



## Compte Rendu

### Commission thématique LITTORAL ET BASSIN MARITIME

11 octobre 2016 – 9h30

Salle des halles - Mairie de Saint Briac-sur-Mer

#### **ORDRE DU JOUR :**

##### **1. CARENAGE :**

- Description de la mission « Equipements portuaires »
- Avancement de la mission : Besoins avérés, état de l'art des différents équipements, sites d'accueil pour la construction d'une aire, faisabilité juridique et économique
- Réflexion sur la suite de la mission : Maîtrise d'ouvrage et lancement de projet
- Points divers

##### **2. GESTION DES EAUX GRISES ET EAUX NOIRES :**

- Description de la mission, contexte, attentes et alternatives

#### **PRESENTS :**

- . M. BENARD, St Malo Agglomération, président de la commission thématique Littoral & Bassin maritime
  - o Assisté de M. MEHEUST, Chargé de mission au SAGE Rance Frémur
- . M. RAMARD, Président de la CLE
- . M. CHESNAIS, Président du Syndicat Mixte de portage du SAGE RFBB, Mairie de St Jouan-des-Guérets
- . M. BONDU, CdC Côte d'Emeraude
- . M. LANG, Natura2000 Estuaire de la Rance
- . M. AUSSANT, FAUR
- . Mme DERLOT, EDF
- . M. GIRAULT, EDF
- . Mme GESLAIN, CŒUR Emeraude
- . M. LACOMBE, Mairie de La Richardais
- . M. HUDHOMME, Mairie de Langrolay-sur-Rance
- . M. PONCET, Mairie de St Malo
- . M. HUGUES, CIDRE
- . Mme. LE MOUILLOUR, DDTM 35
- . M. RICHEUX, Maire de St Père-Marc-en-Poulet
- . Mme. BOUEDO, Conseil Départemental des Côtes-d'Armor
- . M. LE BIAVANT, Mairie de Saint Samson-sur-Rance
- . M. LORRE, Maire de Saint Samson-sur-Rance
- . M. TAVET, Mairie de Saint Suliac
- . M. BRIAND, Mairie de Saint Suliac
- . M. LE SCANFF, Association des plaisanciers du Minihic-sur-Rance

- . M. BRIAND, Mairie de la Ville-es-Nonais
- . M. ROUAULT, Agence de l'Eau Loire-Bretagne
- . M. PENHOUE, Association des plaisanciers de Dinard, UNAN Manche
- . M. PONTGELARD, Association des plaisanciers de Pleurtuit
- . M. MONAT, Mairie de Saint Coulomb

## ⇒ MISSION CARENAGE :

M. Bénard introduit les dossiers Carénage et Eaux grises & eaux noires sur le territoire du SAGE Rance Frémur baie de Beussais (RFBB). Il met le point aussi sur l'importance aujourd'hui de mutualiser les commissions Littoral et Bassin Maritime avec CŒUR Emeraude afin d'éviter un surplus de réunions sur des sujets similaires.

M. Richeux confirme en évoquant l'importance de créer un lien entre la phase « étude » grâce au SAGE RFBB et la phase opérationnelle grâce à CŒUR Emeraude.

M. Bénard rappelle la décision de la Commission Locale de l'Eau (CLE) d'avoir recruté M. Méheust, Chargé de mission « Equipements portuaires » pour une durée de 6 mois durant lesquels il devra étudier tous les dispositifs permettant de caréner proprement la coque d'un navire. Il explique que dans le cadre de cette mission, M. Méheust a rencontré de nombreux acteurs sur le territoire afin de récolter toutes les informations nécessaires à l'évaluation des besoins et à la proposition d'aménagements adaptés à notre territoire. Le thème de cette commission Littoral est donc de faire le point, à mi-parcours, en ce qui concerne la mission et peut-être y trouver des axes d'études pour la suite.

### 1. Présentation de la mission & Etat de l'art des équipements de carénage existant

M. Bénard note que l'intérêt d'une aire de carénage mobile est de pouvoir la mutualiser sur différents sites. Il souligne son inconvénient majeur : la méconnaissance de la durée de vie du système et notamment celui des bâches. Il relance sur le fait qu'un des objectifs de la mission est de décrire toutes les solutions existantes, même si beaucoup ne sont pas adaptées à notre territoire. Il note notamment le fait que la station de nettoyage flottante (type Bio-Océan®) est adaptée pour les plaisanciers locaux, ou souvent présent sur son navire, du fait qu'il faille nettoyer la coque régulièrement.

