

DEUX PAS EN AVANT, UN PAS EN ARRIÈRE

Sur les problèmes de la Rance, l'année 2017 aura été marquée par le travail de la mission conjointe du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) et du CGE (Conseil Général de l'Economie), instances qui conseillent les ministres dans leurs domaines respectifs.

Cette mission avait été décidée par la ministre de l'environnement d'alors, à la suite d'une table ronde réunie au ministère pendant l'été 2016. Même si le terme n'est employé nulle part, il s'agit d'un audit de la situation de l'estuaire maritime de la Rance, sous tous ses aspects.

Cette mission a été mise en place par monsieur le préfet de la région Bretagne, lors d'un comité de pilotage le 16 décembre 2016. La mission a rendu son rapport au deuxième trimestre 2017. Compte tenu du changement de gouvernement il n'a été rendu public que fin juillet. Sa présentation officielle a été faite lors d'un comité de pilotage le 20 octobre 2017.

Certes ce rapport ne répond pas à toutes les préoccupations des habitants des bords de Rance, néanmoins de réelles avancées ont enfin été constatées.

On peut extraire du résumé du rapport (p3) deux constatations majeures :

– « le barrage a provoqué une aggravation sensible du phénomène naturel de sédimentation qui affecte partiellement la navigation et l'accès aux mouillages,

la baignade dans des zones envasées et pourrait déboucher sur des modifications plus profondes de la surface des herbiers si elle se poursuivait »,

– « l'extension du phénomène d'envasement de l'estuaire a atteint aujourd'hui un niveau tel qu'il convient de réduire le plus possible les dépôts supplémentaires, voire de stabiliser le volume global qui s'est déjà déposé, par diverses mesures de gestion sédimentaire ».

Il s'agit là de deux avancées majeures qui vont dans le sens des attentes des associations et des populations concernées.

De nombreuses incertitudes ayant été relevées par la mission, elle a proposé de mettre en place un programme expérimental de cinq ans pour la gestion des sédiments. Ce programme devra s'appuyer sur un conseil scientifique de niveau international pour orienter les travaux et en analyser les résultats.

Par ailleurs l'opération Lyvet 3 de vidage du piège à sédiments avait été préparée courant 2016, en vue d'être réalisée durant l'hiver 2017-2018.

Sans attendre, Monsieur le préfet de région avait décidé, lors du comité de pilotage du 16 décembre 2016, de réaliser cette opération dès que le financement aurait été arrêté. Monsieur le sous-préfet de Dinan était chargé de cette tâche. Cette opération avait été reprise par la mission dans ses conclusions.

Malheureusement le financement n'ayant pas pu être réuni, cette opération n'aura

SoMMAiRe

Edito: deux pas en avant,
un pas en arrière

Mission interministérielle sur la Rance :
les recommandations du rapport

Désenvasement de la Rance :
le futur plan quinquennal

Patrimoine /
Les marins de Saint-Malo
avec Lapérouse (suite)



pas lieu pendant l'hiver 2017-2018, elle est reportée d'un an.

Il s'agit là d'un grave revers et d'un signal inquiétant. En effet, malgré la décision prise publiquement au plus haut niveau de l'Etat, sa mise en œuvre a été rendue impossible faute de financement.

Aujourd'hui il apparaît donc nettement que seule l'obtention des financements permettra de mettre en œuvre les recommandations de la mission. Espérons que cela ne tardera pas.

Restons vigilants et souvenons-nous : « Point d'argent, point de Suisse » (Jean Racine). ■

Le président

MISSION INTERMINISTÉRIELLE (CGEDD-CGE) SUR LA RANCE

LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Comme cela est la règle à la suite d'un audit, le rapport présente des recommandations.

Recommandation au préfet de la région Bretagne

👉 Relancer la concertation pour la mise en place d'un maître d'ouvrage unique et le lancement d'un plan d'actions en deux temps permettant entre 2017 et 2023 de mener à bien le Lyvet 3, de choisir le maître d'ouvrage et de mettre en œuvre un programme expérimental de cinq ans pour une gestion sédimentaire efficace ; et de 2024 à la fin de la concession pour mettre en œuvre une gestion durable de la sédimentation de l'estuaire

Au niveau du principe cela va entièrement dans le sens souhaité par la FAUR en distinguant une période expérimentale de cinq ans et une période de gestion durable jusqu'au renouvellement de la concession.

