construction d'un viaduc tel qu'envisagé un temps par le conseil général d'Ille-et-Vilaine. Cette solution n'engendre pas d'interruption de la circulation et faciliterait la vie des plaisanciers.

En effet, le franchissement du barrage EDF pose problème : le premier constat établi par les membres du COPIL est que cette opération engendre stress et appréhension, source de mauvaises manœuvres, voire d'abordages. Par ailleurs, et ce fait est souligné particulièrement chez les plaisanciers les moins aguerris ou les vacanciers, de nombreuses règles élémentaires ne sont pas respectées, qu'il s'agisse de l'ordre de franchissement ou de l'amarrage des bateaux dans l'écluse ou aux abords. Les membres du COPIL soulignent les difficultés, pour les voiliers principalement, de savoir où repose le pont routier une fois baissé et souhaitent que des marques sur les murs de l'écluse matérialisent le pont afin de savoir où accoster sans risques. De même, une augmentation du nombre de bouts d'amarrage est souhaitée.

Les informations concernant le franchissement des ouvrages sur la Rance existent et sont disponibles (sites internet de Bretagne Info Nautisme ou du port de Plouër, etc.). Malgré tout, il semble que cela ne soit pas suffisant. Une diffusion trop tardive des courbes de niveau pour prévoir une sortie dans de bonnes conditions est régulièrement dénoncée. Il est souhaité la mise en place d'un site dédié à la diffusion de ces informations par EDF, de façon à ce que les moteurs de recherche permettent de trouver l'information plus facilement par mots simples. Il importe en effet que chaque plaisancier ait une parfaite connaissance des informations et des règles à respecter pour franchir le barrage dans des conditions de sécurité optimale.

Les rythmes de sas à l'écluse du barrage EDF sont fréquemment débattus, et l'enquête menée en 2012 avait permis de souligner la demande de nombreux plaisanciers d'ouvrir plus régulièrement le sas, au moins pour les embarcations à faible tirant d'air. L'instauration de sas à la demande ou « à la demi », c'est-à-dire toutes les 30 minutes, n'est cependant possible techniquement qu'à condition que la différence de hauteur d'eau de part et d'autre de l'écluse soit faible. Les plaisanciers ne semblent pas suffisamment informés des conditions techniques nécessaires pour permettre à ces sas d'être réalisés<sup>7</sup>. Une meilleure communication doit donc être entreprise pour faire connaître la possibilité aux plaisanciers d'écluser aux demis et sous quelles conditions (tirant d'eau, tirant d'air, dénivelés).

Les membres du COPIL ont souligné une amélioration depuis l'installation des panneaux d'affichage à l'entrée du barrage et leur traduction en anglais, et proposent des panneaux d'informations du même type que ceux mis en place au barrage d'Arzal. Ils pourraient être déployés au niveau du barrage et sur les sites de mouillage pour informer les plaisanciers, lesquels devraient tous être au courant de leur TE et TA.

Enfin, la mise en place de l'arrêté préfectoral supprimant certains horaires d'éclusage en saison repose notamment 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. Un bilan de cet arrêté préfectoral en termes d'amélioration de la sécurité est souhaité.

Les opérations de franchissement amènent à débattre de l'établissement d'un véritable règlement d'éclusage. Eu égard à certaines situations, particulièrement le dimanche ou en été, certains plaisanciers attendent jusqu'à 6 heures avant de pouvoir passer. Il importe de faire respecter l'amarrage sur les bouées d'attentes prévues à cet effet (bouées blanches), alors que certains plaisanciers s'amarront aux bouées de la zone de mouillage du Pissot, et de fait, passent dans le sas avant ceux qui respectent la zone d'attente. Cependant la mise en place d'un règlement nécessiterait une organisation et une autorité que l'éclusier aurait sans doute du mal à faire respecter.

Le nombre de bouées d'attente, notamment côté mer, paraît très insuffisant. Le système d'organeaux permettant un amarrage sécurisé devrait être généralisé des deux côtés du barrage. Certains soulignent les difficultés pour les grosses unités à s'amarrer en cas de fort turbinage et souhaiteraient l'aménagement d'une zone entre les mouillages du Pissot et l'écluse EDF (création d'une estacade ou d'un ponton à l'aval immédiat du barrage EDF). Actuellement, les infrastructures les

---

<sup>7</sup> Les niveaux en mer et en Rance doivent être égaux ou supérieurs à la cote + 4,00 pour que l'éclusage soit possible.

plus proches à l'aval du barrage permettant d'embarquer du matériel et/ou des passagers sont la cale de Solidor (St Malo) et le Bec de La Vallée (Dinard).

Par ailleurs, le franchissement de l'écluse de Lyvet pose également de nombreuses questions. Actuellement, l'écluse fonctionne selon un calendrier établi annuellement<sup>8</sup>. Le franchissement de l'écluse n'est possible que si la cote à St Suliac est égale ou supérieure à +8,5m. La remontée de la Rance jusqu'à Lyvet implique nécessairement la praticabilité du chenal de navigation, dont il est de coutume de dire que l'entretien est assuré par le passage de *La Belle de Dinan*. Plusieurs plaisanciers ont fait le constat d'une accumulation de vase au sein même de l'écluse, constat confirmé lors de l'enquête GIZC de 2012. En plus des opérations de vidage du piège à sédiment dans le cadre de l'opération Lyvet 2, le COPIL Plaisance propose 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. Le nettoyage à haute pression de l'écluse est assuré par le service des Voies navigables, aujourd'hui délégué à la Région Bretagne. Il est souhaité un entretien plus régulier ainsi que la possibilité de joindre l'éclusier par VHF, ce qui n'est possible aujourd'hui que par téléphone.

Ainsi, les finalités des propositions faites par le COPIL dans le cadre de cette thématique de travail sont de faciliter pour chaque plaisancier le franchissement des barrages de la Rance et du Châtelier à Lyvet, dans des conditions de sécurité optimales et connues de tous les utilisateurs. Le souhait de tous est que les ouvrages en question ne soient pas perçus comme des obstacles difficilement franchissables mais comme de simples étapes sur la route de Dinan ou vers le large depuis la Rance.

---

<sup>8</sup> 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.

## 4.2.1 FICHE ACTION 4

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 4	Thématique : Franchissement des écluses	
<p><i>ENGAGER DES ETUDES ET ENCOURAGER LES REFLEXIONS SUR LES MODALITES DE FRANCHISSEMENT MARITIME OU TERRESTRE DU BARRAGE DE LA RANCE, ET SUR LES CONDITIONS D'UTILISATIONS DU SITE ET DE SES ENVIRONS</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Depuis de nombreuses années, des utilisateurs, élus ou associations se plaignent des conditions de franchissement du barrage, par la route ou par la mer, qui engendre de nombreux encombrements et situations conflictuelles</li> <li>• Il n'existe aucune infrastructure côté mer permettant l'embarquement de passagers ou de matériel à bord des bateaux</li> <li>• Les mesures prises par arrêté préfectoral et concernant les restrictions de levées de pont ne satisfont pas les utilisateurs et provoquent de nombreuses difficultés</li> <li>• Les réflexions menées sur les possibilités de doublement du pont routier afin de faciliter la circulation automobile et l'éclusage ne sont pas suivies d'effets</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre une meilleure cohabitation entre véhicules terrestres et bateaux et un franchissement optimisé du barrage, par terre ou mer</li> <li>• Réfléchir en concertation à une amélioration rapide et efficace du franchissement de l'écluse du barrage</li> </ul>
	FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que le barrage de la Rance ne soit pas perçu comme un obstacle par les navigateurs ou les automobilistes, et que les conditions de son franchissement soient améliorées afin de garantir une meilleure sécurité et cohabitation entre tous les usagers</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Lancer des réflexions sur la réalisation d'aménagements lourds permettant le débarquement et embarquement de passagers ou matériel côté mer du barrage de la Rance / Aménager une zone d'attente entre le barrage et la zone du Pissot</li> <li>• 2) Engager une étude/bilan de l'arrêté préfectoral en termes de sécurité afin d'envisager son maintien/modification ou suppression / supprimer le qualificatif « incertain » de certains horaires d'éclusage</li> <li>• 3) Créer un groupe de réflexions ad hoc chargé de ces questions</li> <li>• 4) Relancer les réflexions sur le doublement du pont routier au niveau du barrage / allongement de l'écluse. Réflexions à mener en partenariat avec le CG 35, EDF, Services de l'Etat, élus, associations</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une meilleure fluidité de passage du barrage, par terre ou mer</li> <li>• Une réduction des conflits d'usage</li> <li>• Une amélioration de la circulation terrestre, principalement en période estivale.</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquête de satisfaction auprès des usagers</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Préfecture ; Région ; CG 35 ; CG 22 ; Communes ; Pays de St Malo ; GIZC Pays de Dinan ; Associations de plaisanciers ; Associations environnementales	Automobilistes, plaisanciers, associations, clubs nautiques, Yacht-Clubs, Clubs de plongées, Touristes, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
	<i>Année</i>	2016	2017	2018						
	<i>Semestre</i>									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										




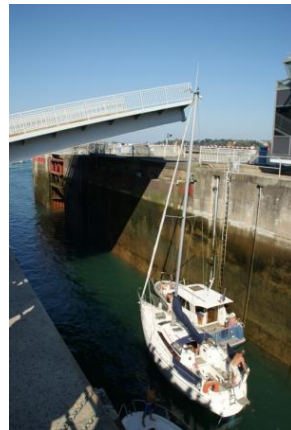
## 4.2.2 FICHE ACTION 5

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 5	Thématique : Franchissement des écluses	
<p><i>AMELIORER LA DIFFUSION DES INFORMATIONS RELATIVES A LA NAVIGATION EN RANCE, AUX FRANCHISSEMENTS DES BARRAGES (RANCE ET CHATELIER), AUX SPECIFICITES DES PORTS ET ZONES DE MOUILLAGE DE LA RANCE.</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La navigation en Rance nécessite une bonne connaissance des conditions spécifiques au bassin maritime compte-tenu du régime artificiel des marées généré par le fonctionnement du barrage marémoteur.</li> <li>• La Rance se comporte comme une mer intérieure qui attire de nombreux usagers (env. 3000 à 4000 plaisanciers sur le bassin) : la communication relative aux conditions de navigabilité dans le bassin maritime (notamment niveau d'eau) ne semble pas suffisante</li> <li>• Les consignes de navigation et de franchissement doivent être mieux définies, connues et diffusées afin que la plaisance en Rance continue d'être pratiquée dans de bonnes conditions.</li> <li>• Les informations concernant les horaires d'éclusage sont insuffisantes</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliter la diffusion de l'information sur les niveaux d'eau en Rance et toutes modifications relatives aux conditions d'exploitation du barrage</li> <li>• Diffuser / Rappeler plus régulièrement les règles de franchissement/navigation en Rance, dans les ports, zones de mouillages et via internet auprès des associations et plaisanciers</li> <li>• Améliorer et rendre plus « lisibles » les horaires d'éclusages</li> </ul>

FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que la communication entre EDF et les utilisateurs du bassin maritime de la Rance soit optimisée, et que l'ensemble des informations relatives à la plaisance sur le bassin de la Rance soit accessible à chacun par une multiplication des modes de diffusion (presse, journal communal, sites web associations, site spécifique EDF, manuels d'instructions nautiques, annuaire de marées, etc.)</li> </ul>	
MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Diffuser les niveaux d'eau en Rance pour deux semaines roulantes (incluant deux week-ends), et multiplier les modes de diffusion</li> <li>• 2) Afficher sur chaque zone de mouillages et dans les ports sur des panneaux prévus à cet effet les courbes de niveaux en Rance / Affichage par des employés communaux, capitainerie, associations, consignes de franchissement des barrages, etc.</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une information disponible partout sur le bassin de la Rance et régulièrement mise à jour</li> <li>• Une connaissance à l'avance des niveaux d'eau en Rance</li> <li>• Une amélioration de la communication et des rapports entre associations de plaisanciers et EDF</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquête de satisfaction auprès des usagers</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Communes ; Gestionnaires port ou AOT ; Associations de plaisanciers ; GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, associations, clubs nautiques, Yacht-Clubs, Clubs de plongées, Touristes, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	Année		
		2015	2016	2017
Mesures à mettre en œuvre	Mesure 2	Année		
		2016	2017	2018

## 4.2.3 FICHE ACTION 6

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 6	Thématique : Franchissement des écluses	
<p><i>FACILITER LES OPERATIONS DE FRANCHISSEMENT DE L'ECLUSE DU BARRAGE DE LA RANCE ET AMELIORER LES CONDITIONS DE SECURITE ET D'ATTENTE A PROXIMITE</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le franchissement de l'écluse du barrage de la Rance s'avère délicat et génère du stress et de l'appréhension chez les plaisanciers</li> <li>• Certains plaisanciers ne respectent pas les règles de bonne conduite.</li> <li>• Les conditions de sécurité et d'amarrage ne sont pas suffisantes côté mer.</li> <li>• Une augmentation du nombre de franchissement pour les bateaux à faible tirant d'air est souhaitable.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliter les conditions de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance et assurer une bonne sécurité.</li> <li>• Faire respecter les consignes de franchissement du barrage.</li> <li>• Offrir de bonnes conditions d'attente aux plaisanciers devant l'écluse, côté mer notamment et sécuriser l'amarrage.</li> </ul>
	FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que chaque plaisancier franchissant le barrage de la Rance puisse l'effectuer dans les meilleures conditions de sécurité, et avec une parfaite connaissance des règles à respecter.</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Etudier la possibilité de mettre en place des sas plus fréquents pour les embarcations dont le TA est &lt; 4 M.</li> <li>• 2) Matérialiser par peinture ou marque le pont sur les murs de l'écluse du barrage pour permettre aux plaisanciers de se repérer dans le sas</li> <li>• 3) Augmenter le nombre de bouts d'amarrage dans l'écluse (côté mer et côté Rance)</li> <li>• 4) Réduire l'intensité lumineuse la nuit à proximité du barrage</li> <li>• 5) Installer plus de bouées d'attente des deux côtés du barrage et les équiper d'organeaux pour sécuriser l'attente.</li> <li>• 6) Définir précisément, faire connaître et respecter les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance par tous les moyens appropriés</li> <li>• 7) Installer des panneaux d'information aux abords du barrage et au sein de l'écluse afin d'informer les plaisanciers des conditions de franchissement</li> <li>• 8) Faire figurer les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance dans tous les manuels d'instructions nautiques (Almanach du marin breton, Pilote côtier, Bloc Marine, etc.)</li> <li>• 9) Réduire le seuil de sécurité de franchissement à 3,5 M contre 4 actuellement afin d'accentuer le nombre de passages possibles, et informer par panneau lumineux la hauteur d'eau au niveau du seuil.</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une meilleure fluidité de passage de l'écluse du barrage de la Rance</li> <li>• Un franchissement du barrage dans les meilleures conditions de sécurité</li> <li>• Une information connue de tous les utilisateurs</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de bateaux sassés / Enquête de satisfaction auprès des plaisanciers</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Associations ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, associations, clubs nautiques, Yacht-Clubs, Clubs de plongées, Touristes, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 5	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 6	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 7	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 8	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 9	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										