L'assemblée débat sur l'efficacité de l'antifouling.

### 2. Présentation des sites pressentis pour accueillir une aire de carénage

M. Lacombe note que le parking de la cale de Chateaubriand est privé et qu'une partie est une concession de la gare maritime. Cette cale est aussi à proximité d'une zone Natura 2000. Il note aussi la présence du Domaine Public Maritime, sur lequel la commune a subi des refus dès lors qu'une demande de travaux a été émise.

M. Bénard rappelle que l'on ne recense pas les projets, mais les possibilités de projet. La mission de M. Méheust est simplement d'identifier où pourrait être installées des infrastructures de carénage, mais en aucun cas d'amorcer un projet. Il rappelle le fait qu'il n'y a toujours pas de porteur de projet.

M. Chesnais souligne que nous sommes réunis pour apporter des réflexions, des suggestions et non pas pour décider d'un projet. Si le site de la cale Chateaubriand s'avère judicieux, il serait alors pertinent d'approfondir l'étude, qui serait le travail d'un maître d'ouvrage.

M. Ramard demande à M. Lacombe quel est le propriétaire du parking aujourd'hui.

M. Lacombe répond que la commune de la Richardais a cédé le parking par concession à la gare maritime de Chateaubriand via une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire).

M. Chesnais rappelle que se seront surtout des navires venant de la mer qui utiliseront la cale de carénage, et peu viendront de la terre. Le parking n'a pas vocation à être très pratiqué. Seulement 4 ou 5 bateaux caréneront ensemble, donc un maximum de 4/5 voitures utiliseront le parking.

Mme. Le Mouillour rappelle qu'il n'y a aucun problème concernant la réglementation. L'aire de carénage ne sera pas comprise dans le périmètre de la concession mais sera une AOT à part entière.

M. Le Scanff passe sur le site de la cale sèche de la Landriais et rappelle que c'est un monument historique et qu'il ne voit pas comment on pourrait envisager une aire de carénage dans cette cale.

L'assemblée débat sur ce point :

- Quel est l'intérêt apporté par un ouvrage à cet endroit ? Notamment en termes de plus-value sur un équipement construit sur une zone neutre.
- L'utilisation de la cale sèche ne fera que renforcer sa durée de vie.

M. Bénard rappelle que cette cale est a été construite pour l'entretien des navires et qu'il est pertinent de se reposer la question aujourd'hui. Il y aurait toutefois des contraintes techniques et réglementaires dont nous n'avons pas les réponses aujourd'hui. C'est une question à approfondir dans le cadre d'une étude, encore une fois portée par un maître d'ouvrage.

M. Pongelard propose la cale de Port St Jean, à la Ville-es-Nonais. Une cale qui s'avère proche de Plouër-sur-Rance et très fréquentée. La venue des navires à caréner de la mer ne poserait pas de problème d'usage. Le site de port St Jean sera intégré dans l'étude de la CLE.

M. Bénard propose à l'assemblée de réfléchir à cette question et de revenir vers M. Méheust après réflexion.

### [3. Présentation de l'état des chantiers navals sur le territoire](#)

L'assemblée rappelle que les plaisanciers allant en chantier naval ont un profil spécifique. Que la concurrence entre un équipement public et un chantier naval n'existe pas. Un grutage est obligatoire pour caréner un navire en chantier naval et amène ainsi des coûts important que nombre de plaisanciers n'acceptent et n'accepteront pas, au profit d'une cale publique.

M. Bénard rappelle qu'il faut proposer des équipements respectueux de l'environnement pour que peu à peu les plaisanciers acceptent et s'orientent vers des méthodes de carénage propre. Cela en proposant un équilibre d'équipements publics et privés. Le service de carénage doit répondre aux charges de fonctionnement et cela sans parler de profit.

M. Chesnais souligne que cette étude a un lien majeur et complémentaire entre les travaux du SAGE RFBB, de CŒUR Emeraude, de l'Ifremer, etc., c'est la qualité des eaux conchylicoles. On va bien au-delà du simple principe du carénage. En effet, il est estimé qu'il y a environ 20 tonnes de produit antifouling utilisés sur les coques des navires dans notre bassin de navigation. Les conséquences sont majeures sur la conchyliculture. L'investissement est toujours difficile pour les communes, raison de plus pour frapper aux portes afin de récolter le plus de subventions possibles.

