
ÉTUDE TECHNIQUE ET STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES DANS LE PÉRIMÈTRE DU SAGE RANCE FRÉMUR BAIE DE BEAUSSAIS

Rapport d'étude réalisé par la CLE du SAGE Rance Frémur baie de Beausais
à destination des acteurs locaux de la plaisance



« Naviguer : c'est accepter les
contraintes que l'on a
choisies.

C'est un privilège.

La plupart des humains
subissent les obligations que la
vie leur a imposées. »

E. Tabarly



Carénage à Concarneau, vers 1815

(source : « Lanriec.com » n°5, février 2012)



TABLE DES MATIÈRES

EN PRÉAMBULE	4
Quelques définitions	5
1. Carénage et gestion des eaux grises / eaux noires de la plaisance : quelles solutions techniques ?.....	12
1.1 Carénage : offre actuelle et choix techniques	12
État de l'offre actuelle en équipements de carénage respectueux de l'environnement.....	12
Développement de l'offre de carénage	13
Pour aller plus loin sur la question du carénage	20
1.2 Eaux grises / eaux noires	21
Petit point réglementaire.....	23
Adopter un comportement responsable.....	23
Dispositifs à bord : caissettes et stations de traitement embarquées	24
Dispositifs au port : pompes eaux grises / eaux noires	24
Dispositifs à terre : sanitaires	25
2. Volet administratif et gouvernance de projets « équipements portuaires »	27
2.1 Aspects administratifs	27
Contexte réglementaire.....	27
Contexte financier	30
2.2 Gouvernance et maîtrise d'ouvrage	31
3. Identification des sites potentiels pour le développement de l'offre en équipements portuaires	34
3.1 Moyens et méthodes pour l'identification des sites potentiels.....	34
3.2 Sites potentiels pour des projets « Équipements portuaires »	36
Baie de Lancieux / St Lunaire.....	36
Rance maritime jusqu'à Dinan.....	39
Havre de Rothéneuf / Cancale.....	43
Golfe de St Malo et Dinard	44
Conclusions.....	45
Bibliographie dynamique.....	47
Contacts.....	48
Annexes	48

EN PRÉAMBULE

Cette étude s'inscrit dans la continuité des travaux et réflexions engagées sur le littoral compris dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais, notamment le schéma d'orientation pour la plaisance (Conseil départemental 22, 2008) et le Livre Bleu pour la plaisance (mission GIZC portée par le Pays de Dinan et la FAUR, 2015).

L'offre existante d'équipements de carénage respectueux de l'environnement est encore modeste, et l'attente en la matière sur le terrain est importante. Jusqu'à 80% des plaisanciers interrogés lors de l'enquête Plaisance réalisé par la mission GIZC souhaiteraient pouvoir utiliser de tels équipements. Seules deux aires adaptées sous maîtrise d'ouvrage publique sont disponibles à l'heure actuelle. Des chantiers navals proposent également une prestation respectueuse de l'environnement. Toutefois, avec un parc de quelques 9000 bateaux de plaisance sur notre littoral, le niveau actuel d'équipements est insuffisant pour répondre à l'ensemble de la demande, qu'elle se tourne vers l'offre publique ou l'offre privée.

Depuis 2013, le SAGE révisé encadre la pratique du carénage sur son littoral. La réglementation nationale encadrerait déjà au préalable cette pratique, et c'est pour mieux préserver ou restaurer la qualité de nos eaux littorales que la CLE du SAGE Rance Frémur a souhaité appuyer ces réglementations nationales par des articles à portée locale.

Toutefois, aménager un équipement sur le littoral peut sembler complexe et coûteux de prime abord. C'est donc pour favoriser la définition d'un ou plusieurs projets d'aménagement d'aires de carénage et l'émergence d'une maîtrise d'ouvrage adaptée au territoire de la Rance maritime et de la Côte d'Émeraude que la CLE a réalisé cette étude.

Quelques définitions

PLAISANCE

« se dit de la navigation pratiquée pour le loisir, le sport, et de ce qui s'y rapporte.

Exemple : Port de plaisance.»

(source : Larousse)

Longtemps réservée aux privilégiés de la fortune, la navigation à voile a aussi été la passion de quelques originaux épris d'aventure. Puis, dans les années 1950, la navigation de plaisance s'est démocratisée grâce à des séries populaires : *Vaurien*, *Caravelle*, *Corsaire*, *Mousquetaire*, etc. Des milliers de passionnés au budget plus modeste ont pu naviguer ; ils étaient 85 000 en France en 1955, près de dix fois plus quarante ans plus tard. Pendant longtemps, les bateaux de plaisance ont été construits en bois. Aujourd'hui, l'énorme majorité des bateaux de plaisance de série est réalisée en alliage léger et surtout en fibres de verre et résines. La coque brute ne constitue que le tiers ou le quart du prix du bateau. L'accastillage, selon sa qualité ou sa destination (croisière, course), la voilure et le gréement représentent le reste du budget.

Bateau à moteur ou bateau à voiles ? À chacun selon ses goûts, ses aptitudes, ses besoins, et sa conception de la mer. Les bateaux à moteur occupent un tiers du parc nautique français. Pour beaucoup d'amateurs, le « *cabin cruiser* » est une résidence secondaire portuaire. Plus facile à mettre en œuvre qu'un voilier, ce bateau est le véhicule idéal pour des sorties de quelques heures, même par vent contraire ou calme plat.

Quelles sont les caractéristiques de la plaisance en Rance et Côte d'Émeraude ?

Le bassin de navigation Rance-Côte d'Émeraude (du Cap Fréhel à Cancale) se positionne au 2^{ème} rang régional en terme de capacité d'accueil de plaisanciers : les ports et les zones de mouillage proposent 9000 places, et la flottille représente 15000 bateaux (comprenant les bateaux sur remorque ou en port à sec).

La flottille varie en fonction du sous-bassin et de sa configuration. Elle est représentée pour 58% par des voiliers, dont la moitié d'entre eux sont des quillards. Les voiliers sont beaucoup plus représentés en Rance, tandis que les embarcations à moteur sont davantage représentées dans les communes de Côte d'Émeraude (Saint-Malo, Saint-Jacut de la Mer). La part de la flottille sur remorque est plus importante sur la Côte d'Émeraude qu'en Rance et principalement sur Saint-Malo (une part importante de plaisanciers a déclaré résider à 50 km, dans les environs de l'agglomération rennais). Promenades à la journée, pêche et croisières avec escales sont les principales activités des plaisanciers.