Recommandation à l'association CœurE et au syndicat mixte Rance, Frémur, baie de Beausais

👉 Transférer les activités et le personnel de l'association Cœur Émeraude au sein du syndicat mixte, établissement public territorial de bassin Rance, Frémur, baie de Beausais.

L'acteur proposé n'a jamais participé aux réflexions et démarches en vue d'une gestion durable de l'estuaire.

Cette recommandation a beaucoup surpris les acteurs locaux. Son principal intérêt est de permettre une mise en œuvre bien plus rapide que les autres solutions envisagées. Les modalités de mise en œuvre de cette recommandation sont en cours de définition par les services de l'Etat en liaison avec les parties concernées.

Recommandation au maître d'ouvrage

👉 Installer un conseil scientifique de niveau international formé en grande partie d'experts extérieurs au territoire.

L'objectif est d'avoir un comité de très haut niveau qui n'est pas impliqué localement et aura à la fois la compétence et l'indépendance requises pour mener à bien sa mission.

👉 Définir avec le conseil scientifique un programme de recherche ambitieux pour un montant estimé de 3 M€.

L'importance de ce montant donne une véritable possibilité d'action au comité scientifique.

👉 Mettre en place un programme de surveillance approfondi du fonctionnement de l'estuaire reposant sur les meilleures technologies disponibles.

Accord total sur ce point, pour permettre de dégager une réelle vision à long terme.

Recommandation à la DGEC*

👉 Amorcer la mise au point avec EDF d'un avenant à la concession actualisant les obligations du concessionnaire notamment en matière de navigation dans l'estuaire de la Rance et de gestion des sédiments.

Il s'agit d'une évolution jugée nécessaire par certains. Néanmoins les obligations actuelles en matière de navigation sont assez claires ; elles ne sont pas appliquées par le concessionnaire, sans que les services de l'Etat en charge de les faire respecter ne l'obligent à le faire. Espérons que ce laxisme va disparaître.

Recommandation à la DGEC* et la DGALN**

👉 Réexaminer la situation juridique de l'usine marémotrice au regard du Code de l'Énergie, et considérer globalement la gestion de la concession, en intégrant la participation d'EDF à la gestion des sédiments dans le plan de rénovation de l'usine marémotrice, et en répartissant le financement du plan expérimental entre tous les acteurs concernés.

Compte-tenu de l'ancienneté de cette production elle n'entre pas, comme l'énergie produite dans les barrages de haute chute, dans les catégories des énergies renouvelables susceptibles de bénéficier des tarifs de rachat préférentiels, bien que ses qualités techniques soient bien supérieures à la production éolienne qui en bénéficie très largement.

Cette évolution devrait permettre de supprimer cette impossibilité actuelle.

* DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat (tutelle EdF)

**DGALN : Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

APPEL À COTISATION

Plaisanciers, riverains, des bords de Rance et de la côte d'émeraude, la FAUR vous représente dans de nombreuses instances, l'union fait notre force, merci de votre soutien et de votre adhésion. Merci à ceux qui ont confirmé leur adhésion, il n'est pas trop tard pour le faire au titre de 2017, votre participation est notre seule source de financement.

ASSOCIATION : < 30 membres : 20 € / 31 à 50 membres : 30 € / > 50 membres : 50 €

INDIVIDUEL : 10 € • PROFESSIONNEL : 50 € • MEMBRE BIENFAITEUR : à partir de 50 €

Un reçu sera établi à réception de votre règlement. Les cotisations sont forfaitaires pour l'année en cours (1/01 au 31/12).

Les associations qui le souhaitent peuvent se faire adresser un avis d'appel de cotisation en s'adressant au trésorier (Jean-René PRUAI (jrpruai@wanadoo.fr)).