M. Ramard veut clarifier la notion de concurrence entre le privé et le public : il faut bien dire que l'objectif de la cale publique, c'est l'entretien courant en période estivale et ne sera pas en concurrence avec l'entretien en chantier naval lié à l'hivernage.

M. Lang confirme, le Livre Bleu de la plaisance est clair concernant les profils de plaisanciers : certains carèment en chantier naval et d'autres qui ne le feront jamais, ils le faisaient traditionnellement sur la grève. Aujourd'hui ils ont besoins d'outils adaptés sans manutention. Il faut offrir différentes solutions, privées, publiques ou autre.

L'assemblée débat sur cette question récurrente de la définition du carénage :

- La verbalisation des carénages sauvages se fait uniquement quand des pollutions sont visibles (peinture sur le sol, etc.)
- Au-delà du carénage, M. Richeux rappelle que c'est l'antifouling contenant des biocides qui est à la base du problème.
- M. Bénard rappelle qu'il faut combattre toutes les actions (nettoyage, carénage, ponçage, etc.) qui ont un impact sur le milieu.

M. Rouault rappelle qu'à partir du moment où une coque est couverte d'un antifouling, qu'un nettoyage lourd ou léger est pratiqué, les analyses d'eaux derrière sont catastrophiques. Du TBT est encore retrouvé dans certaines boues de carénage. Quand on parle d'un nettoyage d'une coque avec une brosse, il faut bien faire la distinction entre un navire qui a une carène neuve et un autre qui a une dizaine de couche d'antifouling de par son ancienneté. Si on met une bâche et qu'on carène à sec (gratter, poncer, etc.) les particules s'envolent et se diffusent. Au premier épisode pluvieux, il y a un lessivage du parking et tout va dans le réseau pluvial, à savoir directement dans le milieu naturel. Il faut trouver des solutions pour localiser l'action de nettoyage/carénage afin d'y collecter les eaux.

M. Hugues souligne l'importance de la gestion des déchets autour des aires de carénage. Bien que le rôle d'une aire de carénage soit louable, il pose la question de la gestion des poubelles. En effet, les déchets générés par la pratique du carénage sont très importants : gants, diluants, fonds de pots, etc. Plutôt que de s'orienter vers la construction d'aire de carénage, il serait plus pertinent de travailler sur la notion d'antifouling.

M. Richeux ajoute qu'il ne faut pas aller vers des infrastructures tournées vers l'antifouling. Il y a des projets qui sont en route, notamment Plouër-sur-Rance, et il faudra voir après de quoi on a besoin.

#### [4. Présentation des subventions allouées à un projet d'aire de carénage](#)

M. Rouault explique que les 40% de subventions veulent dire « 40% de subventions toute aides confondues ». Par exemple sur l'aire de St Cast-le-Guildo, on est au-delà de ces taux-là. Il y a une évolution des encadrements européens qui font qu'aujourd'hui, tout ce qui touche au champ concurrentiel, on ne peut plus y appliquer le taux que l'on pouvait y appliquer avant. Aujourd'hui nous sommes sur la lutte des micropolluants, c'est très important, mais nous avons une mauvaise connaissance des sources de pollutions. 2 solutions sont donc possibles : réduire les pollutions à la

source (antifouling), ou faire du curatif. Aujourd'hui, les subventions sont de 40 à 60% pour ce programme 2016/2018 mais on ne sait pas si cela continuera après. L'objectif « zéro antifouling » est délicat. En effet, le TBT est sensé être interdit depuis plusieurs années mais on en trouve toujours dans les eaux de carénage. Concernant le renouvellement des bateaux, on en a encore pour minimum 20 ans. L'idée aujourd'hui est de proposer un ou plusieurs sites sur lesquels y installer une aire de carénage, et la compléter avec une répression viable.

M. Bénard conclut sur les dires de l'AELB : nous avons des offres très intéressantes en matière de subvention (60% pour les chantiers et 40% pour les communes). La conclusion qu'on pourrait avoir sur ce sujet serait de profiter de ce climat actuel et éviter des désagréments dans l'avenir s'il devait y avoir réductions de ces subventions.