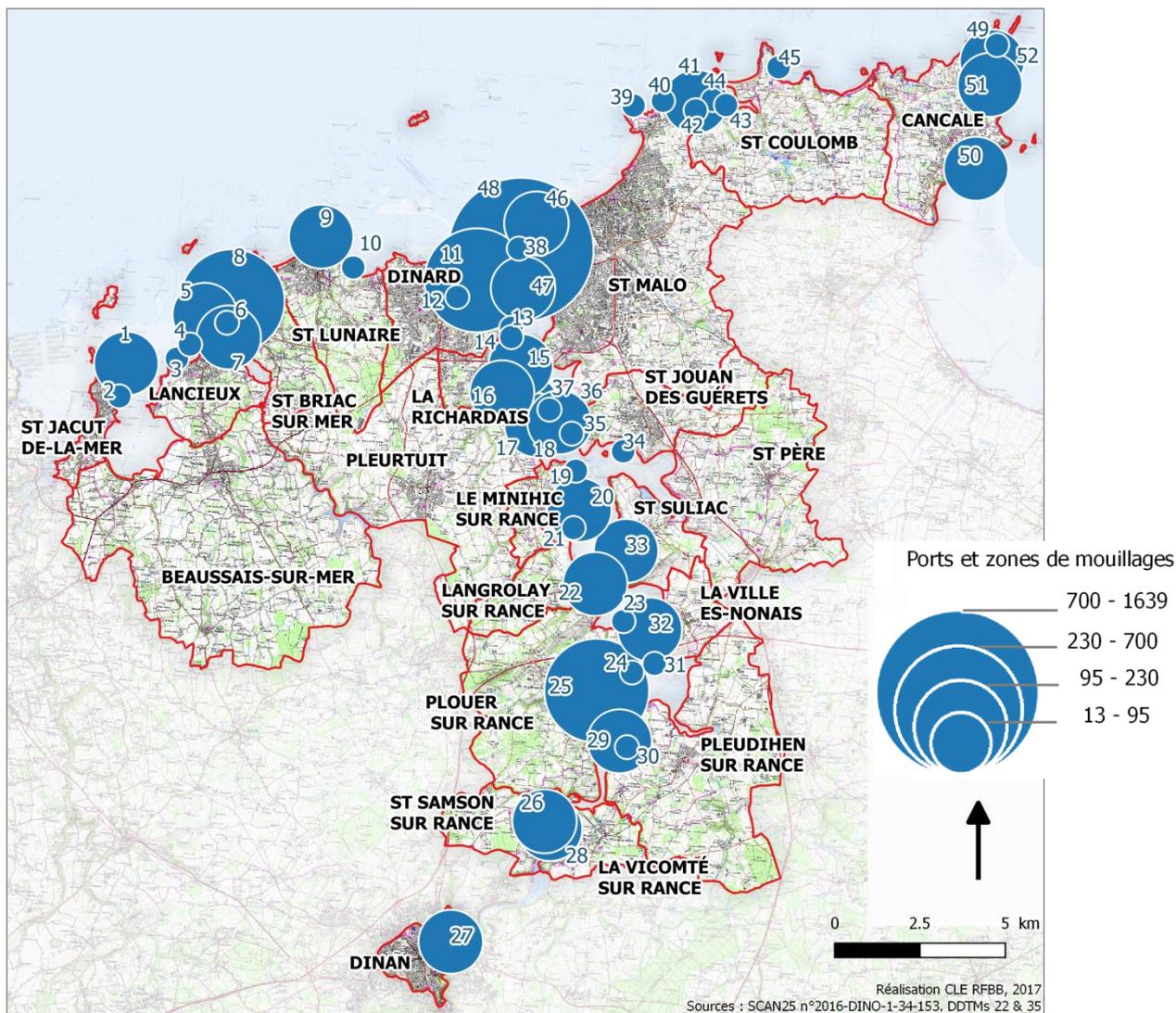


Estuaire du Frémur
Photo : CLE RFBB, 2016

Toutes ces données sont issues des travaux d'étude de la mission GIZC du Pays de Dinan, qui sont disponibles en intégralité ici : <http://www.pays-de-dinan.fr/fr/un-territoire-de-projets/mer-et-littoral/plaisance.html>. Les travaux ont permis la rédaction d'un Livre Bleu pour la plaisance, en 2013.

À l'échelle du SAGE Rance Frémur baie de Beausais, qui correspond également au périmètre de la présente étude, on compte quelques 7000 places réparties dans une cinquantaine de ports et zones de mouillages pour la navigation de plaisance. La répartition des bateaux stationnés entre le bassin maritime de la Rance et la Côte d'Émeraude se fait à part presque égale (le port de plaisance des Bas-Sablons à St Malo pesant fortement sur la Côte d'Émeraude avec une capacité de 1200 places).

Les ports et zones de mouillage pour la plaisance dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais :



1	La Houle Causseul (port)	180 places	Saint Jacut de la Mer	26	Port de la Hisse	150 places	Saint Samson sur Rance
2	Le Chatelet (port)	20 places		27	Port de Dinan	130 places	Dinan
3	Islet	33 places		28	Port du Lyvet	230 places	La Vicomte sur Rance
4	Hautonnaière	25 places	Lanciaux	29	Cale de Mordreuc	123 places	Pleudihen sur Rance
5	La Pêcherie	138 places		30	Mordreuc Moulin	15 places	
6	La Cerisaie	53 places		31	Port Saint Jean	84 places	La Ville es Nonais
7	Le Rieul	130 places		32	Vigneux	108 places	
8	Port de Saint Briac	700 places	Saint Briac sur Mer	33	Port de Saint Suliac	180 places	Saint Suliac
9	Le Décollé	192 places		34	Le Vallion	90 places	Saint Jouan des Guérets
10	La Fourberie	55 places	Saint Lunaire	35	Saint Hélier	55 places	
11	Port de Dinard	493 places		36	Anse de la Passagère	112 places	
12	Le Prieure	13 places	Dinard	37	Anse du Port Laurent	17 places	
13	Anse de la Pêcherie et du Pissot	57 places		38	Port des Bas-Sablons	1200 places	
14	Anse du Pissot	30 places	La Richardais	39	Anse de la Varde	18 places	
15	Anse des Rivières	117 places		40	Anse du Val	23 places	Saint Malo
16	Moulin Neuf	111 places		41	Anse Rotheneuf APPR	102 places	
17	MontMarin	170 places	Pleurtuit	42	Anse Rotheneuf SNBSM	80 places	
18	Jouvente Poriou	140 places		43	Bassin Vauban	225 places	
19	La Landriais	89 places	Le Minihiac sur Rance	44	Tour Solidor	180 places	
20	Garel	150 places		45	Anse du Lupin	75 places	Saint Coulomb
21	La Herviais	32 places	Langrolay sur Rance	46	Zone du Rio	95 places	
22	Anse du Roué	140 places		47	Pointe du Meinga	95 places	
23	Vau Pourcet	35 places	Ploer sur Rance	48	Anse des Potelets	24 places	
24	Port Saint Hubert	19 places		49	Abri des Flots	180 places	Cancale
25	Port de Ploer sur Rance	392 places		50	Port-Mer	150 places	
				51	Anse de Port Briac	179 places	