## 4.2.4 FICHE ACTION 7

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n°7	Thématique : Franchissement des écluses	
<p><i>FACILITER LES OPERATIONS DE FRANCHISSEMENT DE L'ÉCLUSE DE LYVET ET AMELIORER LES CONDITIONS DE SECURITE ET D'ATTENTE A PROXIMITE DE L'OUVRAGE</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le franchissement de l'écluse de Lyvet est délicat notamment en raison de l'accumulation de la vase au sein de l'écluse.</li> <li>Le chenal, côté mer, dans l'axe de l'écluse est difficilement praticable principalement en période d'affluence.</li> <li>Absence d'une zone d'évitage à l'aval de l'écluse.</li> <li>La dernière écluse a lieu à 21 heures.</li> <li>Il n'est pas possible de contacter l'écluse par VHF.</li> <li>Le nettoyage des bords intérieurs de l'écluse est insuffisant.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager davantage de plaisanciers à remonter la Rance jusqu'à Dinan.</li> <li>Que l'écluse de Lyvet ne soit pas perçue comme une difficulté ou un obstacle.</li> <li>Faciliter les conditions de franchissement de l'écluse du Lyvet.</li> <li>Assurer les bonnes conditions d'attente et une accessibilité optimale à l'ouvrage.</li> </ul>
FINALITES		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Que chaque plaisancier décidant de remonter la Rance jusqu'à Dinan ne soit pas freiné par le franchissement du barrage de Lyvet et que les conditions de navigabilité, d'utilisation de l'écluse et d'attente soit optimales</li> </ul>		
MESURES		
<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Procéder au nettoyage régulier de l'écluse de Lyvet</li> </ul>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2) Draguer le chenal côté mer dans l'axe de l'écluse de Lyvet et recréer la zone d'évitage</li> <li>• 3) Permettre de contacter l'éclusier de Lyvet par VHF</li> <li>• 4) Etendre les horaires d'éclusages jusqu'à la tombée de la nuit en période estivale</li> </ul>	
<b>RESULTATS ATTENDUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De meilleures conditions de passage de l'écluse de Lyvet</li> <li>• Une remontée de la Rance facilitée jusqu'à Dinan</li> <li>• Un ouvrage entretenu régulièrement</li> </ul>	
<b>INDICATEURS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de remontées de bateaux de passage à Dinan</li> <li>• Nombre de passages à l'écluse de Lyvet</li> </ul>	
<b>LES ACTEURS</b>	
<b>PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS</b>	<b>BENEFICIAIRES</b>
Région (service DIMOTRA) / DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, associations, clubs nautiques, Touristes, etc.

<b>Mesures à mettre en œuvre</b>	<b>Mesure 1</b>	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
	<i>Année</i>	2016	2017	2018						
	<i>Semestre</i>									
	<b>Mesure 2</b>	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
<b>Mesure 3</b>	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
<b>Mesure 4</b>	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										





### 4.3 SATURATION DES SITES

Cette thématique a été proposée suite à l'enquête GIZC et des constats réalisés à l'échelle des deux départements concernant le manque de place d'accueil des bateaux de plaisance.

La saturation des sites est un vaste sujet qui peut être abordé de différentes manières et qui nécessite de faire plusieurs distinctions : petits bateaux et quillards, sites artificiels et zones naturelles, bateaux navigants et bateaux ventouses, bateaux en fin de vie, listes d'attentes, évolution de la flottille, etc.

Plusieurs constats posés par les membres du COPIL s'appuient notamment sur leurs expériences respectives comme gestionnaire de zones de mouillages régies par AOT pour certains ou comme propriétaire d'un bateau amarré dans un port pour d'autres.

Le premier constat est celui d'une demande de places de port ou de mouillages très importante au regard du nombre de places existantes. Les listes d'attente de certains secteurs sont là pour en témoigner. Il s'avère pourtant difficile d'augmenter le nombre de places dans nos bassins de navigation, la réglementation en vigueur en limitant fortement le nombre. De plus, en Rance, la problématique est exacerbée par les difficultés de franchissement du barrage EDF. Un accroissement du nombre de bateaux dans l'estuaire accentuerait l'effet d'engorgement au niveau de l'écluse du barrage. Enfin, la procédure d'obtention d'une nouvelle AOT ou d'une modification d'une AOT existante est très lourde.

La saturation des sites soulève deux interrogations de fond. D'une part le stationnement à l'année des bateaux, et d'autre part l'accueil des visiteurs, des vacanciers, donc des plaisanciers ne nécessitant une place que durant un court laps de temps. L'arrêté préfectoral portant règlement pour la création d'une AOT prévoit que 25 % de places créées soient des places visiteurs. Ce quota n'est le plus souvent atteint que par le départ de titulaires, particulièrement sur le secteur Ille-et-Vilaine. Autre problématique, les bouées visiteurs ne sont pas toujours bien identifiables. Leur occupation pose également des problèmes en termes de durée, donc de mesures de contrôle, difficiles voire impossibles à mettre en œuvre dans le cas d'une gestion associative (la question de l'accueil des visiteurs est également traitée dans le chapitre « Equipements et Services »).

Un point fondamental concerne l'absence d'organisation collective entre les différentes zones d'accueil de navires de plaisance. Une gestion groupée permettrait de proposer d'avantage de places en mutualisant les offres et les demandes. Pour cela il est indispensable de mieux connaître le nombre de demande en attentes, les demandes en « doublon », celles qui n'ont plus lieu d'être, etc. De fait, les informations concernant les disponibilités de places, même temporaires, sont difficiles à obtenir et à mettre en commun.

La création d'un fichier central, regroupant l'ensemble des demandes en attente sur le bassin Rance et sur le bassin Côte d'Emeraude, regroupant les caractéristiques du bateau, pourrait s'envisager. Cela suppose néanmoins une mutualisation des systèmes entre gestionnaires de différents types (communes, associations, CCI, Etat), et travaillant de manière différente. De plus, on peut émettre des réserves sur la volonté des gestionnaires à partager ce type d'information. L'instauration de tarifs annuels pour être inscrits sur liste d'attente ne satisfait pas non plus tous les plaisanciers, même si cela a permis dans certains cas de faire diminuer le nombre d'inscrits sur certaines listes. A Saint-Cast-Le-Guildo, la CCI des Côtes d'Armor - gestionnaire du port - a instauré un tarif de 20 € par an de frais de gestion pour être inscrit sur liste d'attente ; la liste compte environ 750 demandes.

La solution repose-t-elle dans la mise en œuvre généralisée d'une gestion dynamique ? De plus en plus de gestionnaires de ports en font l'expérience en accord avec les titulaires des contrats qui mettent à disposition leur emplacement lors de leurs absences. La commune de St Briac par exemple utilise un logiciel de gestion de son port de 760 places, qui permet de gérer jusqu'à 880 contrats annuels grâce à la gestion des absences des titulaires. Au port de Plouër sur Rance, une place laissée libre peut être occupée au bout de deux jours. L'attribution peut toutefois s'avérer difficile : il est arrivé au capitaine du port de devoir contacter le 12ème inscrit sur liste d'attente, les 11 précédents n'étant plus intéressés pour des raisons diverses. A St Malo, en plus du port des Bas-Sablons, un système de gestion dynamique des places a aussi été instauré sur les zones de mouillages. Lorsqu'un plaisancier libère sa bouée, l'association gestionnaire de la zone concernée peut accorder temporairement cette place à un autre demandeur.

Ces déclinaisons autour de la saturation des sites invitent également à réfléchir à l'évolution de la plaisance en elle-même. L'âge moyen des plaisanciers actuels va avoir une influence sur cette évolution, tout comme l'augmentation de la part des semi-rigides, celle de la location de bateaux et le vieillissement de la flotte. 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. Cette évolution pose aussi la question du bon état des ouvrages d'accès à l'eau ainsi qu'aux aménagements environnants à terre.

Les questions d'encombrement des sites d'accueil de bateaux de plaisance amènent aussi à s'interroger sur la nécessité ou non d'installer des ports à sec. Ce type d'infrastructure représente un coût important pour l'utilisateur et ne répond pas systématiquement à la question, en particulier sur notre littoral. En effet, de nombreuses questions se posent 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.), d'autant plus que ce type d'infrastructure n'accueille

généralement que de petites unités à moteur, dont l'accroissement du nombre risquerait d'entraîner, particulièrement en Rance, des difficultés de cohabitation et d'encombrement.

Les membres du COPIL souhaitent également que des solutions soient trouvées en ce qui concerne l'occupation de certaines places par des bateaux ventouses, c'est-à-dire les navires ne navigant pas ou très peu. Les mouillages ne doivent pas être des « garages à bateaux » mais doivent être destinés à des bateaux qui naviguent. Ces situations ne se règlent le plus souvent qu'au cas par cas, entre le gestionnaire et le propriétaire du bateau et/ou dans le cadre d'un règlement bien spécifique et accepté par les deux parties. Il est difficile en effet de faire ôter un bateau ventouse dès lors que son propriétaire paie sa redevance annuelle. De plus, il convient aussi de s'interroger sur le délai d'occupation d'une bouée à partir duquel on peut considérer un bateau comme « ventouse », d'autant plus si celui-ci est entretenu. Certains bateaux immobiles sont même couverts de végétation (par exemple à Lyvet).

Dans certains cas, en plus d'être des bateaux ventouses, certains sont en fin de vie voire à l'état d'épave, et peuvent présenter une source de pollution ou être un danger pour la navigation. Cette question de la gestion des unités épaves fait l'objet de nombreuses interrogations partout en Bretagne. Le sujet a été traité dans le cadre d'opérations ponctuelles d'enlèvement, parfois organisées par les communes elles-mêmes, en accord avec les services de l'Etat, ou dans le cadre d'opérations de collectes groupées. Les initiatives ou les intentions qui vont dans ce sens se multiplient, mais relèvent avant tout de la volonté du maire dont le pouvoir de police lui permet de faire enlever, aux frais du propriétaire (ce qui sous-entend de le retrouver), une épave occupant le domaine public municipal ou maritime (dans le cas d'une AOT) afin de supprimer tout risque de pollution ou entrave à la sécurité ou à la navigation. Il convient dans ces cas-là d'effectuer une distinction claire entre épaves de plaisance, épaves plastiques, épaves bois ou épaves patrimoniales. La destruction des petites embarcations plastiques ou annexes doit s'effectuer par un organisme certifié. La filière bretonne est en plein développement et de mieux en mieux structurée, et les opérations de collectes mutualisées se multipliant, on peut aussi s'attendre à des tarifs en baisse.

La saturation des sites de plaisance est un sujet complexe, qui rappelle que tout est lié en zone littorale et côtière. La volonté du COPIL a été de creuser au maximum les propositions sur le sujet en ne s'arrêtant pas à la première difficulté de réalisation. Les actions proposées restent suffisamment ouvertes au débat et adaptables par ceux qui les entreprendront, afin de répondre à l'investissement en temps et/ou en moyens qu'elles requerront, eu égard à l'évolution structurelle vers laquelle tend l'activité de plaisance. A long terme, leur mise en œuvre doit notamment permettre une optimisation du nombre de places d'accueil occupées par des bateaux navigants régulièrement et/ou de passage.