## ⇒ GESTION DES EAUX GRISES ET EAUX NOIRES :

### 1. Présentation de la mission Eaux grises et eaux noires

M. Bénard confirme que nous sommes confrontés à une flotte qui est en majorité non-équipée en cuve de rétention des eaux usées. Aujourd'hui, la législation tend à faire équiper les navires des plus récents. Les bateaux sont de mieux en mieux équipés, il faut alors s'adapter à cette évolution en proposant des points de vidanges de ces eaux usées. Quand la réglementation parle d'une autorisation de vidanger les cuves au-delà des 3 milles de la côte, M. Bénard rappelle que cette mesure prend effet à partir des lignes de basse droite, soit 3 milles au-delà de l'île de Cézembre. Une distance qui paraît bien longue pour seulement vider une cuve. Il faut alors créer une offre, et inciter les plaisanciers à utiliser cette offre. Il faut donc initier cela maintenant pour avoir des résultats les plus vites possibles.

M. Penhouët souligne que la pompe de récupération des eaux grises et eaux noires à Dinard n'a jamais servie.

Mme. Geslain explique que la vedette Chateaubriand n'est pas équipée de cuve de rétention des eaux grises et eaux noires et qu'elle rejette tout en Rance. Eviter ce genre de pollution pourrait aussi répondre à la problématique de la qualité des eaux conchylicoles. Il ne faut pas oublier l'aspect touristique de la chose : les navires anglais, néerlandais, etc. sont tous équipés et se demandent où il est possible de vidanger les cuves en France.

M. Bénard rappelle que l'objectif est d'arriver à l'amélioration de la qualité bactériologiques des eaux de la Rance. Il y a une étude aujourd'hui portée par CCEUR Emeraude sur le sujet. La plaisance contribue à la pollution bactériologique des eaux de la Rance et doit donc mettre sa pierre à l'édifice en évitant le rejet des eaux usées dans le milieu naturel. Il faut alors proposer des points de collecte si nous voulons que les pratiques évoluent.

### 2. Discussions

M. Briand veut profiter de l'issue de cette réunion pour proposer de lancer une étude d'implantation d'une aire de carénage en Rance. Il faut se remettre à un cabinet d'ingénierie pour savoir comment, techniquement et financièrement, il est possible de créer une aire de carénage sur l'un des sites que nous avons vu. Nous savons que l'AELB peut financer une partie de l'étude et que les communes peuvent aussi participer, pourquoi pas au prorata de leurs mouillages.

M. Lacombe revient sur la cale de Chateaubriand. Le problème n'est pas dans la participation de la Richardais dans une étude de faisabilité. Le problème est qu'un investissement de ce type, bien que louable, soit payé par une ou plusieurs communes pour seulement quelques centaines de mouillages sur toute la Rance.

L'assemblée insiste sur la nécessité de commencer un projet.

M. Bénard souligne que des propos de ce type relèvent de l'opérationnel, cela relève d'avantage des compétences de CŒUR Emeraude ou d'un autre opérateur plutôt que de la CLE. N'oublions pas que le rôle de la CLE est la mise en place de la réglementation et le suivi de la mise en application. Dans le cadre de cette Commission Littoral, nous pouvons soutenir la proposition de M. Briand d'accéder à une étude de faisabilité, mais il faudra alors et se tourner vers un opérateur compétent pour la mettre en œuvre.

M. Monat rétorque que pour pouvoir mettre en œuvre un projet de ce type, il faut d'abord mettre en œuvre un état des lieux, ce qui est en train de se faire actuellement et qui doit être finaliser avant de prendre en considération ce qui a été fait. Et décider à ce moment-là. Mais à l'heure actuelle, je pense que c'est trop prématuré.

M. Chesnais répond à M. Lacombe : l'aspect financier interfère avec les décisions. Une seule commune ne pourra pas participer seule à un tel investissement. C'est pour cela qu'à partir du moment où une commune possède des mouillages, elle devra participer au projet, tant sur l'investissement que sur le fonctionnement. Mais derrière il y a aussi le plaisancier, à savoir le principal utilisateur de l'aire de carénage. Et je pense personnellement que chaque plaisancier doit apporter, par une contribution annuelle, une participation financière, soit à l'investissement soit au fonctionnement.

M. Lacombe acquiesce et ajoute que derrière un projet aussi couteux, il va forcément y avoir une mutualisation de l'investissement, mais aussi du fonctionnement et de l'entretien. Si on part du principe pollueur/payeur, il faudra que les plaisanciers participent au travers des taxes mouillages.

M. Chesnais tempère en soulignant que ce sont des discussions à venir mais qui sortent de l'étude du SAGE et qui relèvent plus d'une étude de faisabilité.

Les sujets étant clos, la réunion se finit à 12h30.