EAUX GRISES / EAUX NOIRES

*« Il s'agit des eaux utilisées à bord par le plaisancier pour sa consommation et son hygiène, et celles utilisées par le bateau et ses équipements (refroidissement moteur, etc.). »
(Source : Fédération des industries nautiques)*

Eaux noires, les plus sales ?

Elles sont chargées des déchets provenant des toilettes, urinoirs et WC. Elles s'éliminent naturellement en milieu marin et cette pollution d'origine organique est en réalité plus risquée pour l'homme que pour l'environnement, lorsqu'elle s'accumule et se concentre, par exemple en période estivale, dans les zones de mouillage à forte densité. Sur le plan sanitaire, elles peuvent favoriser le développement des bactéries et des virus, participant à la présence de parasites mais aussi de résidus de médicaments dans les eaux de baignade.

Eaux grises, pas si claires...

Ce sont les eaux de lavage : celui du bateau et de son matériel (mobilier, vaisselles, lessives...) comme celui de ses passagers (débarbouillage, douches, shampoings...). Considérées comme moins polluantes que les noires, elles ne représentent qu'une faible part des rejets d'eaux usées, mais sont néanmoins les plus néfastes pour le milieu marin. Leur pollution est en effet d'origine chimique : les molécules contenues dans les produits d'entretien, de nettoyage et de toilette ont un fort impact sur l'environnement. Elles participent à la prolifération des algues (eutrophisation) et empoisonnent la faune et la flore marine, ainsi que la flore littorale (90 % de sa dégradation serait due aux tensioactifs contenus dans les eaux grises).

Eaux grasses... peut-être les pires ?

Ces dernières proviennent de deux principales sources, les eaux dites « de fond de cale » et l'eau de refroidissement de l'échappement du moteur. Ces deux sources d'eaux grasses contiennent des hydrocarbures dispersés et dissous.

- Les eaux de fond de cale sont un mélange de solvants, de tensio-actifs et de sels métalliques (graisses et lubrifiants). Certaines substances sont des polluants organiques persistants qui s'accumulent dans l'environnement sans se dégrader. D'autres sont des toxines aquatiques, comme les hydrocarbures aromatiques, les détergents et solvants, huiles, le cuivre, fer, mercure, ...
- L'eau de refroidissement de l'échappement du moteur marin diesel de plaisance contient divers sous-produits issus de la combustion d'hydrocarbures, des composés organiques volatiles (COV) ou semi-volatiles. Les polluants principaux qui se retrouvent dans l'eau de refroidissement de l'échappement sont les hydrocarbures polycycliques aromatiques (HPA), le toluène et parfois des métaux.

Ce que dit la loi :

- Tout rejet d'eaux grises, d'eaux noires, d'eaux de fond de cale est interdit dans les ports et dans la zone des 3 milles nautiques.
- L'article 43 de la loi sur l'eau précise que 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, doivent être munis d'installations permettant soit de stocker (bacs de rétention, toilettes sèches...) soit de traiter les eaux usées.
- Si le navire est équipé d'un système de broyage et de désinfection et qu'il se trouve à plus de trois mille marins de la terre, il pourra rejeter ses eaux usées ainsi traitées, à une vitesse modérée au moins égale à 4 nœuds.

Une nouvelle directive européenne, applicable depuis le 1er janvier 2016 vient renforcer les exigences minimales de sécurité et d'environnement pour les bateaux de plaisance d'une longueur de coque inférieure à 24 m. La directive impose notamment que chaque toilette installée sur un bateau doit être uniquement raccordée à un système de rétention ou de traitement des eaux aux normes actuelles, communes à toute l'Europe. Sur tous les plans, la réglementation se fait de plus en plus stricte à travers toute l'Europe, et on peut penser que les obligations faites aux bateaux les plus récents seront généralisées au cours des années à venir.