## 4.3.1 FICHE ACTION 8

Livre Bleu de la plaisance sur le territoire Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n°8	Thématique : Saturation des sites	
<p><i>OPTIMISER LA GESTION DES PLACES DE MOUILLAGES EN RANCE-CÔTE D'EMERAUDE</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nombre de demandes de places en zones de mouillages ou port est très important par rapport au nombre de places existantes</li> <li>• Il est difficile d'augmenter le nombre de places dans les zones de mouillages et ports structurants du territoire</li> <li>• Il est difficile de créer de nouvelles zones de mouillages</li> <li>• Il y a méconnaissance du nombre exact de demandes en attente compte tenu de l'inscription sur plusieurs listes de nombreux plaisanciers</li> <li>• Il n'y a pas de gestion collective des places et les systèmes de gestion sont multiples</li> <li>• Les informations concernant la disponibilité même temporaire de places sont difficiles à obtenir auprès des gestionnaires</li> <li>• Certaines places sont occupées par des bateaux qui ne naviguent pas ou très peu</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avoir une idée précise des demandes en attente de places ou bouées de mouillage en Rance et Côte d'Emeraude</li> <li>• Offrir davantage de possibilités de places aux demandeurs en mutualisant les demandes et les offres</li> <li>• Offrir des possibilités de mouillage à ceux qui naviguent et encourager le retrait des bateaux « ventouses »</li> </ul>

FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que la gestion du nombre de places de port ou de mouillages en Rance Côte d'Emeraude soit optimisée de manière à proposer aux plaisanciers demandeurs davantage de possibilités de mouillages permanents ou temporaires</li> </ul>	
MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Engager et/ou poursuivre les réflexions sur les possibilités de gestion coordonnée des listes d'attente</li> <li>• 2) Mettre en place une base de données partagées entre gestionnaires volontaires permettant de recenser toutes les demandes de mouillages avec caractéristiques du bateau</li> <li>• 3) Réglementer et favoriser le prêt temporaire de mouillages entre plaisanciers</li> <li>• 4) Optimiser la gestion dynamique des places avec les gestionnaires qui le souhaitent afin de permettre à plus de plaisanciers de bénéficier d'un mouillage ou d'une place sans en augmenter le nombre</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des données précises concernant les places disponibles sur les bassins de Rance et Côte d'Emeraude</li> <li>• Une meilleure connaissance de la situation de l'offre et de la demande en places de ports ou zones de mouillage sur Rance - Côte d'Emeraude</li> <li>• Le développement d'une gestion dynamique des places avec les gestionnaires volontaires</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre exact de demandes de places temporaires ou permanentes</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Gestionnaires de port ou AOT, communes, associations, services de l'Etat, GIZC Pays de Dinan, filières de déconstruction	Plaisanciers, gestionnaires, clubs nautiques, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
	<i>Année</i>	2016	2017	2018						
	<i>Semestre</i>									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										

## 4.3.2 FICHE ACTION 9

Livre Bleu de la plaisance sur le territoire Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n°9	Thématique : Saturation des sites	
<p><i>PROPOSER DES MESURES DE GESTION POUR LES BATEAUX DE PLAISANCE EN FIN DE VIE OU EPAVE ET PRESENTS EN HAUT DE GREVE, DANS LES PORTS OU ZONES DE MOUILLAGES</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le nombre de bateaux en fin de vie augmente régulièrement et augmentera sensiblement dans les années à venir</li> <li>Les bateaux épaves en haut de grève représentent un réel souci pour les communes concernées et sont une source de pollution (plastique, hydrocarbure, batterie, etc.)</li> <li>Des filières de traitement se mettent en place à l'échelle régionale et sont déjà opérationnelles dans d'autres territoires bretons</li> <li>La réglementation est complexe et contraignante en ce qui concerne l'enlèvement des épaves par les communes ou les gestionnaires</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Avoir une connaissance du gisement de bateaux épaves ou en fin de vie sur le territoire Rance-Côte d'Emeraude</li> <li>Faciliter l'identification des épaves et la procédure d'enlèvement en rapport avec les services de l'Etat concernés</li> <li>Permettre l'enlèvement régulier des épaves sur le territoire en procédant à des opérations de collectes mutualisées</li> <li>Sensibiliser les plaisanciers et chantiers navals aux enjeux liés aux bateaux épaves ou en fin de vie et à l'existence de filières de déconstruction/recyclage</li> <li>Promouvoir et encourager la construction de bateaux en matériaux recyclables</li> </ul>

FINALITES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les bateaux en fin de vie ou les épaves non patrimoniales gisant en haut de grève intègrent des filières professionnelles de déconstruction et ne représentent plus une source de pollution, une gêne visuelle ou un problème de sécurité.</li> </ul>	
MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Réaliser l'inventaire et organiser la collecte des bateaux de plaisance épave ou en fin de vie sur Rance - Côte d'Emeraude et leur traitement par filière dédiée</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les plaisanciers soient informés de leur responsabilité lors de l'abandon d'un bateau de plaisance</li> <li>• Que l'information concernant les procédures de traitement et de recyclage des bateaux en fin de vie soit connue</li> <li>• Que les opérations d'identification des propriétaires et/ou d'enlèvement des épaves par les communes et gestionnaires soient facilitées</li> <li>• Que les chantiers navals soient impliqués dans le traitement de cette problématique et y trouve également un intérêt</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nombre d'épaves gisant en haut de grève</li> <li>• Le nombre de bateaux épaves ou en fin de vie collectés, traités et/ou déconstruits</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Communes, GIZC Pays de Dinan, Communautés de communes, associations, gestionnaires, chantiers navals, Services de l'Etat	Plaisanciers, communes, gestionnaires,

mètre en œuvre	Mesure 1				
		Année	2016	2017	2018
		Semestre			





#### 4.4 ACCES A L'EAU ET STATIONNEMENT

Les réflexions menées au chapitre précédent amènent tout naturellement à penser aussi aux accès à la mer, aux infrastructures type cales ou rampes, ainsi qu'aux aménagements à terre. La flottille sur remorque se développe, eu égard notamment au manque de place, à une évolution des pratiques et aux profils des plaisanciers.

Une distinction doit être faite ici entre d'une part les mises à l'eau des unités en début de saison pour rejoindre leur poste de mouillage, et d'autre part les mises à l'eau des bateaux sortant à la journée, donc des unités sur remorque.

L'essor du nombre de bateaux sur remorque et donc des nouvelles pratiques de plaisance induit des questions quant au bon état des ouvrages d'accès à la mer ainsi qu'à leur accessibilité terrestre et maritime.

Un manque d'information conduit les usagers à utiliser des sites mal aménagés au détriment de cales plus adaptées. La cale du barrage à La Richardais ne serait ainsi pas suffisamment utilisée alors même que son accès routier est aisé et que la zone de retournement est largement suffisante pour manœuvrer. Situé à proximité immédiate du barrage, ce site mériterait sans doute plus d'attention.

D'une façon générale, le principal obstacle rencontré concerne la possibilité de stationnement des véhicules et remorques et non la possibilité de mise à l'eau stricto sensu. C'est donc avant tout à terre que des solutions doivent être trouvées pour rendre un accès à l'eau « rentable ». A Plouër-sur-Rance, un aménagement a été réalisé sur le terre-plein pour le stationnement des remorques à 200 mètres de la cale du port de plaisance. Dans plusieurs secteurs, des zones de stationnement existent mais ne sont pas placées à proximité des cales. La difficulté réside alors dans le fait d'obliger les utilisateurs à stationner leur véhicule sur la zone prévue, en insistant sur le fait que le temps passé au transfert de la voiture de la cale au parking ne représente pas risque d'échouage, sachant que la mise à l'eau est rarement effectuée par une personne seule.

Les membres du COPIL s'inquiètent d'une éventuelle augmentation du nombre d'accès à l'eau ou d'une amélioration de sites existants : ne risque-t-on pas d'accroître les problèmes de saturation sur l'eau, et pour la Rance, l'engorgement au barrage pour rejoindre la mer ?

Par ailleurs, sur une zone côtière toujours plus occupée par les loisirs, et si la tendance à la hausse du nombre d'utilisateurs de cales de mise à l'eau se confirme, la question se pose d'une démarcation des zones en fonction des usages afin d'éviter conflits voire accidents, et surtout d'organiser l'espace.

Le développement de la flottille sur remorque impose un entretien régulier des cales, ce qui représente un coût pour les communes, notamment de nettoyage. Au port du Guildo par exemple, la cale de mise à l'eau doit régulièrement être passée au nettoyeur haute pression pour ôter la vase qui s'y accumule à chaque marée. La gratuité de l'usage de ces aménagements (cale et parking) est donc régulièrement l'objet de débats. Si le maintien de l'accès à la cale libre et gratuit est souhaité

par tous, l'acquittement d'un droit pour le stationnement du véhicule et de la remorque est aujourd'hui une pratique courante (ex : Saint-Cast-Le-Guildo au sein de la concession CCI). Pour certaines cales où des travaux d'entretien lourds doivent être programmés dans les années à venir, la question de la répercussion de l'investissement sur les usagers reste posée. A titre d'exemple, à Fréhel, la cale de l'anse du Croc a ainsi été entièrement rénovée en 2013, pour un coût supérieur à 400 000€ supporté par la commune.

Dans le cadre de la mission GIZC, un inventaire de l'ensemble des accès à l'eau du territoire a d'ores et déjà été réalisé. Il permet de renseigner près d'une trentaine de critères d'accessibilité, d'état, d'équipement et de faire certaines propositions.

Sur certains sites, des aménagements simples permettraient de répondre aux attentes au moins pour certaines pratiques de plaisance légère. Celles-ci ne sont pas réellement une source de conflits avec les mises à l'eau sur remorques mais posent la question du partage des équipements entre les différentes pratiques.

Dans le cadre des procédures de renouvellement des AOT des zones de mouillages, des demandes d'aménagement ont permis l'implantation de mouillages supplémentaires réservés aux semi-rigides selon des modalités d'attribution spécifiques (location de courtes durées en période estivale). Ce dispositif a été testé avec succès à Lancieux sur la zone de l'Ilet et permis de diminuer le nombre de mise à l'eau quotidienne, donc la circulation des véhicules attelés au sein de la station.



La cohabitation entre tous les usagers des accès à l'eau n'est pas forcément conflictuelle (plongeurs, kayakistes, secours, voile légère, etc.), mais la multiplicité des usages rend plus criant l'insuffisance des équipements. Cela se manifeste notamment à l'arrivée des véhicules de clubs nautiques, transportant 10/12 embarcations sur remorques, dans des zones de mises à l'eau et de stationnement qui peuvent se trouver rapidement encombrées.

Certaines pratiques sont régulièrement dénoncées comme source de nuisances sonores, voire d'incivilité (l'exemple le plus fréquemment cité est le jet ski). Les comportements de « nouveaux utilisateurs » des bassins de navigation, en Rance ou sur la côte, sont similaires à ce qui peut s'observer sur la route. Devenus des « consommateurs de mer », ces comportements vont de pair avec la disparition de « l'esprit marin » déjà mentionnée.

Il n'est pas envisageable de restreindre l'accès à l'eau à une catégorie d'utilisateurs plutôt qu'une autre. D'une part parce que les communes ne disposent d'aucun moyen légal pour le faire, d'autre part parce qu'il est important de considérer les retombées économiques sur le territoire engendrées par ces activités. Mais il importe de réfléchir à l'information et la sensibilisation au partage des espaces afin d'éviter les conflits entre les différents types d'acteurs qui occupent la zone côtière.

Un levier d'action réside dans la mise en œuvre d'une information claire et accessible à tous pour le bon usage des accès à l'eau et des zones de stationnement.

## 4.4.1 FICHE ACTION 10

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 10	Thématique : Accès à l'eau et stationnement	
<p><i>AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCES A L'EAU, DE STATIONNEMENT ET DE COHABITATION ENTRE LES DIFFERENTS USAGERS</i></p>		
CONSTATS		ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un développement important de la flottille sur remorque mis à l'eau pour des sorties à la journée</li> <li>• Les sites de mise à l'eau sur la côte sont encombrés et/ou peu pratiques (marnage, stationnement, sites exposés...)</li> <li>• Le bassin de la Rance présente des conditions idéales de mises à l'eau et attire cette catégorie de plaisanciers</li> <li>• Les mises à l'eau s'effectuent par conséquent de plus en plus en Rance, en dépit de l'encombrement provoqué par le passage obligé de l'écluse du barrage qui forme un goulet d'étranglement pour rejoindre la mer</li> <li>• Une cohabitation difficile sur certains accès à l'eau entre les différents usagers et des difficultés liées au stationnement des véhicules attelés</li> <li>• Des difficultés - financières et administratives - d'aménagement et d'entretien des ouvrages d'accès à l'eau, et donc plusieurs cales en mauvais état</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les conditions d'accès à l'eau et de stationnement des véhicules attelés</li> <li>• S'adapter à l'augmentation du nombre d'unités sur remorque et à l'évolution des pratiques de plaisance (sorties limitées, semi-rigides, etc.)</li> <li>• Développer le nombre de site de mise à l'eau sur la côte afin de réduire fortement le nombre de mise à l'eau en Rance et soulager l'engorgement à l'écluse du barrage</li> <li>• Faire connaître aux usagers les différentes possibilités de mise à l'eau et rappeler les règles d'utilisation et de sécurité</li> </ul>

FINALITES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les conditions d'utilisation des sites de mise à l'eau et leur organisation (stationnement, équipement, recensement) en Rance Côte d'Emeraude soient améliorées afin de faire face à l'évolution des pratiques de plaisance, à l'évolution de la flottille et aux enjeux de cohabitation des différents usagers (secours, pêche, baignade, voile légère, etc.).</li> </ul>
MESURES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Identifier des sites d'accès à l'eau aménageable et procéder à ces opérations, à l'appui du diagnostic réalisé dans le cadre de la GIZC</li> <li>• 2) Améliorer les possibilités de mise à l'eau à la cale du barrage (côté Rance) à proximité de la gare maritime et proposer un aménagement similaire à l'aval (côté mer)</li> <li>• 3) Procéder à l'aménagement de sites réservés aux loisirs nautiques : kayak, voile légère, jet ski, etc.</li> <li>• 4) Disposer des panneaux d'information à proximité des cales de mise à l'eau afin de rappeler les règles d'utilisation (stationnement, baignade, secours, etc.)</li> <li>• 5) Informer les utilisateurs des disponibilités des sites d'accès à l'eau (WEB SIG, plaquette, presse, etc.)</li> </ul>
RESULTATS ATTENDUS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des données précises concernant l'évolution du nombre d'unités de type semi-rigide sur les bassins de Rance et Côte d'Emeraude (ex : comptage par les éclusiers, les agents CCI ou capitainerie pour les mises à l'eau, etc.)</li> <li>• Une meilleure connaissance des possibilités de mise à l'eau sur le territoire pour les plaisanciers</li> <li>• Une amélioration des conditions de stationnement autour des sites d'accès à l'eau et une meilleure gestion des sites pour une réduction des conflits d'usages</li> </ul>
INDICATEURS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de mises à l'eau (sorties à la journée) sur certains sites « pilotes »</li> </ul>

LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Communes, associations, gestionnaires, services de l'Etat, Région, département, GIZC Pays de Dinan, Côtes d'Armor Développement (CAD)	Plaisanciers, secours, communes, clubs nautiques, etc.

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018					
	Semestre								
	Mesure 2								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
Année	2016	2017	2018						
Semestre									
Mesure 3									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018						
Semestre									
Mesure 4									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018						
Semestre									
Mesure 5									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018						
Semestre									

## 4.5 CARENAGE

Le carénage a été le point de départ des réflexions au lancement de la démarche GIZC. Elles ont conduit à mener un diagnostic global sur la plaisance afin de replacer la problématique au cœur d'un état des lieux basé sur une réalité de terrain, celle vécue quotidiennement par les plaisanciers.