Adressez vos cotisations à : FAUR 2 rue Brindejonc des Moulinais, 35730 Pleurtuit - Chèque libellé à l'ordre de FAUR Pleurtuit

Les associations à jour de leurs cotisations peuvent bénéficier du matériel de sonorisation et vidéo projection de la FAUR moyennant une participation minimale aux frais

DESENVASEMENT DE LA RANCE

LE FUTUR PLAN QUINQUENNAL

Un Comité d'une quarantaine de personnes représentant les élus, les collectivités territoriales, EDF, COEUR-E, la FAUR, Rance Environnement, s'est réuni le 20 octobre dernier à l'invitation du Préfet de Région pour préparer le futur plan quinquennal de désenvasement.



L'ordre du jour officiel de la réunion comprenait la présentation des recommandations par les rapporteurs de la mission ministérielle et les conditions de mise en œuvre d'un plan de gestion partagé à l'horizon 2023. Après la présentation des principales conclusions générales de la mission ministérielle par les rapporteurs du ministère de l'environnement les participants ont pu exposer leurs points de vue.

Les élus Michel Vaspert et Didier Lechien ont exprimé leur désaccord sur la volumétrie d'extraction des vases au cours des cinq années à venir (50.000m³ par an) jugée trop faible et loin de la demande voulue par la FAUR et Rance Environnement d'extraire 150.000m³ par an, afin de pouvoir réduire les stocks de vase accumulée. Ils ont aussi insisté sur l'urgence de traiter rapidement l'envasement du chenal du Châtelier, source de nombreux échouages, rappelant que l'entretien du chenal est à la charge d'EDF par contrat et que c'est à l'Etat de faire respecter cette obligation.

Les directeurs d'EDF, se sont satisfaits des conclusions du rapport et ont indiqué qu'EDF prendra sa part de responsabilité.

S'agissant de la question du portage administratif et technique du plan, le Préfet de Région a confirmé que l'Etablissement Public Territorial de Bassin (EPTB) Rance Frémur serait le maître d'ouvrage des futures opérations de désenvasement, en partenariat avec COEUR-E qui continuera à piloter l'exécution des travaux et composera un comité de pilotage rassemblant les différents intervenants, associations comprises.

Concernant les sources de financement des 9,5 M€ prévus pour la période quinquennale initiale (EDF 40%, Etat 6,8%, Agence de l'eau 11,6%, ADEME 5,3%, Région 9,5%, départements 8,4%, Agglomérations et Communautés de Communes 7,5%, Europe 10,5%) le préfet a indiqué que la contribution directe de l'Etat serait portée à 10% de l'enveloppe totale et que malgré les dernières incertitudes sur la participation des départements 22 et 35 et de l'Union Européenne, le plan devrait être lancé sans tarder.

A propos des sources nouvelles de financement, le préfet a repris l'idée que le prix de l'énergie de l'usine ne soit plus assujéti au marché des énergies hydroélectriques, mais à celui des énergies renouvelables qui est moins

limité en tarification, en soulignant que la mise en forme d'une telle réforme sera difficile car elle posera des problèmes de concurrence européenne et remettra en question la convention actuelle Etat/EDF.

S'agissant du lancement de l'opération "Lyvet 3" qui doit intervenir urgemment (le vidage du piège à sédiments du Lyvet n'étant autorisé que d'octobre à février) le Préfet de Région a assuré que le budget afférent de 1,5 M€ serait financé « d'ici 15 jours » et décidé que COEUR-E en assurerait la maîtrise d'ouvrage. ■

DERNIÈRE MINUTE

Le financement n'ayant pu être réuni, l'opération "Lyvet 3" n'aura pas lieu l'hiver 2017-2018, elle est reportée d'un an (voir l'éditorial du Président).

PATRIMOINE

Les marins de Saint-Malo

avec Lapérouse

(suite de Parlons FAUR N°32)

Sur L'Astrolabe, peut-être à cause de l'origine bretonne du Commandant, il y a beaucoup plus de marins et officiers originaires de la région de Saint-Malo.