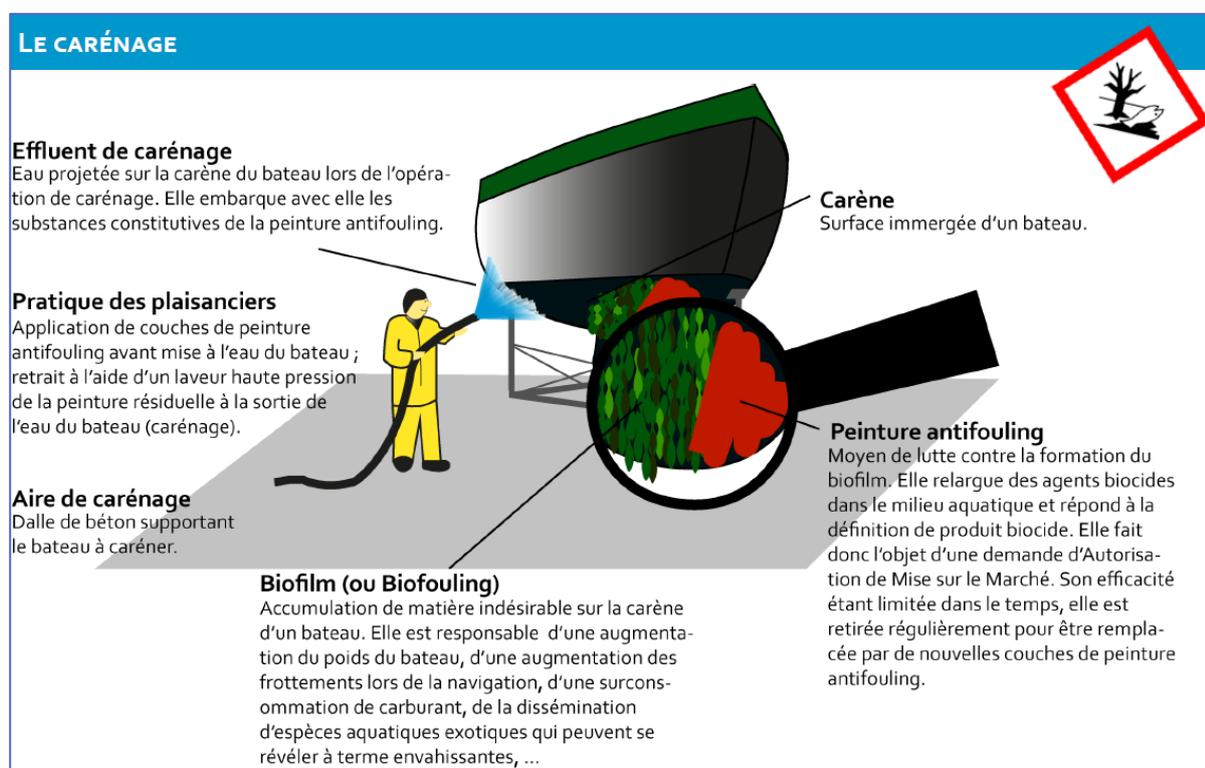
CARÉNAGE

« Série d'opérations consistant à ôter de la coque d'un navire l'ancienne couche de peinture antifouling présente, en même temps que les algues et coquillages, grâce à l'utilisation d'un laveur haute pression et/ou de toute autre méthode de grattage ou ponçage de la carène, suivie de l'application d'une nouvelle couche de peinture antifouling »
(Source : Livre Bleu pour la plaisance, mission GIZC Pays de Dinan)

L'entretien d'un bateau de plaisance suppose des interventions régulières, notamment parce qu'au contact de l'eau de mer et des organismes marins qui s'y épanouissent, la partie immergée de la coque d'un bateau, la « carène », devient support pour cette vie marine. On parle de fouling. C'est pour limiter et ralentir ce développement naturel que les coques sont régulièrement traitées avec une peinture antifouling, c'est-à-dire une peinture biocide contenant une ou plusieurs molécules toxiques pour les organismes. Ces toxiques sont peu à peu relargués au fil de l'érosion de cette peinture.

Les bateaux sont carénés avant la reprise de la saison de navigation, au printemps, et les plaisanciers procèdent alors à une opération « lourde » de carénage, comprenant le renouvellement de la peinture antifouling. Dans la saison de navigation, selon l'importance du développement du fouling sur la coque, le plaisancier peut avoir besoin d'entretenir sa coque par nettoyage plus léger de sa coque. À la sortie de l'eau, pour l'hiver, la coque est à nouveau débarrassée de son fouling, puis le bateau est remisé pour l'hiver.

Toutes ces opérations d'entretien de la carène peuvent générer un apport d'effluents polluants dans le milieu marin, en plus ou moins grande quantité selon l'ampleur du carénage (« petit » ou « grand » carénage).



...BON À SAVOIR...

- ✚ 1 à 2 mm d'algues ou d'organismes fixés sur une coque entraînent une perte de vitesse d'environ 15 %. Il ne faut que quelques jours pour qu'un premier biofilm s'installe sur la coque
- ✚ Les organismes fixés détériorent la surface des coques, qu'elles soient faites de bois, de métal ou de résine
- ✚ Les coques des navires qui transportent moins d'organismes aquatiques hors de leur milieu ou d'un océan à l'autre limitent l'introduction d'agents pathogènes ou invasifs



Source : DDTM Ille-et-Vilaine, 2016

La peinture antifouling a donc pour objectif principal de conserver les performances de vitesse et de manœuvrabilité du navire en protégeant sa carène par un film biodégradable composé notamment de biocides (agents actifs chimiques et oxyde de cuivre) qui empêchent la fixation d'organismes marins dessus. Au niveau national en 2007, on estimait que la plaisance disséminait environ 38 tonnes de cuivre en mer par an.

Jusqu'en 1989, les peintures antifouling contenaient des composés organostatiques appelés TBT (tributyl-étain). La directive européenne CEE 76/769 du 24 mai 1989 en a interdit l'usage pour les navires de moins de 25 mètres. Le TBT a donc été remplacé par l'oxyde de cuivre et les herbicides, et il est toujours utilisé pour les grands navires : flotte marchande et navires militaires notamment. Cette catégorie de navires de plus de 25 mètres représentait 60% de la flotte mondiale en 2007. Une convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale vise à interdire l'emploi de peintures contenant du TBT sur les grands navires, mais faute de ratifications en nombre suffisant par les états, cette convention n'est pas encore mise en application (source : *Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques « Nautisme et Environnement, 1^{ère} partie : impact de la pratique du nautisme. Mise à jour du rapport de 1992 », 2007*)

Bien sûr, les flux de pollution au cuivre ne sont pas de la même ampleur entre la plaisance et l'activité agricole, par exemple. À titre de comparaison, la viticulture française rejetait en 2007 quelques 13 000 tonnes de cuivre annuelles. À l'échelle du bassin Loire-Bretagne, une étude-bilan réalisée en 2016 a montré que les flux de cuivre rejetés par les quelques 500 aires de carénage du périmètre d'étude représentaient tout de même la moitié des rejets de cuivre libérés par les 160 abattoirs du même périmètre : 2,6 kg/jour de cuivre rejetés par les abattoirs, contre 1,3 kg/jour rejetés par les aires de carénage (source : *Bilan de l'opération collective Vague Bleue Carénage, Agence de l'Eau Loire-Bretagne, 2016*).

Ainsi, quand bien même les proportions de cuivre produites par la plaisance sont moindres, il reste de la responsabilité des plaisanciers et de leur attachement à la mer que de s'assurer que la pratique de leur navigation, à leur niveau, soit faite en respectant le milieu qui les accueille.

Un peu de vision prospective...

Les fabricants de peinture antifouling et les pratiquants de plaisance poursuivent les recherches pour proposer des solutions alternatives aux peintures classiques : nouveaux biocides, techniques innovantes à base de silicone, ultra-sons, vers le « zéro antifouling », etc. (cf. chapitre « Pour aller plus loin : vers le zéro antifouling » de la présente étude).