Le sujet du carénage suscite énormément de débats. Les uns sont soucieux de caréner dans les règles, c'est-à-dire celles imposées par la protection des masses d'eaux qui nécessitent l'utilisation d'équipements souvent coûteux. Les autres souhaitent préserver des pratiques de carénage qui font « partie du paysage Rance-Côte d'Emeraude » et permettent à la plaisance de demeurer une activité accessible et conviviale.

La notion même de carénage pose question. Certains n'utilisent le mot que pour évoquer le « grand carénage », 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. Dans cette situation, tout le monde s'accorde à dire que cela doit s'effectuer sur une aire aménagée.

En revanche les interrogations portent davantage sur les opérations de nettoyage de la coque et de remise en peinture, effectuée en moyenne une fois par an. S'agit-il de carénage ou d'entretien ? Le rinçage et le nettoyage d'une coque avec une éponge sont-ils aussi considérés comme du carénage ?

Pour tenter d'apporter une réponse, il convient de se pencher sur les textes réglementaires et de rappeler que ce n'est bien entendu pas le carénage qui est interdit, mais la pollution du milieu naturel par le rejet d'effluents. Légalement, l'opération de carénage est considérée comme néfaste pour l'environnement dès lors que des rejets polluants s'échappent dans le milieu. Or le carénage sur grève entraîne quasi inévitablement le rejet de particules de produits toxiques vers le milieu naturel, que cela soit au moment du grattage/ponçage ou de la remise en peinture<sup>9</sup>.

L'approbation récente (15/12/2013) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Rance-Frémur Baie de Beaussais, outil de planification à portée réglementaire, a accentué les inquiétudes des plaisanciers et des professionnels des chantiers navals sur ce sujet. 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. Les professionnels concernés ont jusqu'à fin 2015 pour s'équiper d'installations permettant la collecte et le traitement des effluents de carénage. Ils bénéficient en cela de subventions de l'Agence de l'Eau à hauteur de 70% du montant total de l'investissement<sup>10</sup> dans le cadre du programme Vague Bleue Carénage co-porté par la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat. A

<sup>9</sup> Au moment du grattage de la coque, le produit a perdu pratiquement toute son efficacité. C'est après la remise en peinture et donc la mise à l'eau de l'embarcation que le biocide contenu dans les peintures antifouling est le plus efficace.

<sup>10</sup> L'équipement des collectivités en aire de carénage est subventionné à hauteur de 35 % maximum. Ce pourcentage fait réagir les collectivités qui déplorent de ne pas être aidées à la même hauteur que les acteurs privés.

l'échelle de tout le bassin Loire-Bretagne couvert par l'Agence, 20 chantiers ont pu être équipés d'une aire de carénage « propre » et 18 autres sont en cours d'équipement<sup>11</sup>. Malgré ces aides, certains « petits » chantiers ne sont pas en mesure d'investir compte-tenu des délais impartis.

Bien entendu, sur un territoire comme Rance-Côte d'Emeraude, il n'est pas envisageable d'implanter une aire de carénage dans chaque commune disposant d'une ou plusieurs zones de mouillages. La mutualisation de l'offre s'avère indispensable pour des raisons économiques évidentes, mais aussi parce que le cadre réglementaire (loi littoral, Natura 2000, sites classés ou inscrits) réduit fortement les possibilités d'implantation. L'inventaire des zones de mouillages réalisé dans le cadre de la GIZC a pu mettre en avant pour chacune de ces zones les contraintes réglementaires qui s'y appliquent, et qui confirment le manque d'espace disponible, sachant qu'un tel investissement nécessite également d'être rentabilisé. Deux secteurs sont à distinguer : la Rance et le littoral. Les uns n'iront pas caréner chez les autres, et à l'intérieur même de ces sous-bassins, l'enquête a démontré le besoin pour les plaisanciers de disposer de sites de carénage à proximité de leurs embarcations.

Le Conseil Général des Côtes d'Armor prévoyait dans son schéma départemental d'aires de carénage de grosses unités de traitement, réparties sur le département. En Rance, 2000 m<sup>2</sup> de surface était ainsi inscrits comme la surface nécessaire pour répondre à la demande. Tout le monde s'accorde à dire que cette proposition n'est pas réalisable en raison notamment de l'indisponibilité des terrains. L'aire de St Cast, d'une surface de 1200 m<sup>2</sup> environ permet d'accueillir une vingtaine de bateaux simultanément pour un carénage sur terre-plein. A St Malo, il est possible de caréner son bateau à terre sur l'aire dédiée ou à l'échouage sur la cale qui peut accueillir jusqu'à six bateaux en même temps. Il s'agit des deux seuls équipements accessibles au public sur la côte d'Emeraude.

L'étude menée par le Parc Naturel Marin d'Iroise (PNMI) en partenariat avec Nautisme en Finistère a permis de prouver la nécessité de « multiplier les lieux de carénage afin de limiter les carénages sauvages. En effet, il existe plusieurs dizaines de milles nautiques entre chaque aire de carénage et cela peut représenter un frein pour les plus petites unités qui se tourneront vers des méthodes traditionnelles et polluantes »<sup>12</sup>. C'est dans ce contexte également que le PNMI entend lancer un programme permettant d'expérimenter des techniques complémentaires aux solutions de carénage habituelles et aux peintures antifouling, propositions qui figurent également parmi celles élaborées par le COPIL Rance-Côte d'Emeraude.

En Rance, il n'existe pas encore d'équipement public. La municipalité de Plouër-sur-Rance travaille à un projet de cale de carénage submersible pour son port de plaisance. Le projet n'a pas encore abouti en raison de la lourdeur administrative du dossier, de son coût très lourd à supporter pour une commune seule et de la particularité du site et du marnage artificiel. Cet équipement permettrait d'accueillir 3 à 4 bateaux simultanément sur 225 m<sup>2</sup> de surface. Bien entendu, cela

<sup>11</sup> Chiffres fournis par l'AELB/30.04.2015/Journée Carénage/EcoNav/UBS Lorient

<sup>12</sup> *Ibid.*



ne suffirait pas à répondre aux besoins exprimés<sup>13</sup> sur la Rance mais constitue un exemple de réflexion à suivre, répondant à la fois au manque de surface disponible à terre ainsi qu'aux pratiques de carénage à l'échouage. Il est donc indispensable de réfléchir à l'implantation d'équipements complémentaires sur d'autres sites. Des petites unités en configuration submersible - mais pas uniquement - pourraient voir le jour sur les deux rives de la Rance. Des sites tels que St Suliac, La Richardais ou La Hisse sont régulièrement cités comme pouvant potentiellement accueillir un équipement de carénage mais aussi de réfléchir à des solutions alternatives aux aires de carénage « classique ».

En effet, les conclusions apportées grâce aux études menées par l'unité de Recherche et de Développement de Labocéa sur le suivi des peintures anti salissures et l'efficacité des aires de carénage situées dans le périmètre du PNMI amènent à s'interroger. Ces études montrent que les traces de pollution liées à l'antifouling se retrouvent en mer et dans les sédiments portuaires (relargage de la peinture une fois la coque à l'eau, ruissellement dans les eaux du port au moment du lavage, gouttes de peinture au moment de l'application de l'antifouling). On retrouve également dans plusieurs filtres de stations de carénage testées (aucune ne détient le label Vague Bleue) d'impressionnantes quantités de produits de TBT ou de Diuron pourtant interdits depuis plusieurs années. Plusieurs installations testées ont montré anomalies, liées à des pannes, des règles non respectées (bateaux mal positionnés) ou un manque d'entretien.

La diversité de la flottille de Rance-Côte d'Emeraude incite naturellement à réfléchir à des solutions multiples, complémentaires et variées, mais il restera toujours difficile de répondre à toutes les situations. Beaucoup de professionnels ne sont pas équipés alors que l'enquête GIZC a démontré que près d'un bateau sur deux est caréné dans l'enceinte d'un chantier naval. 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 directement sur la grève. Autre exemple, un propriétaire de doris ne se rendra pas sur une aire de carénage. La problématique des bateaux transportables, hivernés à domicile se pose également, sachant que dans ces cas-là, leurs propriétaires carènent à domicile.

Il existe en effet deux grandes catégories de plaisanciers. D'une part ceux 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. D'autre part, ceux qui par tradition et/ou par manque de moyens procèdent eux-mêmes au carénage de leurs bateaux sur grève, sur terre-plein ou sur cale, sur leur zone d'hivernage ou à leur domicile. C'est pour eux qu'il est nécessaire de créer des aires à coût raisonnable ; le coût du carénage sur cale étant bien entendu moins cher pour le plaisancier puisque ne nécessitant pas de manutention. 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 « locaux » - même s'ils hivernent leurs bateaux dans un chantier - procèdent souvent eux-mêmes au carénage de leur bateau. Il s'agit donc d'utilisateurs différents et aux attentes différentes.

---

<sup>13</sup> Il y a plus de 3000 bateaux en Rance et 450 uniquement à Plouër sur Rance.

Le problème du carénage étant l'application de peinture antifouling biocides, des solutions de nettoyage des coques plastiques existent mais doivent encore faire leurs preuves aux yeux des plaisanciers. La mise en place de laveurs haute pression avec monnayeur sur les cales peut être une solution pour inciter à laver les coques plastiques plus régulièrement, et donc réduire l'utilisation des peintures. 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. Ces solutions doivent être testées localement et les plaisanciers doivent se les approprier, d'où une importante campagne de communication, d'expérimentation et de sensibilisation à mener.

En dépit des débats passionnés qu'entraîne le sujet du carénage, les membres du COPIL et les participants à la commission plaisance ont souligné les difficultés à agir concrètement. En effet, ce sujet est épineux et dépend avant tout d'une définition claire et acceptée par tous de la notion même de « carénage ». Les différences d'explication quant à l'action de caréner une coque de plaisance se révèlent au sein même de certains services de l'Etat.

De fait, la fiche action liée à ce sujet fait uniquement mention du souhait du COPIL de s'associer aux actions portées sur le sujet et qui doivent être pilotées par les acteurs réglementaires du territoire. Cela nécessite un travail en amont associant décideurs et utilisateurs du bassin maritime afin d'élaborer une définition partagée de la notion et de la problématique du carénage. Parallèlement, il importe que l'information concernant le carénage circule sans obstacles au sein des associations de plaisanciers. Des outils peuvent donc être imaginés afin d'améliorer cette situation.

## 4.5.1 FICHE ACTION 11

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 11	Thématique : Carénage	
<p><i>TRAITER LA PROBLEMATIQUE DU CARENAGE DES BATEAUX DE PLAISANCE EN FONCTION DES BESOINS, DES USAGES ET EN CONCERTATION</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réglementation interdit le rejet des effluents de carénage dans le milieu naturel et impose que les opérations soient effectuées sur des sites dédiés et équipés de moyens de traitement des effluents</li> <li>• Sur le secteur Rance - Côte d'Emeraude, le nombre d'infrastructures est insuffisant pour satisfaire les besoins</li> <li>• Les pratiques de carénage sont variables en fonction du type de bateau et des habitudes des plaisanciers (carénage réalisé par un professionnel dans un chantier naval ou effectué par le propriétaire sur le site d'hivernage de son bateau par tradition ou raison financière)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les plaisanciers de la réglementation relative au carénage</li> <li>• Informer les chantiers navals des nouvelles dispositions réglementaires et des aides dont ils peuvent bénéficier</li> <li>• Identifier les besoins en fonction du type de bateau et des pratiques de carénage adoptées par les plaisanciers</li> <li>• Inventorier les besoins en termes de type de sites et de localisation géographique, répondant aux besoins</li> </ul>
		<b>FINALITES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qu'un ensemble d'installations de carénage conforme à la réglementation soit mis à disposition des plaisanciers de Rance et Côte d'Emeraude</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Faire diffuser et mettre à jour régulièrement par les services compétents l'information relative au carénage</li> <li>• 2) Mettre en place des équipements nécessaires et adaptés aux différents besoins à l'échelle des bassins de navigation</li> <li>• 3) Etudier les possibilités de mutualiser les moyens, installations et coûts supportés par les collectivités</li> <li>• 4) Rechercher et tester des solutions autres que les peintures antifouling et cales de carénage</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un développement des équipements indispensables pour satisfaire tous les types de demandes, fonction du type de bateau et des habitudes des plaisanciers</li> <li>• Une prise de conscience par les plaisanciers des conséquences induites par les carénages sauvages</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'équipements sur le territoire</li> <li>• Suivi de la fréquentation des aires de carénage</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Communes, EPCI, Agence de l'Eau Loire Bretagne, SAGE, GIZC Pays de Dinan, chantiers navals, services de l'Etat, gestionnaires, associations	Plaisanciers, chantiers navals, pêcheurs professionnels,

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
	<i>Année</i>	2016	2017	2018						
	<i>Semestre</i>									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>			
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td><i>Année</i></td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td><i>Semestre</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Année</i>	2016	2017	2018	<i>Semestre</i>				
<i>Année</i>	2016	2017	2018							
<i>Semestre</i>										



## 4.6 ENVASEMENT ET BALISAGE

La Commission Plaisance consacrée à cette thématique avait rassemblé beaucoup de plaisanciers, particulièrement soucieux de voir s'améliorer la situation en Rance maritime. La question du balisage a été adjointe suite au constat effectué lors du dépouillement de l'enquête qui avait révélé l'inadaptation par endroit du balisage en raison de l'envasement du chenal de navigation.

La thématique ici traitée concentre donc principalement les discussions sur l'estuaire de la Rance et les conditions de navigabilité du barrage EDF jusqu'à Dinan. Tel qu'annoncé par l'association CŒUR-Emeraude, le piège à sédiments de Lyvet a été curé en début d'année 2015. Les impacts de cette opération sur l'envasement de l'estuaire et sur les conditions de navigation en Rance sont à évaluer. Lors des Commissions de 2014, les représentants de la DDTM avaient souligné que le curage du piège à sédiment de Lyvet ne réglerait pas le problème de l'envasement du chenal de navigation. EDF est contractuellement tenue d'entretenir le chenal de navigation en Rance maritime, de l'usine marémotrice jusqu'à Lyvet. Nombreux sont ceux qui estiment que le volume de vase extrait du piège (65 000 m<sup>3</sup> pour 3 ans) reste insuffisant. Pour certains, c'est une extraction d'au moins 50 000 m<sup>3</sup> chaque année qu'il serait nécessaire d'opérer pour observer des effets bénéfiques sur l'état actuel de l'estuaire. En attendant, et afin que des actions d'entretien du chenal soient rapidement mises en place, d'aucuns pensent qu'il est indispensable de renégocier le contrat de concession liant EDF à l'Etat dont le terme est prévu en 2043.