François Michel Blondela, lieutenant de frégate est né le 17 mars 1761 à Saint-Malo. Il navigue depuis 1777. Il a participé à la Guerre d'Indépendance d'Amérique. Il

les deux frégates mouillées. Une embarcation est amarrée à bâbord de l'une d'elle et entre les deux navires, on observe de nombreuses pirogues Tinglit, la tribu de la région. Au milieu de la baie, une embarcation et une grande pirogue se font face. Sur la gauche, la falaise est nue sur plusieurs centaines de mètres : on sait maintenant que c'est le résultat d'une immense vague qui a dû déferler quelques années auparavant.

Blondela a aussi effectué un grand travail d'ethnographie maritime en dessinant les embarcations qu'il rencontrait, cent ans avant l'Amiral Pâris, autorité en la matière.

On distingue un portrait d'une pirogue de l'île de Pâques, de plusieurs pirogues Tinglit en Alaska, un angypik, bateau recouvert de peau de morse, en construction, deux



On trouve ainsi François Furet né le 27 février 1761 à Saint-Servan, François Lamarre né à Saint Servan mais fixé à Brest, maître d'équipage. Il est cité dans une lettre de Fleuriot de Langle envoyée de Monterey (Californie) le 22 septembre 1786 : « le nommé François Lamarre, mon maître d'équipage, est un sujet d'une grande distinction... s'il continue à se conduire comme il l'a fait jusqu'à présent, je lui donnerai, dans le courant de la campagne, le brevet d'entretenu qui m'a été envoyé pour lui. Mon maître d'équipage mérite certainement cette récompense ». Jean-Baptiste Le Maître, second pilote, de Saint-Malo, est mort dans la Baie des Français (Alaska) le 13 juillet 1786. Julien Ruelland, aussi de Saint-Malo, voilier, âgé de 21 ans en 1784.

Il faut signaler aussi à bord de L'Astrolabe deux officiers originaires de Saint-Malo, François Michel Blondela et Pierre Le Gobien, tous deux fils de capitaines corsaires.

est dit de lui : « Très bon sujet, fort instruit, plein de talent et de volonté, donnant les plus grandes espérances ». En dehors de ses capacités professionnelles et de sa bravoure au combat, il excelle dans les mathématiques, le dessin et la construction. A bord de L'Astrolabe, outre ses charges d'officier, il est hydrographe et dessinateur : il nous a laissé des cartes marines très précises pour l'époque. Il a aussi dessiné des scènes maritimes très vivantes et surtout les portraits des bateaux que l'expédition rencontrait. Blondela a signé un plan du Port des Français en Alaska (maintenant Lituya Bay). Il a signé aussi quinze dessins au total. Le plus connu est la « Vue du mouillage des frégates françaises à l'île de Mowée », maintenant Hawaii. Les deux frégates et les pirogues du pays sont très exactement représentées (voir Parlons FAUR 32). Une autre gravure a pour titre : « Vue de l'intérieur du Port des Français » (figure ci-jointe). On distingue

bateaux de Manille, un champan, bateau chinois, un bateau de Formose, un bateau japonais et trois pirogues du Kamtchaka. Ces pirogues ont certainement disparu actuellement. François Michel Blondela a donc été leur dernier témoin.

François Michel Blondela a disparu à Vanikoro. On sait maintenant que L'Astrolabe s'est échouée et que son épave a survécu un certain temps. François Michel Blondela est-il mort à Vanikoro ou est-il parti sur un bateau de secours ? En tout cas, ce grand marin mériterait d'être honoré par sa ville natale.

Pierre Le Gobien, un autre officier de L'Astrolabe était lui aussi malouin. Garde de Marine et fils d'un capitaine corsaire, né le 20 juin 1767 à Saint-Malo, il a été embarqué à Manille le 8 avril 1787 pour remplacer un des officiers perdus en Alaska. Agé de 20 ans, il n'avait pas l'expérience de Blondela. Il a lui aussi disparu à Vanikoro. ■

Jean-René Donguy

Références :

- 1/ Les portraits de bateaux de François-Michel Blondela. Jean-René Donguy avec la collaboration d'Eric Rieth, Neptunia n° 253.
- 2/ Atlas du Voyage de Lapérouse, 69 cartes et planches.