Ces recherches doivent être poursuivies et étudiées en parallèle de l'étude de solutions permettant une action de carénage aux impacts maîtrisés, et qui apporte une réponse immédiate nécessaire à des problématiques actuelles. En effet, si dans le temps, on peut raisonnablement penser que ces peintures vont devenir de moins en moins impactantes, les bateaux auront toujours besoin d'opérations d'entretien de leur carène, et les équipements créés seront donc toujours nécessaires...

**ZOOM SUR LES PRATIQUES ET ATTENTES EN MATIERE DE CARENAGE,
EXPRIMEES LORS DE L'ENQUETE PLAISANCE EN RANCE-COTE D'EMERAUDE
(Diagnostic GIZC Pays de Dinan, 2012-2013)**

Les pratiques de carénage sont variables selon le type de bateau (voile ou moteur), les pratiques de plaisance, etc. Le Pays de Dinan a mené une enquête sur les pratiques de plaisance en 2012. A l'est de la Côte d'Émeraude, un plaisancier sur deux déclare ne pas caréner son bateau (il s'agit pour beaucoup de 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.

L'enquête réalisée par la mission GIZC a permis de mettre en évidence des données très importantes pour le développement de l'offre en équipements de carénage en Rance et Côte d'Émeraude :

- 43 % des plaisanciers s'estiment insuffisamment informés de la réglementation relative au carénage et à la plaisance en général

... Mais...

- 82 % des plaisanciers sont favorables à l'installation d'aires de carénage publiques en Rance-Côte d'Émeraude
- 46 % des plaisanciers estiment que les conséquences environnementales d'un carénage « sauvage » sont importantes

... *Bon à savoir* ...

- 1/3 des bateaux sont transportables sur remorque
- 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 sont hivernés à sec : en chantier naval, au domicile des plaisanciers ou sur terre-plein, quai ou grève
- 60 % des plaisanciers effectuent eux-mêmes les opérations d'entretien de la carène (nettoyage, grattage, peinture) et près d'un bateau sur deux est caréné dans l'enceinte d'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

[Retrouvez l'enquête complète de la mission GIZC du Pays de Dinan ici](#)

Un peu de réglementation ...

Le **code des ports maritimes** donne la règle à travers les articles L.325-1, L.325-2, L.325-3, L.322-1, L.322-2, R.322-2 et 353-4 du livre III relatif à la police des ports maritimes (gestion des déchets d'exploitation et sur les installations de réception portuaire pour les déchets des navires et des résidus de cargaisons). Ainsi les ports maritimes, y compris les ports de plaisance, doivent disposer d'installations adaptées pour recevoir tous les déchets en provenance des navires fréquentant le port. Le non-respect de ces textes engendre une contravention de cinquième classe (1 500 €).

Dans le **Code de l'environnement**, l'article L.216-6 reprend une disposition de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et précise que

« déverser ou laisser s'écouler, directement ou indirectement, des substances potentiellement nuisibles pour la santé ou pour la faune et la flore est puni d'emprisonnement et de fortes amendes (75 000 € d'amende et une peine de deux ans d'emprisonnement...) »

SAGE RANCE FRÉMUR BAIE DE BEAUSSAIS

Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Rance, du Frémur et de la baie de Beausais

Le SAGE est un document de planification pour la protection et la préservation de la ressource en eau, établi à l'échelle d'un bassin versant. Il porte sur toutes les dimensions et tous les usages de l'eau : milieux naturels de la source à la mer, usages domestiques, etc. c'est donc un programme « sur mesure » pour la Rance, le Frémur et la baie de Beausais. Il est élaboré par un parlement local de l'eau dénommé Commission Locale de l'Eau (CLE). La CLE est composée de représentants de l'ensemble des acteurs et usagers de l'eau dans le périmètre du SAGE.

Le SAGE comprend un diagnostic initial de l'état de l'eau et des enjeux pesant sur elle dans son périmètre, des objectifs qualitatifs à atteindre et les actions à mettre en œuvre pour les atteindre

Pour le littoral, l'objectif du SAGE vise l'amélioration durable de la qualité des eaux littorales afin de soutenir les activités économiques qui en dépendent (conchyliculture, tourisme, etc.). La plaisance a une part contributrice dans les flux de pollution pouvant altérer la qualité des eaux littorales : pollution bactérienne par le largage en mer sans assainissement préalable des eaux grises et eaux noires des bateaux, pollution chimique et toxique par le largage en mer d'eaux de lavage des coques chargées d'éléments polluants issus des antifoulings.

Le SAGE Rance Frémur baie de Beausais est complété d'un règlement dont le contenu est défini par le parlement local de l'eau pour renforcer l'action sur des thématiques particulièrement sensibles dans le bassin versant concerné. Dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais, le règlement du SAGE comprend deux articles traitant du carénage. Le SAGE Rance Frémur baie de Beausais a été révisé et approuvé par le Préfet le 9 décembre 2013.

Les articles de règlement du SAGE Rance Frémur baie de Beausais traitant du carénage :

Article n°5 : Interdire le carénage sur la grève et les cales de mise à l'eau non équipées

Les carénages sur grève et sur les cales de mise à l'eau non équipées sont interdits.

Article n°6 : Interdire les rejets directs dans les milieux aquatiques des effluents souillés des chantiers navals

Les rejets directs, dans les milieux aquatiques ou dans le réseau « eaux pluviales », des effluents souillés issus des activités des chantiers navals, sont interdits.

Cette interdiction entre en vigueur 2 ans après la date de publication du présent SAGE.

Une mise aux normes par les gestionnaires concernés de la collecte et du traitement des effluents avant rejet est imposée (disposition n°33 du PAGD).

Nota Bene :

Dans le périmètre du SAGE, les eaux littorales sont le support de nombreuses activités emblématiques du territoire : tourisme balnéaire, pêche à pied récréative, pêche et conchyliculture professionnelles, etc. c'est pourquoi la CLE a souhaité intégrer ces deux articles de règlement dans le SAGE, pour mieux protéger la qualité de notre littoral et permettre le maintien des usages en place. Il est entendu que l'interdiction posée par ces articles ne porte pas sur l'action de caréner, mais sur le fait de polluer le littoral en laissant partir au milieu naturel, au moment du carénage, des effluents chargés d'éléments toxiques et chimiques.

Ces articles renforcent la réglementation préexistante s'agissant de l'acte de polluer le milieu marin. En effet, le Code des ports maritimes, le Code de l'Environnement, les règlements sanitaires départementaux... tous sont unanimes : il est formellement interdit de déverser des produits ou substances toxiques pouvant polluer l'environnement ou altérer le niveau de salubrité des eaux littorales (baignade, pêche, etc.)