L'envasement concerne également la partie fluviale de la Rance, de Dinan jusqu'au Châtelier. L'entretien de ce secteur est désormais dévolu à la Région Bretagne, plus précisément au service des Voies Navigables. A Dinan, certains plaisanciers ont témoigné de leur impossibilité d'aller sous la grue de démantage en raison de la vase. Plusieurs bateaux qui y sont amarrés ont même de la gêne dès lors que le niveau d'eau baisse de 30 à 40 cm.

Si la praticabilité du chenal de navigation pose beaucoup d'interrogations aux plaisanciers, il convient de rappeler que d'autres utilisateurs de l'estuaire soulèvent également des difficultés (Ecole de voile de Plouër, kayakistes, ...). Entre Plouër et Mordreuc, les témoignages indiquent que la zone envasée semble s'étaler et qu'à certains endroits de la nouvelle zone de mouillage créée en 2004, près de deux mètres de vase se sont accumulés en dix ans. L'accès au Port St Jean est également cité comme étant de plus en plus difficile, le secteur aurait enregistré 60 cm de vase en seulement deux ans. Il est aussi fait état sur le secteur de La Richardais d'une langue de vase à la sortie de l'écluse, au niveau de l'Anse des rivières. A l'amont du barrage côté est, au niveau de La Passagère, le courant du barrage empêche la vase de se déposer, en revanche au fond de l'anse de Quelmer, la zone dite « la Vasière » se colmatent un peu plus chaque année.

Sur la côte, le principal problème d'envasement relevé concerne le chenal de St Cast. La cote est censée y être de - 2 m or le dernier relevé bathymétrique laisse effectivement supposer que le fonds remonte. A Dinard, et depuis de nombreuses années, c'est la zone de la souille qui pose problème. L'envasement de l'Arguenon

et plus particulièrement au niveau du port du Guildo pose également question. Le fond de l'estuaire du Frémur, à Lancieux, se colmate également.

En écho à ces problématiques s'affichent celles liées au balisage. En plusieurs endroits, les plaisanciers locaux ont confié ne plus se fier au balisage existant. A titre d'exemple, dans le secteur de Morgrève, il n'y a qu'un balisage bâbord. Les bateaux redescendant vers la mer s'en écartent naturellement en laissant les balises à tribord. Or l'engraissement d'une banquettes de vase au même endroit et en rive gauche - non signalée - entraîne très régulièrement des échouages parmi les non habitués des lieux. Les locaux eux serrent les balises justement pour éviter cette zone envasée. Si des balises tribord étaient installées à cet endroit, le passage en serait donc facilité.

En 2014, des opérations ont été menées en Rance maritime afin de repositionner et/ou remplacer certaines balises par le service des Phares et Balises. Une quinzaine de balises ont été remplacées, et la totalité devrait l'être d'ici la fin 2015, cependant leur nombre et leur positionnement n'ont pas évolué. La partie de la Rance située entre le barrage EDF et St Suliac est bien balisée, mais l'amont de cette zone mériterait l'ajout de balises supplémentaires. Des plaisanciers ont confirmé ne plus remonter jusqu'à Dinan par peur de s'échouer en raison d'un chenal mal balisé. Les Phares et Balises ont reconnu l'intérêt de rencontrer régulièrement les plaisanciers afin de recueillir les avis, les besoins, les signalements. La question d'un balisage lumineux se pose en raison d'erreurs sur la carte marine, même après avoir été réactualisée en 2005. Un tel investissement ne semble cependant pas envisageable pour l'instant.

Au total en baie de St Malo, de Fréhel à Cancale et en Rance maritime, il y a 251 ESM<sup>14</sup>. Les retours au SHOM<sup>15</sup> concernant le balisage sont faits régulièrement par le service des Phares et Balises, qui relèvent par endroit des délimitations de zones de mouillage non respectées. La problématique du partage des usages fait également l'objet de nombreux débats entre gestionnaires, élus et services de l'État, toutefois il convient de rappeler que le service des Phares et Balises ne s'occupe que du DPM, et non des plages dont le balisage dépend des communes, ou de la partie fluviale de la Rance qui relève du service des Voies Navigables de la Région. En ce qui concerne le balisage des concessions conchylicoles, les équipements de signalisation à déployer sont à la charge du concessionnaire, sur avis des Phares et Balises. Dans plusieurs cas cependant, ce balisage ne semblerait pas effectué ou serait obsolète.

Les solutions proposées ont pour socle le travail déjà accompli par la Commission Estuaire piloté par la FAUR et Rance-Environnement, ainsi que le lien permanent entre les plaisanciers et les services compétents. Cela permet la remontée des informations et la mise en place rapide d'actions, justifiant la nécessité de mettre en place et conserver des instances de ce type (COPIL, Commissions, etc.).

---

<sup>14</sup>Etablissement de Signalisation Maritime (ESM) : phares, perches, bouées, balises

<sup>15</sup> Service Hydrographique et Océanographique de la Marine





## 4.6.1 FICHE ACTION 12

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 12	Thématique : Envasement et balisage	
<p><i>TRAITER LA PROBLEMATIQUE DE L'ENVASUREMENT AFIN DE GARANTIR DE BONNES CONDITIONS DE NAVIGABILITE</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La navigation est rendue délicate et parfois même difficile en raison de l'envasement des chenaux en Rance maritime</li> <li>• L'envasement rend l'accès à certains ports ou mouillages difficile, notamment Dinan</li> <li>• Une accumulation de vase est constatée dans et aux abords de l'écluse du Châtelier</li> <li>• L'envasement est également prononcé sur certains secteurs de la zone côtière : Arguenon, Le Guildo, Port de Dinard, Les Bas-Sablons.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les conditions de navigabilité en entretenant les chenaux, particulièrement en Rance maritime et la zone d'accès à la Rance fluviale</li> <li>• Rendre plus aisé l'accès aux ports et zones de mouillages sujets à un envasement prononcé (notamment Dinan)</li> <li>• Assurer une maîtrise de l'envasement afin de réduire les risques d'inondation sur le bassin amont de l'Arguenon</li> <li>• Associer les plaisanciers à la gestion des sédiments (système de veille par exemple)</li> </ul>
	<b>FINALITES</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que la problématique de l'envasement en zone côtière ou estuarienne soit gérée efficacement et régulièrement afin de faciliter la navigation</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Appliquer strictement l'article 16 du décret du 8 mars 1957 déclarant d'utilité publique et concédant à Electricité de France l'aménagement et l'exploitation d'une usine marémotrice dans l'estuaire de la Rance</li> <li>• 2) Assurer une gestion pérenne des sédiments de l'estuaire de la Rance en appliquant un plan de gestion</li> <li>• 3) Veiller à l'entretien régulier et autant que nécessaire de l'écluse du Châtelier et de la partie fluviale de la Rance afin de faciliter l'accès au port de Dinan</li> <li>• 4) Mettre en place des opérations régulières de désenvasement des ports et zones de mouillages concernés</li> <li>• 5) Informer et consulter les associations de plaisanciers pour la réalisation de ces mesures et leur mise en place</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un entretien régulier des chenaux de navigation, des ouvrages et des accès portuaires soumis à un envasement prononcé</li> <li>• Un engagement des associations de plaisanciers auprès des gestionnaires dans le traitement de cette problématique d'envasement.</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avis régulier des associations de plaisanciers locaux sur les conditions de navigabilité</li> <li>• Volume de sédiments extraits dans les zones concernées</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Services de l'Etat, EDF, Région Bretagne	Plaisanciers, pêcheurs professionnels, vedettes à passagers, SNSM, chantiers navals, ports et gestionnaires

Mesures à mettre en oeuvre	Mesure 1	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th colspan="2">2016</th> <th colspan="2">2017</th> <th colspan="2">2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td><td></td> <td></td><td></td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016		2017		2018		Semestre						
	Année	2016		2017		2018										
	Semestre															
	Mesure 2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th colspan="2">2016</th> <th colspan="2">2017</th> <th colspan="2">2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td><td></td> <td></td><td></td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016		2017		2018		Semestre						
	Année	2016		2017		2018										
Semestre																
Mesure 3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th colspan="2">2016</th> <th colspan="2">2017</th> <th colspan="2">2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td><td></td> <td></td><td></td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016		2017		2018		Semestre							
Année	2016		2017		2018											
Semestre																
Mesure 4	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th colspan="2">2016</th> <th colspan="2">2017</th> <th colspan="2">2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td><td></td> <td></td><td></td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016		2017		2018		Semestre							
Année	2016		2017		2018											
Semestre																
Mesure 5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th colspan="2">2015</th> <th colspan="2">2016</th> <th colspan="2">2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td><td></td> <td></td><td></td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2015		2016		2017		Semestre							
Année	2015		2016		2017											
Semestre																

## 4.6.2 FICHE ACTION 13

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 13	Thématique : Envasement et balisage	
<p><i>GARANTIR, ENTRETENIR ET ADAPTER LE BALISAGE EN FONCTION DE L'EVOLUTION DES ZONES DE NAVIGATION AFIN D'AMELIORER LA SECURITE</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le déplacement et le rétrécissement des chenaux de navigation dans les zones envasées, particulièrement en Rance maritime, peuvent rendre le balisage inadapté par endroit</li> <li>Certains ESM ne sont pas suffisamment entretenus</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Faciliter la navigation et améliorer la sécurité des navigants</li> </ul>
	<b>FINALITES</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Que les ESM des bassins Rance et Côte d'Emeraude restent adaptés aux conditions de navigation</li> </ul>	
<b>MESURES</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Identifier les zones où d'avantage d'ESM sont nécessaires pour améliorer les conditions de navigation</li> <li>2) Assurer une veille par les associations de plaisanciers pour permettre le bon état, le fonctionnement et le bon positionnement des balises existantes</li> <li>3) Assurer un relai des dysfonctionnements relevés par les plaisanciers auprès des CROSS (en cas d'urgence) et de l'antenne des Phares et Balises basée à St Malo</li> </ul>		

RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un balisage adapté et opérationnel sur les bassins de Rance et Côte d'Emeraude</li> <li>• Un lien permanent entre les services compétents et les associations de plaisanciers</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'interventions relayées par les plaisanciers auprès des Phares et Balises</li> <li>• Nombre d'incidents liés à des défauts ou dysfonctionnements de balisages</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Services de l'Etat, Associations de Plaisanciers, Communes, GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, pêcheurs professionnels, vedettes à passagers, SNSM, chantiers navals, ports et gestionnaires

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
Mesure 2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2015	2016	2017	Semestre				
Année	2015	2016	2017							
Semestre										
Mesure 3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Semestre</th> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Année	2015	2016	2017	Semestre				
Année	2015	2016	2017							
Semestre										



## 4.7 EQUIPEMENTS ET SERVICES

Les échanges lors de la Commission Plaisance ou des rencontres bilatérales ont été l'occasion pour les participants d'exprimer des souhaits précis concernant l'équipement de leurs zones de mouillages. Il faut rappeler que la démarche ici menée est une réflexion globale sur la qualité et le niveau d'équipements et services destinés aux plaisanciers de Rance et Côte d'Emeraude. Ce chapitre n'a donc pas vocation à exiger un équipement minimal pour chaque zone de mouillages ou port structurants de Rance-Côte d'Emeraude, mais bien de donner des pistes d'amélioration, de mutualisation et d'optimisation des équipements existants ou à venir.

L'enquête auprès des plaisanciers avait révélé des avis souvent négatifs quant aux équipements disposés dans les ports et zones de mouillage. Nombreux étaient ceux à avoir fait état d'équipements insuffisants, vétustes, hors d'usage voire inexistantes. Il convenait alors de mettre ce constat en regard de celui des tarifs pratiqués dans les zones de mouillages. Il est en effet difficilement compatible de maintenir des tarifs en moyenne relativement bas (au regard de ce qui peut se pratiquer ailleurs) avec un niveau d'équipements et de services élevés, tel que cela a pu être réclamé parfois.

Il convient aussi d'effectuer une première distinction entre ports et zones de mouillages, les premiers ayant par définition vocation à offrir des services qui ne peuvent être développés dans les ZMEL<sup>16</sup> (sanitaires, météo, carburants, etc.). De même, les petites zones de mouillages d'une quinzaine de places ne peuvent être aménagées de la même manière que celles de 150 places et plus.

Par ailleurs, il est également nécessaire de prendre en considération les difficultés de gestion des équipements pour les communes ou gestionnaires. Les contraintes réglementaires s'appliquant un peu partout sur la zone côtière et estuarienne sont un frein au déploiement de nouveaux équipements et services selon plusieurs sources. Il est certain qu'un minimum est indispensable mais que tout ne peut être fait.

Le financement des aménagements est du ressort des communes, des gestionnaires de type CCI dans certaines situations mais aussi des associations de plaisanciers. Le déséquilibre entre le financement d'équipements terrestres (type stade de foot, skate parc, etc.) supportés par la collectivité et ceux à destination des plaisanciers est régulièrement souligné. Compte tenu de l'impact positif du bon accueil des plaisanciers sur l'attractivité des communes et le tourisme en général, il est souhaité un rééquilibrage de ces dépenses afin d'améliorer l'équipement des zones de mouillages.