En savoir plus sur le SAGE et la CLE Rance Frémur baie de Beausais : www.sagerancefrremur.com

1. Carénage et gestion des eaux grises / eaux noires de la plaisance : quelles solutions techniques ?

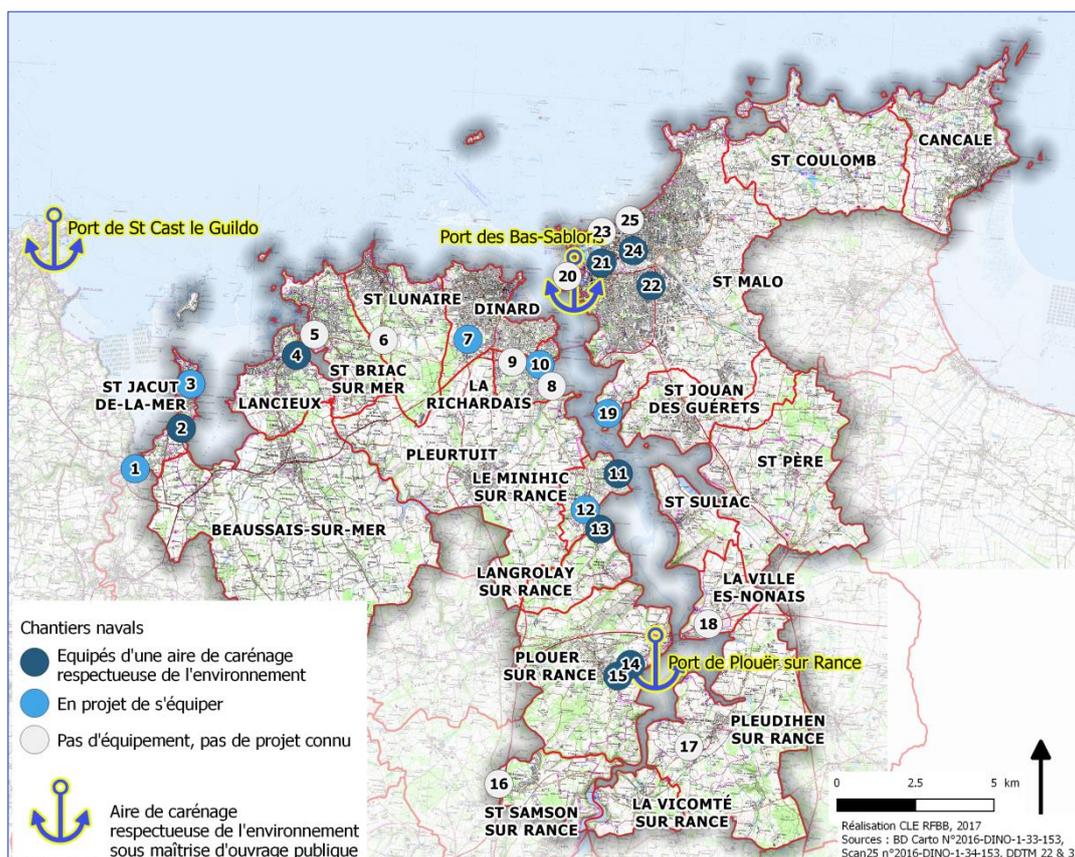
1.1 Carénage : offre actuelle et choix techniques

État de l'offre actuelle en équipements de carénage respectueux de l'environnement

Des aires de carénage publiques existent dans le périmètre de l'étude : l'aire sur terre-plein de Saint-Cast-le-Guildo, et l'aire submersible du port des Bas-Sablons à Saint-Malo. L'aire submersible de Plouër / Rance est opérationnelle depuis le printemps 2017. Le port de la chambre de commerce et d'industrie de Saint-Malo propose aussi deux aires de carénage sur terre-plein, pour les professionnels et les navires de plus de 400 tonnes. :

- L'aire du pôle naval Duguay Trouin : cette aire est équipée d'un système de récupération, de décantation et de filtration des eaux usées. Cet équipement peut fonctionner en circuit fermé.
- L'aire du pôle naval Jacques Cartier : Elle est dédiée principalement aux grosses unités de pêche. Le système de traitement des eaux usées va être remplacé courant 2017, car il est défaillant.

Sept chantiers navals sont équipés d'un système de traitement des eaux de carénage, et huit sont en projet.



1 LC Marine		14 St Samson Plaisance	
2 Chantier naval des Dunes	St Jacut de la Mer	15 Estuaire Marine	Plouër/Rance
3 St Jacut Marine		16 Chantier naval Celtique	St Samson Plaisance
4 Chantier naval du Rieul	Lancieux	17 Pitcairn Nautisme	Pleudihen/Rance
5 St Briac Nautic	St Briac / mer	18 Chevalier Plaisance	La Ville es Nonais
6 Atout Dériveur	St Lunaire	19 La Passagère	
7 Dinard Marine	Dinard	20 Chantier naval Plaisance	
8 Yacht Service		21 Etoile Marine	
9 Dinard St Malo Nautisme	La Richardais	22 Chantier naval Le Charles	St Malo
10 Nautic Emeraude		23 Sea Service	
11 Chantier naval de la Landriais		24 Chantier naval de la Ville Audrain	
12 Chantier naval du Grand Val	Le Minihic/Rance	25 BG Race	
13 Chantier naval du Tanet			

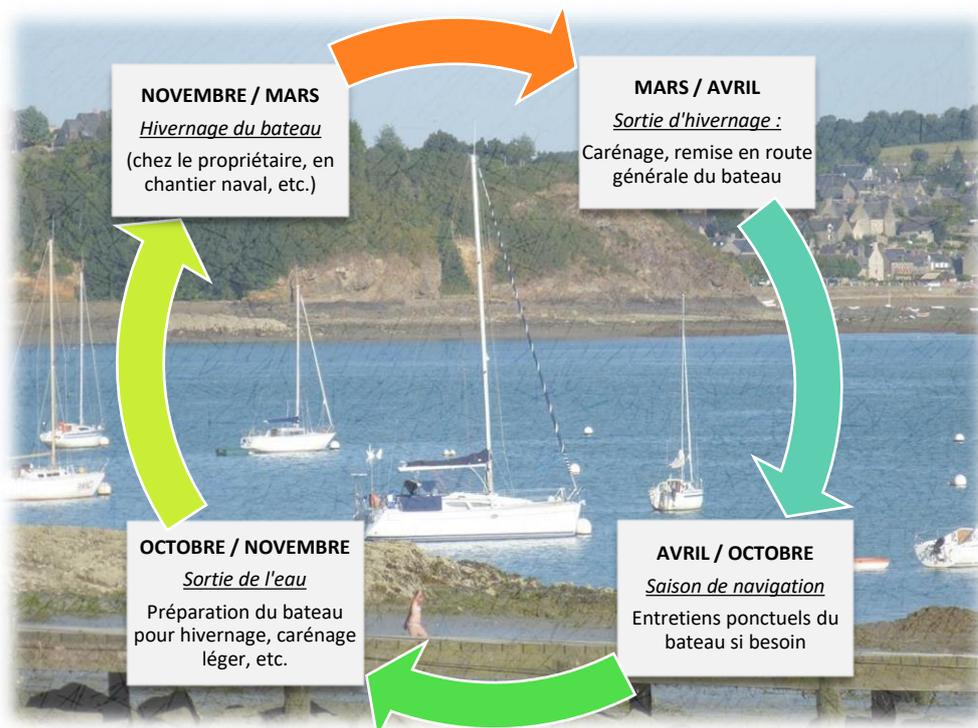
Développement de l'offre de carénage

Les chantiers navals doivent s'équiper d'une aire respectueuse de l'environnement, et les services de l'État, l'Agence de l'Eau et la chambre des métiers et de l'artisanat accompagnent ces entreprises privées sur le plan réglementaire, financier et technique dans leur évolution.

Sur la base des résultats de l'enquête plaisance de la mission GIZC, on peut estimer à environ 4000 unités le nombre de bateaux qui n'ont pas recours aux chantiers navals sur la Rance et la Côte d'Émeraude pour effectuer leurs opérations de carénage. L'aire publique des Bas-Sablons à Saint-Malo accueille environ 400 bateaux/an, et celle de Plouër sur Rance peut en accueillir 200 / an, 4 mois dans l'année. Les aires de carénage publiques existantes n'auront pas la capacité d'absorber cette masse de bateaux à caréner. Cela ne suffit pas pour le nombre de bateaux potentiellement concernés. Par ailleurs, la localisation de ces aires dans le bassin de navigation peut les rendre peu accessibles pour certains bateaux en fonction de leur zone de stationnement (cas de la baie de Lancieux, pas exemple). Il est donc nécessaire d'identifier les possibilités techniques et géographiques de développement d'équipements complémentaires de carénage respectueux de l'environnement.

Il ne faut pas craindre de faire une concurrence « déloyale » aux chantiers navals en aménageant une ou des aires de carénage publiques sur le territoire. D'une part, parce qu'environ la moitié des bateaux passent déjà par un chantier naval pour effectuer son carénage ; cette proportion s'explique par un choix des plaisanciers de réserver ou non une part de leur budget « plaisance » à une prestation externalisée, ou bien parce qu'ils ne souhaitent pas faire eux-mêmes cet entretien. D'autre part, parce que la prestation du chantier naval dans ce cas-là est en général complétée d'une prestation d'hivernage et d'entretien complet du bateau (moteur, etc.), ce qu'une aire de carénage publique ne sera pas à même de proposer. Elle permettra de caréner uniquement son bateau au moment de la mise à l'eau ou pendant la saison de navigation.

L'année-type d'un plaisancier



Il est aussi possible d'avoir recours à des formules d'association des partenaires publics et privés autour d'un projet commun : délégation de service publique, partenariat public-privé, etc. Une telle association présente l'intérêt d'impliquer les acteurs privés, garantissant une meilleure appropriation des équipements. Un travail partenarial de ce type permet aussi d'apporter une réponse aux questions relatives à l'animation d'un équipement et sa maintenance dans le temps.

Ces notions, ainsi que les cadres réglementaires et financiers dans lesquels un projet d'aménagement peut s'inscrire seront étudiées en troisième partie de cette étude.

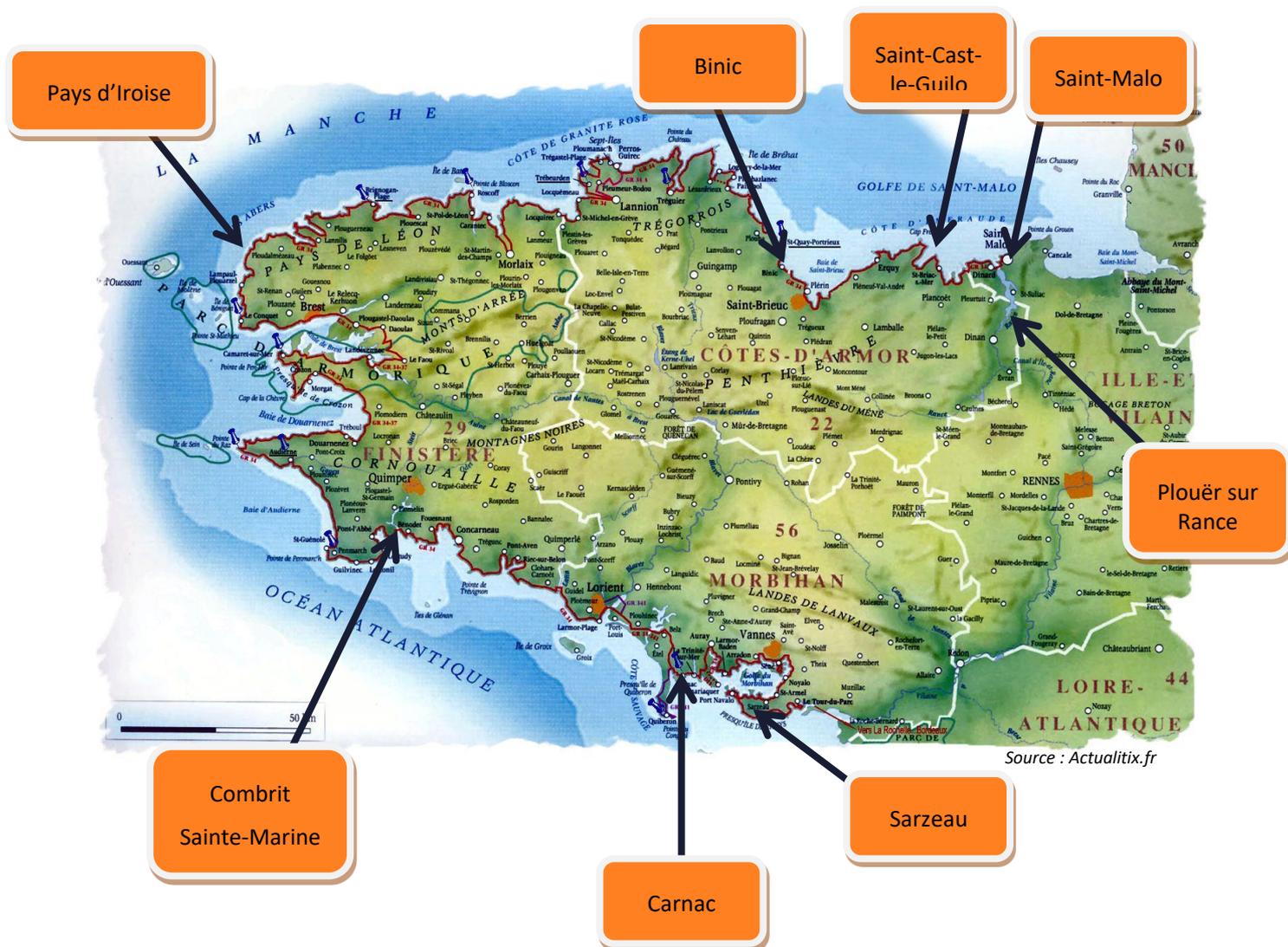
Les équipements de carénage les mieux adaptés aux pratiques locales