Une des problématiques abordées - également dans le chapitre « Saturation des sites - est l'installation de mouillages visiteurs dans les ZMEL existantes. Au moment des réunions de la Commission Plaisance, plusieurs responsables d'associations avaient souligné l'impossibilité pour leurs structures de surveiller les bouées visiteurs et de faire partir un bateau qui s'y installerait à demeure. D'autres estiment qu'il n'est pas forcément nécessaire d'installer des bouées supplémentaires : à partir du moment où le plaisancier visiteur reste à bord du bateau durant son escale, il peut occuper la bouée d'un titulaire absent et au besoin en changer si ce dernier revient dans l'intervalle de temps. Ce système

---

<sup>16</sup> Zone de Mouillages à Equipements Légers

de gestion dynamique reste difficile à mettre en place lorsqu'il s'agit de matériel (bouées, chaînes, bouts) appartenant au titulaire et non celui au gestionnaire. La réglementation imposant un taux de 25% de bouées visiteurs par zone de mouillage n'est pas adaptée aux ZMEL. Lorsque des bouées visiteurs y sont installées, elles sont généralement utilisées mais nécessitent un règlement précis d'utilisation, souvent peu évident à mettre en œuvre pour la structure associative qui en a la gestion. De plus, toutes les zones de mouillages ne sont pas prisées des visiteurs. A Langrolay, des bouées visiteurs ont ainsi été installées mais ne seraient que très rarement occupées.

Il ne faut pas confondre bouées visiteurs, mises à disposition des plaisanciers en croisière, de passage pour quelques heures ou quelques jours, avec celles proposées à la sous location. Dans la zone de mouillage de La Passagère, le système de sous-location est inclus dans la convention passée avec la mairie de St Malo. Il ne s'agit pas de bouées pour des visiteurs mais bien d'un système à destination de plaisanciers ayant besoin d'un mouillage durant leurs congés. Il ne s'agit pas à proprement parler de « visiteurs » mais d'occupants saisonniers de la zone de mouillage. Il serait intéressant de penser à étendre ce système à d'autres secteurs. En période estivale en effet, beaucoup de plaisanciers soulignent que de nombreuses bouées sont inoccupées.

D'autres priorités sont partagées et notamment la sécurité. Le vol de moteurs ou de matériel à bord des embarcations est un souci majeur pour les plaisanciers. Certaines municipalités, comme St Briac ou Lancieux, ont développé des systèmes de vidéosurveillance, mais cela ne peut être envisagé partout. A Plouër des vols de moteurs ont conduit la municipalité à mettre en place un portail en haut de la cale du port de plaisance. 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. Ce problème « pèse » de plus en plus sur la population des plaisanciers locaux qui déplorent une augmentation de ce type d'incidents.

Il en va de même avec les questions de respect des règles, rappelant les débats du premier chapitre de ce Livre. En effet, les accidents les plus fréquents se déroulent lors des transferts en annexe, phénomène à mettre en lien avec le port du gilet de sauvetage que certains souhaiteraient rendre obligatoire, à l'instar de la ceinture de sécurité en voiture. Il s'agit là davantage d'une question de sensibilisation et de bon sens. Ce point soulève la question de l'équipement des zones d'accueil en bouées de sauvetage, notamment dans les secteurs partagés avec les baigneurs. Pour les gestionnaires, la question du vol se pose, sachant qu'en plusieurs endroits déjà les équipements ont été vandalisés et les bouées volées. Ce point reste une priorité cependant.

Les membres de la commission et du COPIL ont souhaité insister également sur le fait que les mouillages sont gérés et entretenus grâce aux redevances des plaisanciers. Là aussi, une problématique se fait jour, celle des tarifs pratiqués, disparates en fonction des sites, des gestionnaires délégués ou des communes. L'Etat facture moins de 70€ la place dans les ZMEL, il est donc légitime de souhaiter davantage de transparence sur les prix pratiqués par les gestionnaires. Les services de l'Etat ont indiqué à plusieurs reprises avoir effectivement noté des différences de traitement dans les communes de bords de Rance concernant les prix pratiqués dans les différentes zones de mouillages. Si certaines communes jouent le jeu en pratiquant des tarifs accessibles, d'autres considèrent qu'il s'agit d'une rentrée d'argent pour le budget communal. Des réflexions sur une



harmonisation des tarifs, au moins à l'échelle des zones de mouillage du bassin de Rance maritime, sont en cours (Association pour le Développement de la Vallée de la Rance) et sont vivement encouragées par les membres du COPIL.

Alors que les redevances ne sont censées participer qu'au financement du fonctionnement des zones de mouillages, et non à l'investissement, c'est bien ainsi que des équipements ont pu être financés, tels que le poste de distribution de carburant du port de Dinard. Parfois, c'est uniquement le bénévolat des plaisanciers qui permet d'aménager la zone de mouillage (ex. pose de racks à annexes à Rothéneuf). Dans les zones portuaires, les aménagements sont financés sur le budget annexe du port, tandis que les aménagements effectués dans les zones de mouillages sont financés par le budget général de la commune.

L'enquête et la Commission plaisance ont aussi été l'occasion de dénoncer certaines situations jugées paradoxales, parfois ressenties comme injustes par les plaisanciers. A Rothéneuf par exemple, le sentier des douaniers permettant l'accès aux zones de mouillages est entretenu par les plaisanciers qui paient une redevance alors que le sentier est aussi emprunté par de nombreux pêcheurs à pied et randonneurs. La question du partage des espaces littoraux et des responsabilités est posée.

La particularité de nos bassins de navigation et des zones de mouillages qui s'y trouvent fait aussi que certains équipements souhaités par les plaisanciers restent difficiles à envisager. A titre d'exemple, nombreux ont été ceux à réclamer l'installation d'un système de carburant en Rance. Seul le port de Plouër serait éventuellement en mesure d'accueillir un tel équipement, et il est certain que les tarifs seraient moins compétitifs que dans le commerce.

Concernant la mise en place de systèmes de récupération des eaux grises et noires, notre enquête avait permis de démontrer que peu de bateaux parmi ceux de la flottille de Rance-Côte d'Emeraude en étaient équipés. Pour l'heure, seuls les ports de Saint-Cast-Le-Guildo, Dinard et St Malo sont équipés de systèmes de récupération. En Rance, un équipement de ce type est pour l'instant envisagé à Plouër mais cela représentera un investissement conséquent pour une utilisation sans doute encore très faible. En effet, seuls les bateaux neufs équipés de sanitaires et construits à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 doivent obligatoirement être équipés d'un système de rétention des eaux polluées<sup>17</sup>. L'équipement en place au port des Bas-Sablons à St Malo serait semble-t-il déjà surdimensionné par rapport aux besoins. La réflexion mérite d'être menée, au regard de l'évolution de la réglementation notamment. L'Agence de l'eau pourrait être en mesure d'abonder financièrement ce type d'installation.

La question de la gestion des déchets et de leur ramassage est également difficile à résoudre. Les ports et espaces à terre à proximité des ZMEL sont des lieux publics, et ne sont pas uniquement fréquentés par les plaisanciers. Il importe d'équiper correctement les secteurs recevant du monde afin d'éviter comme cela s'observe parfois des déchets éparpillés au sol, sur les parkings ou terre-plein ou flottant à la surface de l'eau. Il n'est sans doute pas nécessaire d'équiper tous les sites (cela n'est d'ailleurs pas possible pour des questions d'accès et de ramassage). La collecte des déchets ménagers amène à poser

---

<sup>17</sup> 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 mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes. »

la question de celle des déchets spéciaux, à commencer par les fusées de détresse. A l'heure actuelle, il semble que seule la déchetterie de Dinard récupère gratuitement ces fusées, mais il faut avoir le badge pour y accéder. Certains professionnels les récupèrent également, et refacturent le traitement sur l'achat d'un coffret neuf. Depuis 2012, des filières spécifiques de collecte se développent dans la région, à l'instar de ce qui se fait pour les bateaux en fin de vie, mais nécessitent de faire appel à des professionnels car il s'agit de matériel potentiellement dangereux. Il importe que des opérations de collecte mutualisées soient organisées afin d'améliorer cette situation, sachant que de nombreux plaisanciers conservent chez eux des fusées périmées.

Enfin, la mise en commun des problématiques d'aménagement permettrait aussi le passage de commandes groupées : cela peut être le cas pour les bouées de sauvetage, les panneaux d'informations, les racks à annexes, les bouées visiteurs. Il convient naturellement de tenir compte des nombreuses réglementations, notamment celles relatives aux sites classés et inscrits, et qui obligent pour chaque aménagement d'obtenir l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France, voire un passage en Commission Départementale Nature, Sites et Paysages.

Cette thématique, la dernière de notre Livre Bleu, suscite des débats passionnés et soulève de nombreuses questions : l'évolution de la flotte et des usages, la gestion des zones de mouillages et les services disponibles en échange du paiement des redevances, la diversité des zones d'accueil, les changements dans les comportements. Les mesures à entreprendre sont donc envisageable à plusieurs échelles, mais c'est bien à celle des bassins de navigation qu'il faut conserver l'instance d'échange qui a permis de soulever ces questions.

## 4.7.1 FICHE ACTION 14

Livre Bleu de la plaisance Rance-Côte d'Emeraude		
Fiche n° 14	Thématique : Equipements et services	
<p><i>AMELIORER, OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS ET SERVICES ET INSCRIRE LA PLAISANCE DANS UNE DEMARCHE DURABLE</i></p>		
<b>CONSTATS</b>		<b>ENJEUX</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trop de sites - qu'il s'agisse de baignade, de plaisance ou de cales ne sont pas équipés en bouées de sauvetage</li> <li>• Absence de dispositif de récupération des eaux grises et noires, notamment en Rance</li> <li>• Insuffisance d'installations permettant le ramassage des déchets</li> <li>• Problématique de la collecte des fusées périmées</li> <li>• Certains emplacements de mouillages libérés temporairement restent inoccupés</li> <li>• Disparité des équipements sur le même bassin de navigation</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la sécurité de la pratique de plaisance et des différentes activités nautiques</li> <li>• Faciliter le maintien de la propreté et la collecte des déchets à proximité des zones de mouillages</li> <li>• Faciliter l'utilisation temporaire des mouillages vacants.</li> <li>• Uniformiser et généraliser les équipements sur les lieux de mouillages afin d'optimiser les coûts</li> <li>• Améliorer l'information des plaisanciers sur les mesures de sécurité et la propreté des sites</li> </ul>
		<b>FINALITES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les équipements et services à disposition des plaisanciers soient optimisés afin d'améliorer les conditions de sécurité et de pratique d'une activité de plaisance durable</li> </ul>		

MESURES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1) Développer les équipements de sécurité sur les différents sites en veillant à les sécuriser pour éviter vols et dégradations</li> <li>• 2) Multiplier les actions de partenariat avec la SNSM pour la sensibilisation et l'information de tous</li> <li>• 3) Identifier les sites où des collectes de déchets peuvent être organisées (à terre ou en mer) et organiser des collectes mutualisées de déchets spéciaux</li> <li>• 4) Inciter les gestionnaires à faciliter le prêt temporaire des mouillages vacants et engager une réflexion globale sur l'accueil des visiteurs</li> <li>• 5) Développer les moyens de communication et d'information destinés aux plaisanciers par une mise en réseaux</li> <li>• 6) Faire connaître et participer à la diffusion des réglementations concernant la pêche plaisance dans toutes les associations et zones de mouillages et faciliter les relations avec la pêche professionnelle (rencontres, débats, etc.)</li> <li>• 7) Identifier les besoins partagés en termes d'équipements ou de services afin de permettre une mise en commun des moyens et des opérations communes</li> </ul>	
RESULTATS ATTENDUS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une amélioration du cadre de la plaisance et des autres activités par un taux d'équipements et d'information plus important sur les bassins de Rance et Côte d'Emeraude</li> <li>• Une meilleure sensibilisation des plaisanciers aux notions de sécurité en mer et une responsabilisation quant à l'utilisation des équipements mis à leurs dispositions</li> </ul>	
INDICATEURS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Web SIG Plaisance du Pays de Dinan géoréférençant les équipements de chaque zone d'accueil</li> <li>• Connaissance des campagnes de sensibilisation et de communication auprès des plaisanciers</li> <li>• Retour statistique sur l'utilisation des outils de mise en réseaux (site internet, news letter, etc.)</li> </ul>	
LES ACTEURS	
PARTENAIRES TECHNIQUES / FINANCEMENTS	BENEFICIAIRES
Communes, Associations de Plaisanciers, SNSM, Services de l'Etat, GIZC Pays de Dinan	Plaisanciers, SNSM, chantiers navals, ports et gestionnaires

Mesures à mettre en œuvre	Mesure 1	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 2	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
	Année	2016	2017	2018						
	Semestre									
	Mesure 3	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre			
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 4	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 5	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 6	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										
Mesure 7	<table border="1"> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Semestre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Année	2016	2017	2018	Semestre				
Année	2016	2017	2018							
Semestre										



## 5. SYNTHÈSE

THEMATIQUE	FICHE ACTION	MESURES
REGLES DE NAVIGATION	<p><b>1) INFORMER LES PLAISANCIERS ET PRATIQUANTS DE LOISIRS NAUTIQUES DES REGLES ELEMENTAIRES DE NAVIGATION ET DES SPECIFICITES DU BASSIN A L'AIDE DE DIFFERENTS SUPPORTS</b></p>	<p>1) Mettre au point un extrait de la réglementation (navigation et spécificités du bassin Rance-Côte d'Emeraude), sous la forme d'un visuel attractif, pédagogique et d'une dizaine de points maximum identifiés et le mettre à jour régulièrement</p>
		<p>2) Mettre ce document en téléchargement libre sur internet et à disposition des associations</p>
		<p>3) Diffuser le document sous forme autocollant auprès des plaisanciers et affiche auprès des associations, ports, écoles de voile, municipalités, offices de tourisme</p>
	<p><b>2) SENSIBILISER LES PLAISANCIERS AUX PROBLEMES LIES A LA SECURITE - QUI EST LA LEUR - ET A LA PRATIQUE DES ACTIVITES NAUTIQUES DANS L'ESPRIT MARIN ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT</b></p>	<p>4) Etablir des fiches thématiques sous forme de plaquette traitant de la sécurité ou du « bien-vivre » : Vivre au mouillage / Utilisation des casiers/ Port des gilets de sauvetage /VFI / Sécurité à bord des bateaux / Respect de la vitesse / Gestion des déchets / etc.</p>
		<p>5) Assurer des liaisons plus étroites avec les stations SNSM et organiser / relayer auprès des plaisanciers les sessions de formation à la sécurité (films, démonstration de matériel, etc.), notamment lors des AG d'associations</p>
		<p>6) Intervenir régulièrement auprès des écoles de voiles et des loueurs de bateaux</p>
		<p>7) Demander des contrôles plus réguliers de vitesse dans la bande des 300 mètres</p>
		<p>8) Sensibiliser les loueurs de bateaux à la nécessité d'informer leurs clients quant aux règles élémentaires</p>
		<p>9) Mettre en place un site Internet de type « Forum », ouvert et accessible à tous, et administré par un acteur institutionnel de Rance-Côte d'Emeraude</p>
		<p>10) Constituer un « guide de la Plaisance » interactif en Rance-Côte d'Emeraude</p>

	<p>3) FACILITER LA COMMUNICATION ET ECHANGER LES INFORMATIONS ENTRE ASSOCIATIONS, ADMINISTRATION, COMMUNES ET TOUS LES ACTEURS DU SECTEUR « PLAISANCE » SUR LE TERRITOIRE RANCE-COTE D'EMERAUDE</p>	<p>11) Officialiser et pérenniser la structure « Copil Plaisance » de Rance Côte d'Emeraude afin de maintenir le lien entre les acteurs plaisance du territoire</p> <p>12) Organiser annuellement des rencontres entre représentants d'associations, administration, communes, afin de faire le point sur la pratique de plaisance sur le territoire</p> <p>13) Faciliter les contacts entre tous en identifiant les « personnes ressources »</p>
FRANCHISSEMENT DES ECLUSES	<p>4) ENGAGER DES ETUDES ET ENCOURAGER LES REFLEXIONS SUR LES MODALITES DE FRANCHISSEMENT MARITIME OU TERRESTRE DU BARRAGE DE LA RANCE, ET SUR LES CONDITIONS D'UTILISATIONS DU SITE ET DE SES ENVIRONS</p>	<p>14) Lancer des réflexions sur la réalisation d'aménagements lourds permettant le débarquement et embarquement de passagers ou matériel côté mer du barrage de la Rance / Aménager une zone d'attente entre le barrage et la zone du Pissot</p>
		<p>15) Engager une étude/bilan de l'arrêté préfectoral en termes de sécurité afin d'envisager son maintien/modification ou suppression / supprimer le qualificatif « incertain » de certains horaires d'éclusage</p>
		<p>16) Relancer les réflexions sur le doublement du pont routier au niveau du barrage / allongement de l'écluse</p>
	<p>5) AMELIORER LA DIFFUSION DES INFORMATIONS RELATIVES A LA NAVIGATION EN RANCE, AUX FRANCHISSEMENTS DES BARRAGES (RANCE ET CHATELIER), AUX SPECIFICITES DES PORTS ET ZONES DE MOUILLAGE DE LA RANCE.</p>	<p>17) Créer un groupe de réflexion ad hoc chargé de ces questions</p> <p>18) Diffuser les niveaux d'eau en Rance pour deux semaines roulantes (incluant deux week-ends), et multiplier les modes de diffusion</p> <p>19) Afficher sur chaque zone de mouillages et dans les ports sur des panneaux prévus à cet effet les courbes de niveaux en Rance / Affichage par des employés communaux, capitainerie, associations, consignes de franchissement des barrages, etc.</p>



		20) Etudier la possibilité de mettre en place des sas plus fréquents pour les embarcations dont le TA est < 4 M.
		21) Matérialiser par peinture ou marque le pont sur les murs de l'écluse du barrage pour permettre aux plaisanciers de se repérer dans le sas
		22) Augmenter le nombre de bouts d'amarrage dans l'écluse (côté mer et côté Rance)
		23) Réduire l'intensité lumineuse la nuit à proximité du barrage
	<b>6) FACILITER LES OPERATIONS DE FRANCHISSEMENT DE L'ECLUSE DU BARRAGE DE LA RANCE ET AMELIORER LES CONDITIONS DE SECURITE ET D'ATTENTE A PROXIMITE</b>	24) Installer plus de bouées d'attente des deux côtés du barrage et les équiper d'organeaux pour sécuriser l'attente.
		25) Définir précisément, faire connaître et respecter les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance par tous les moyens appropriés
		26) Installer des panneaux d'information aux abords du barrage et au sein de l'écluse afin d'informer les plaisanciers des conditions de franchissement
		27) Faire figurer les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance dans tous les manuels d'instructions nautiques (Almanach du marin breton, Pilote côtier, Bloc Marine, etc.)
		28) Réduire le seuil de sécurité de franchissement à 3,5 M contre 4 actuellement afin d'accentuer le nombre de passages possibles, et informer par panneau lumineux la hauteur d'eau au niveau du seuil.
	<b>7) FACILITER LES OPERATIONS DE FRANCHISSEMENT DE L'ECLUSE DE LYVET ET AMELIORER LES CONDITIONS DE SECURITE ET D'ATTENTE A PROXIMITE DE L'OUVRAGE</b>	29) Procéder au nettoyage régulier de l'écluse de Lyvet (dépôt de vase)
		30) Draguer le chenal côté mer dans l'axe de l'écluse de Lyvet et recréer une zone d'évitage
		31) Permettre de contacter l'éclusier de Lyvet par VHF
		32) Etendre les horaires d'éclusages jusqu'à la tombée de la nuit en période estivale

<b>SATURATION DES SITES</b>	<b>8) OPTIMISER LA GESTION DES PLACES DE MOUILLAGES EN RANCE- CÔTE D'EMERAUDE</b>	33) Engager une réflexion sur les possibilités de gestion coordonnée des listes d'attente avec les gestionnaires volontaires
		34) Mettre en place une base de données partagées entre gestionnaires volontaires permettant de recenser toutes les demandes de mouillages avec caractéristiques du bateau
		35) Réglementer et favoriser le prêt temporaire de mouillages entre plaisanciers
		36) Optimiser la gestion dynamique des places avec les gestionnaires volontaires afin de permettre à davantage de plaisanciers de bénéficier d'un mouillage ou d'une place sans en augmenter le nombre
	<b>9) PROPOSER DES MESURES DE GESTION POUR LES BATEAUX DE PLAISANCE EN FIN DE VIE OU EPAVE ET PRESENTS EN HAUT DE GREVE, DANS LES PORTS OU ZONES DE MOUILLAGES</b>	37) Réaliser l'inventaire et organiser la collecte des bateaux de plaisance épave ou en fin de vie sur Rance - Côte d'Emeraude et leur traitement par filière dédiée
<b>ACCES A L'EAU ET STATIONNEMENT</b>	<b>10) AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCES A L'EAU, DE STATIONNEMENT ET DE COHABITATION ENTRE LES DIFFERENTS USAGERS</b>	38) Identifier des sites d'accès à l'eau aménageable et procéder à ces opérations, à l'appui du diagnostic réalisé dans le cadre de la GIZC
		39) Améliorer les possibilités de mise à l'eau à la cale du barrage (côté Rance) à proximité de la gare maritime et proposer un aménagement similaire à l'aval (côté mer)
		40) Procéder à l'aménagement de sites réservés aux loisirs nautiques : kayak, voile légère, jet ski, etc.
		41) Disposer des panneaux d'information à proximité des cales de mise à l'eau afin de rappeler les règles d'utilisation (stationnement, baignade, secours, etc.)
		42) Informer les utilisateurs des disponibilités des sites d'accès à l'eau (WEB SIG, plaquette, presse, etc.)

<b>CARENAGE</b>	<b>11) TRAITER LA PROBLEMATIQUE DU CARENAGE DES BATEAUX DE PLAISANCE EN FONCTION DES BESOINS, DES USAGES ET EN CONCERTATION</b>	43) Faire diffuser et mettre à jour régulièrement par les services compétents l'information relative au carénage
		44) Mettre en place d'équipements nécessaires et adaptés aux différents besoins à l'échelle des bassins de navigation
		45) Etudier les possibilités de mutualiser les moyens, installations et coûts supportés par les collectivités
		46) Rechercher et tester des solutions autres que les peintures antifouling et cales de carénage
<b>ENVASEMENT ET BALISAGE</b>	<b>12) TRAITER LA PROBLEMATIQUE DE L'ENVASEMENT AFIN DE GARANTIR DE BONNES CONDITIONS DE NAVIGABILITE</b>	47) Appliquer strictement l'article 16 du décret du 8 mars 1957 déclarant d'utilité publique et concédant à Electricité de France l'aménagement et l'exploitation d'une usine marémotrice dans l'estuaire de la Rance
		48) Assurer une gestion pérenne des sédiments de l'estuaire de la Rance en appliquant un plan de gestion
		49) Veiller à l'entretien régulier et autant que nécessaire de l'écluse du Châtelier et de la partie fluviale de la Rance afin de faciliter l'accès au port de Dinan
	<b>13) GARANTIR, ENTRETENIR ET ADAPTER LE BALISAGE EN FONCTION DE L'EVOLUTION DES ZONES DE NAVIGATION AFIN D'AMELIORER LA SECURITE</b>	50) Mettre en place des opérations régulières de désenvasement des ports et zones de mouillages concernés
		51) Informer et consulter les associations de plaisanciers pour la réalisation de ces mesures et leur mise en place
		52) Identifier les zones où d'avantage d'ESM sont nécessaires pour améliorer les conditions de navigation
		53) Assurer une veille par les associations de plaisanciers pour permettre le bon état, le fonctionnement et le bon positionnement des balises existantes
		54) Assurer un relai des dysfonctionnements relevés par les plaisanciers auprès des CROSS (en cas d'urgence) et de l'antenne des Phares et Balises basée à St Malo

<b>EQUIPEMENTS ET SERVICES</b>	<b>14) AMELIORER, OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS ET SERVICES ET INSCRIRE LA PLAISANCE DANS UNE DEMARCHE DURABLE</b>	55) Développer les équipements de sécurité sur les différents sites en veillant à les sécuriser pour éviter vols et dégradations
		56) Multiplier les actions de partenariat avec la SNSM pour la sensibilisation et l'information de tous
		57) Identifier les sites où des collectes de déchets peuvent être organisées (à terre ou en mer) et organiser des collectes mutualisées de déchets spéciaux (batteries, fusées, chiffons, hydrocarbures, etc.)
		58) Inciter les gestionnaires à faciliter le prêt temporaire des mouillages vacants et engager une réflexion globale sur l'accueil des visiteurs
		59) Développer les moyens de communication et d'information destinés aux plaisanciers par une mise en réseaux et une diffusion large
		60) Faire connaître et participer à la diffusion des réglementations concernant la pêche plaisance dans toutes les associations et zones de mouillages et faciliter les relations avec la pêche professionnelle (rencontres, débats, etc.)
		61) Identifier les besoins partagés en termes d'équipements ou de services afin de permettre une mise en commun des moyens et des opérations communes

## 5.1 QUOI, QUI, QUAND, POURQUOI ?

(CT : Court terme / MT : Moyen terme / LT : Long terme)

QUOI ?	QUI ?	QUAND ?	POURQUOI ?
1) Mettre au point un extrait de la réglementation (navigation et spécificités du bassin Rance-Côte d'Emeraude), sous la forme d'un visuel attractif, pédagogique et d'une dizaine de points maximum identifiés et le mettre à jour régulièrement	DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Chantiers Navals ; Société de Location ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan ; Offices de Tourisme ; UNAN 22/35	CT	Pour que chaque plaisancier puisse pratiquer son activité dans de bonnes conditions, en respectant les règles de sécurité et la présence des autres usagers et que les bonnes relations, l'entraide et la solidarité entre les plaisanciers et l'ensemble des utilisateurs du bassin de navigation soient encouragées et facilitées
2) Mettre ce document en téléchargement libre sur internet et à disposition des associations		MT	
3) Diffuser le document sous forme autocollant auprès des plaisanciers et affiche auprès des associations, ports, écoles de voile, municipalités, offices de tourisme		MT	
4) Etablir des fiches thématiques sous forme de plaquette traitant de la sécurité ou du « bien-vivre » : Vivre au mouillage / Utilisation des casiers/ Port des gilets de sauvetage /VFI / Sécurité à bord des bateaux / Respect de la vitesse / Gestion des déchets / etc.	DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Société de Location ; Communes ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM, GIZC Pays de Dinan	CT	Pour que chaque plaisancier ait conscience de l'environnement dans lequel il pratique (environnement naturel, réglementaire et sécuritaire) et que la sensibilisation au respect des règles de sécurité soit régulière au sein même des associations et dans les ports
5) Assurer des liaisons plus étroites avec les stations SNSM et organiser / relayer auprès des plaisanciers les sessions de formation à la sécurité (films, démonstration de matériel, etc.), notamment lors des AG d'associations		CT	

6) Intervenir régulièrement auprès des écoles de voiles et des loueurs de bateaux		CT	
7) Demander des contrôles plus réguliers de vitesse dans la bande des 300 mètres		MT	
8) Sensibiliser les loueurs de bateaux à la nécessité d'informer leurs clients quant aux règles élémentaires		MT	
9) Mettre en place un site Internet de type « Forum », ouvert et accessible à tous, et administré par un acteur institutionnel de Rance-Côte d'Emeraude	DDTM 22/ DDTM 35 ; GIZC Pays de Dinan ; Associations ; Chantiers Navals ; Communes ; EDF ; CG 22 ; CG 35 ; CRB ; UNAN ;	CT	Pour que les informations relatives au bassin maritime de Rance-Côte d'Emeraude, aux réglementations, aux contacts, aux manifestations organisées sur le territoire deviennent facilement accessibles à chacun, que les informations circulent avec plus de facilité et que l'ensemble des informations soit disponible et accessible à partir d'un seul point d'accès
10) Constituer un « guide de la Plaisance » interactif en Rance-Côte d'Emeraude		MT	
11) Officialiser et pérenniser la structure « Copil Plaisance » de Rance Côte d'Emeraude afin de maintenir le lien entre les acteurs plaisance du territoire		CT	
12) Organiser annuellement des rencontres entre représentants d'associations, administration, communes, afin de faire le point sur la pratique de plaisance sur le territoire		MT/LT	
13) Faciliter les contacts entre tous en identifiant les « personnes ressources »		MT	
14) Lancer des réflexions sur la réalisation d'aménagements lourds permettant le débarquement et embarquement de passagers ou matériel côté mer du barrage de la Rance /		LT	

<b>Aménager une zone d'attente entre le barrage et la zone du Pissot</b>	EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Préfecture ; Région ; CG 35 ; CG 22 ; Communes ; Pays de St Malo ; GIZC Pays de Dinan ; Associations de plaisanciers ; Associations environnementales		Pour que le barrage de la Rance ne soit pas perçu comme un obstacle par les navigateurs ou les automobilistes, et que les conditions de son franchissement soient améliorées afin de garantir une meilleure sécurité et cohabitation entre tous les usagers
<b>15) Engager une étude/bilan de l'arrêté préfectoral en termes de sécurité afin d'envisager son maintien/modification ou suppression / supprimer le qualificatif « incertain » de certains horaires d'éclusage</b>		MT	
<b>16) Relancer les réflexions sur le doublement du pont routier au niveau du barrage / allongement de l'écluse</b>		LT	
<b>17) Créer un groupe de réflexion ad hoc chargé de ces questions</b>		MT	
<b>18) Diffuser les niveaux d'eau en Rance pour deux semaines roulantes (incluant deux week-ends), et multiplier les modes de diffusion</b>	EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Communes ; Gestionnaires port ou AOT ; Associations de plaisanciers ; GIZC Pays de Dinan	CT/MT	Pour que la communication entre EDF et les utilisateurs du bassin maritime de la Rance soit optimisée, et que l'ensemble des informations relatives à la plaisance sur le bassin de la Rance soit accessible à chacun par une multiplication des modes de diffusion (presse, journal communal, sites web associations, site spécifique EDF, manuels d'instructions nautiques, annuaire de marées, etc.)
<b>19) Afficher sur chaque zone de mouillages et dans les ports sur des panneaux prévus à cet effet les courbes de niveaux en Rance / Affichage par des employés communaux, capitainerie, associations, consignes de franchissement des barrages, etc.</b>		MT	
<b>20) Etudier la possibilité de mettre en place des sas plus fréquents pour les embarcations dont le TA est &lt; 4 M.</b>		MT	
<b>21) Matérialiser par peinture ou marque le pont sur les murs de l'écluse du barrage pour permettre aux plaisanciers de se repérer dans le sas</b>		CT	

22) Augmenter le nombre de bouts d'amarrage dans l'écluse (côté mer et côté Rance)	EDF ; DDTM 22 / DDTM 35 ; Associations ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan	CT	Pour que chaque plaisancier franchissant le barrage de la Rance puisse l'effectuer dans les meilleures conditions de sécurité, et avec une parfaite connaissance des règles à respecter.
23) Réduire l'intensité lumineuse la nuit à proximité du barrage		MT	
24) Installer plus de bouées d'attente des deux côtés du barrage et les équiper d'organeaux pour sécuriser l'attente.		MT	
25) Définir précisément, faire connaître et respecter les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance par tous les moyens appropriés		MT	
26) Installer des panneaux d'information aux abords du barrage et au sein de l'écluse afin d'informer les plaisanciers des conditions de franchissement		LT	
27) Faire figurer les consignes de franchissement de l'écluse du barrage de la Rance dans tous les manuels d'instructions nautiques (Almanach du marin breton, Pilote côtier, Bloc Marine, etc.)		LT	
28) Réduire le seuil de sécurité de franchissement à 3,5 M contre 4 actuellement afin d'accroître le nombre de passages possibles, et informer par panneau lumineux la hauteur d'eau au niveau du seuil.		MT	
29) Procéder au nettoyage régulier de l'écluse de Lyvet (dépôt de vase)			



30) Draguer le chenal côté mer dans l'axe de l'écluse de Lyvet et recréer une zone d'évitage	Région (service DIMOTRA) / DDTM 22/ DDTM 35 ; Associations ; Gestionnaires ports ou AOT ; Communes ; SNSM ; GIZC Pays de Dinan	MT	Pour que chaque plaisancier décidant de remonter la Rance jusqu'à Dinan ne soit pas freiné par le franchissement du barrage de Lyvet et que les conditions de navigabilité, d'utilisation de l'écluse et d'attente soit optimales
31) Permettre de contacter l'éclusier de Lyvet par VHF		CT	
32) Etendre les horaires d'éclusages jusqu'à la tombée de la nuit en période estivale		MT	
33) Engager une réflexion sur les possibilités de gestion coordonnée des listes d'attente avec les gestionnaires volontaires	Gestionnaires de port ou AOT, communes, associations, services de l'Etat, GIZC Pays de Dinan	CT	Pour que la gestion du nombre de places de port ou de mouillages en Rance Côte d'Émeraude soit optimisée de manière à proposer aux plaisanciers demandeurs davantage de possibilités de mouillages permanents ou temporaires.
34) Mettre en place une base de données partagées entre gestionnaires volontaires permettant de recenser toutes les demandes de mouillages avec caractéristiques du bateau		CT/MT	
35) Réglementer et favoriser le prêt temporaire de mouillages entre plaisanciers		MT	
36) Optimiser la gestion dynamique des places avec les gestionnaires volontaires afin de permettre à davantage de plaisanciers de bénéficier d'un mouillage ou d'une place sans en augmenter le nombre		MT	
37) Réaliser l'inventaire et organiser la collecte des bateaux de plaisance épave ou en fin de vie sur Rance – Côte d'Émeraude et leur traitement par filière dédiée	Communes, GIZC Pays de Dinan, Communautés de communes, associations, gestionnaires, chantiers navals, Services de l'Etat	CT	Pour que les bateaux en fin de vie ou les épaves non patrimoniales gisant en haut de grève intègrent des filières professionnelles de déconstruction et ne représentent plus une source de pollution, un gêne visuelle ou un problème de sécurité.

38) Identifier des sites d'accès à l'eau aménageable et procéder à ces opérations, à l'appui du diagnostic réalisé dans le cadre de la GIZC	Communes, associations, gestionnaires, services de l'Etat, Région, département, GIZC Pays de Dinan, Côtes d'Armor Développement (CAD)	CT/MT	Pour que les conditions d'utilisation des sites de mise à l'eau et leur organisation (stationnement, équipement, recensement) en Rance Côte d'Emeraude soient améliorées afin de faire face à l'évolution des pratiques de plaisance, à l'évolution de la flottille et aux enjeux de cohabitation des différents usagers (secours, pêche, baignade, voile légère, etc.).
39) Améliorer les possibilités de mise à l'eau à la cale du barrage (côté Rance) à proximité de la gare maritime et proposer un aménagement similaire à l'aval (côté mer)		LT	
40) Procéder à l'aménagement de sites réservés aux loisirs nautiques : kayak, voile légère, jet ski, etc.		LT	
41) Disposer des panneaux d'information à proximité des cales de mise à l'eau afin de rappeler les règles d'utilisation (stationnement, baignade, secours, etc.)		MT	
42) Informer les utilisateurs des disponibilités des sites d'accès à l'eau (WEB SIG, plaquette, presse, etc.)		MT	
43) Faire diffuser et mettre à jour régulièrement par les services compétents l'information relative au carénage	Communes, EPCI, Agence de l'Eau Loire Bretagne, SAGE, GIZC Pays de Dinan, chantiers navals, services de l'Etat, gestionnaires, associations	CT → LT	Pour qu'un ensemble d'installations de carénage conforme à la réglementation soit mis à disposition des plaisanciers de Rance et Côte d'Emeraude
44) Mettre en place d'équipements nécessaires et adaptés aux différents besoins à l'échelle des bassins de navigation		MT → LT	
45) Etudier les possibilités de mutualiser les moyens, installations et coûts supportés par les collectivités		MT	
46) Rechercher et tester des solutions autres que les peintures antifouling et cales de carénage		CT → MT	

<p>47) Appliquer strictement l'article 16 du décret du 8 mars 1957 déclarant d'utilité publique et concédant à Electricité de France l'aménagement et l'exploitation d'une usine marémotrice dans l'estuaire de la Rance</p>	<p>Services de l'Etat, EDF, Région Bretagne</p>	<p>CT</p>	<p>Pour que la problématique de l'envasement en zone côtière ou estuarienne soit gérée efficacement et régulièrement afin de faciliter la navigation</p>
<p>48) Assurer une gestion pérenne des sédiments de l'estuaire de la Rance en appliquant un plan de gestion</p>		<p>CT → LT</p>	
<p>49) Veiller à l'entretien régulier et autant que nécessaire de l'écluse du Châtelier et de la partie fluviale de la Rance afin de faciliter l'accès au port de Dinan</p>		<p>MT</p>	
<p>50) Mettre en place des opérations régulières de désenvasement des ports et zones de mouillages concernés</p>		<p>MT</p>	
<p>51) Informer et consulter les associations de plaisanciers pour la réalisation de ces mesures et leur mise en place</p>		<p>CT</p>	
<p>52) Identifier les zones où d'avantage d'ESM sont nécessaires pour améliorer les conditions de navigation</p>	<p>Services de l'Etat, Associations de Plaisanciers, Communes, GIZC Pays de Dinan</p>	<p>CT</p>	<p>Pour que les ESM des bassins Rance et Côte d'Emeraude restent adaptés aux conditions de navigation</p>
<p>53) Assurer une veille par les associations de plaisanciers pour permettre le bon état, le fonctionnement et le bon positionnement des balises existantes</p>		<p>CT → LT</p>	
<p>54) Assurer un relai des dysfonctionnements relevés par les plaisanciers auprès des CROSS (en cas d'urgence) et de l'antenne des Phares et Balises basée à St Malo</p>		<p>CT → LT</p>	

55) Développer les équipements de sécurité sur les différents sites en veillant à les sécuriser pour éviter vols et dégradations	Communes, Associations de Plaisanciers, SNSM, Services de l'Etat, GIZC Pays de Dinan	CT	Pour que les équipements et services à disposition des plaisanciers soient optimisés afin d'améliorer les conditions de sécurité et de pratique d'une activité de plaisance « durable »
56) Multiplier les actions de partenariat avec la SNSM pour la sensibilisation et l'information de tous		CT → MT	
57) Identifier les sites où des collectes de déchets peuvent être organisées (à terre ou en mer) et organiser des collectes mutualisées de déchets spéciaux (batteries, fusées, chiffons, hydrocarbures, etc.)		CT	
58) Inciter les gestionnaires à faciliter le prêt temporaire des mouillages vacants et engager une réflexion globale sur l'accueil des visiteurs		MT → LT	
59) Développer les moyens de communication et d'information destinés aux plaisanciers par une mise en réseaux et une diffusion large		MT	
60) Faire connaître et participer à la diffusion des réglementations concernant la pêche plaisance dans toutes les associations et zones de mouillages et faciliter les relations avec la pêche professionnelle (rencontres, débats, etc.)		MT	
61) Identifier les besoins partagés en termes d'équipements ou de services afin de permettre une mise en commun des moyens et des opérations communes		CT	

## 6. CONTACTS UTILES

**NUMEROS D'URGENCE**



**Pompiers : 18**

**CROSS CORSEN : 02 98 89 31 31**  
(du Mont-Saint-Michel à la pointe de Penmarch)

**CROSS JOBOURG : 02 33 52 72 13**  
(du Cap d'Antifer au Mont Saint-Michel)

**SNSM Saint-Malo: 02 99 82 11 11**

**SNSM Dinard: 06 82 45 68 85**

**SNSM Lancieux: 02 96 86 80 88**

**SNSM St Suliac: 06 85 52 11 97**

**SNSM Saint-Cast : 02 96 41 76 61 / 06 83 10 07 39**

**FAUR****Fédération des Associations et Usagers des bassins versants de la Rance et du Frémur**

2 Bis rue Brindejonc des Moulinais

**35730 PLEURTUIT****faur.asso@orange.fr****Syndicat Mixte du Pays de Dinan**

Mission GIZC

5, Rue Gambetta

22100 Dinan

02 96 87 42 45 / gizc@pays-de-dinan.org**SAGE Rance-Frémur Baie de Beaussais**

5, Rue Gambetta

22100 Dinan

02.96.85.02.49 / cle.rance@orange.fr**DDTM 35 / Délégation mer et littoral (ex-Affaires maritimes)**

27 quai Duguay-Trouin

35418 Saint-Malo Cedex

02 99 40 68 30 / ddtm-dml-de-saint-malo@ille-et-vilaine.gouv.fr**DDTM 22 / Délégation mer et littoral (ex-Affaires maritimes)**

5 rue Jules-Vallès

22000 Saint-Brieuc

02 96 75 66 22 / ddtm-dml@cotes-darmor.gouv.fr**Subdivision des Phares et Balises**

17, chaussée des corsaires

35400 Saint-Malo

02 90 08 57 56 / 07 78 21 49 91

saint-malo.spblz.diesm.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr**Gendarmerie Maritime / Brigade de St Malo**

Quai Solidor

35400 Saint-Malo

02 90 04 40 04

Sémaphore de St Cast : 02 96 41 85 30

Sémaphore de Cancale : 02 99 89 72 29

Sémaphore de Chausey : 02 33 90 47 48

**Direction Déléguée aux Voies Navigables / Région Bretagne**

83 avenue du Général Patton

35711 Rennes Cedex 7

02 99 27 12 16 / ddvn@bretagne.bzh**Contact écluse barrage EDF : 02 99 16 37 37 ou VHF canal 13****Contact écluse barrage du Châtelier : 02 96 39 55 66**

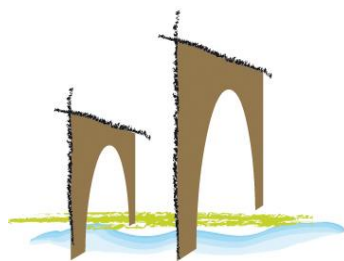
Niveaux en Rance (7 jours) : <http://www.bretagne-info-nautisme.fr/Previsions-de-niveau-en-Rance-a-7.html>



© F. Lang







**PAYS**  
de DINAN



*Fédération des Associations  
et des usagers des Bassins versants  
de la Rance et du Frémur  
(FAUR)*

© 2015