Les équipements permettant d'effectuer le carénage de son bateau sans rejet d'effluents non traités au milieu naturel sont de plusieurs types. Ils varient selon leur exposition à la marée, leur adéquation avec la flottille en place, la sensibilité du plaisancier à l'impact de ses interventions sur le milieu marin, etc. On peut retenir quatre familles de solutions techniques :

- ✚ Aire de carénage à sec : l'aire est aménagée à terre, à l'écart de la zone de balancement de la marée. Les bateaux y accèdent par grutage et roulage.
- ✚ Aires de carénage à flot : aménagées sur des cales permettant la sortie et la mise à l'eau directe. Le bateau arrive sur la cale et s'y pose à marée descendante. L'intervention est donc limitée dans le temps en fonction des heures et des coefficients de marée.
- ✚ Aires mobiles ou transportables : dispositifs portatifs de récupération et traitement des eaux de lavage du bateau.
- ✚ Station de lavage automatique : type station « Éléphant Bleu » pour les voitures, ces stations permettent de traiter la flottille des petits bateaux sur remorques qui sortent à la journée et nécessitent le plus souvent un simple rinçage de la coque avant remisage sur un terrain privé.

Des fiches de description détaillées sont proposées ci-après. Elles sont basées sur des exemples bretons, comme le montre la carte ci-dessous. En fin de ce chapitre, l'étude propose un zoom sur les techniques alternatives au carénage ou à l'antifouling.

Le « Tro Breizh » des aires de carénage réalisé dans le cadre de cette étude :



Les principes techniques de base communs à toute aire de carénage

Avant de décrire tel ou tel type d'aire de carénage, que celles-ci soient conçues comme des aires submersibles, sur terre-plein, ou autre, il convient de rappeler rapidement quelques principes techniques de base devant être pris en compte lors de toute étude de conception d'une aire de carénage.

Une aire de carénage, comment ça marche ?

Les filières de traitement des effluents de carénage sont pour l'essentiel constituées de deux parties distinctes d'utilité complémentaire :

- Un système de pré-traitement permet d'éliminer les matières en suspension
- Un système de finition permet d'abattre les micropolluants avant rejet au milieu naturel des eaux ainsi épurées.



Source : plaquette « Bilan Vague Bleue Carénage », Agence de l'Eau Loire-Bretagne, 2016

À retenir également :

La conception d'un système de collecte et traitement des eaux d'une aire de carénage devra prendre en compte deux flux de pollution présentant des caractéristiques différentes : le flux provenant des eaux de lavage des bateaux et celui provenant des eaux de ruissellement, puisque la pluie vient également lessiver l'aire technique, et ces volumes d'eau sont captés par les dispositifs de récupération des eaux installés pour l'aire de carénage. Les systèmes doivent donc être dimensionnés en tenant compte du volume d'eaux pluviales prévisible.

À titre d'exemple : pour une aire de 1000 m² équipées de 4 lances haute-pression, on peut estimer le débit de ces lances à environ 0,5 l/s (600 L/h x 4 lances, utilisées 75% du temps = 1800 L/h, soit 0,5 L/s). En région Bretagne-Normandie-Manche, le débit généré par un orage de période de retour d'1 an est de 33 L/s, et cette pluie forte entraîne beaucoup de particules d'un seul coup. Le ruissellement et le lessivage ainsi généré peuvent être déterminants en terme de volume d'eau et de teneurs en pollution à faire passer dans le système de filtration. Une réflexion similaire peut être conduite vis-à-vis d'une pluie plus faible, mais étalée dans le temps type « crachin breton », qui pourra lessiver doucement mais longtemps des particules fines déposées au sol.

(Source : Guide de recommandations pour la conception, la réalisation et la gestion d'une aire technique et de carénage d'un port de plaisance », FR Environnement pour la Fédération française des ports de plaisance, 2003)

Aire de carénage sur terre-plein

Descriptif sommaire :

Zone technique aménagée à terre, comprenant une aire en plan incliné permettant de récolter les eaux et les déchets de carénage dans un caniveau puis de les guider vers un système de filtrations successives. En sortie de système, le rejet des eaux traitées se fait le plus souvent en mer.

Il est nécessaire de prévoir le volume des eaux pluviales que le dispositif va également récolter et traiter. Le stockage des boues de filtration nécessite une vidange régulière pour évacuation en centre d'élimination. Un temps de séchage est à prévoir pour permettre de limiter le volume de boues à évacuer.

L'accès des bateaux sur l'aire de carénage se fait par grutage et éventuellement roulage jusque sur la zone technique (mise à disposition d'un ber mobile, d'une remorque, etc.). Selon les cas, la manutention doit être assurée par un agent de port spécialisé. Les lances haute-pression sont fournies ou non aux usagers, et branchées sur des bornes automatiques avec paiement par badge ou monnayeur.

L'exemple le plus proche se trouve à St Cast le Guildo, elle est de très grande taille. D'autres exemples plus modestes existent en Bretagne.

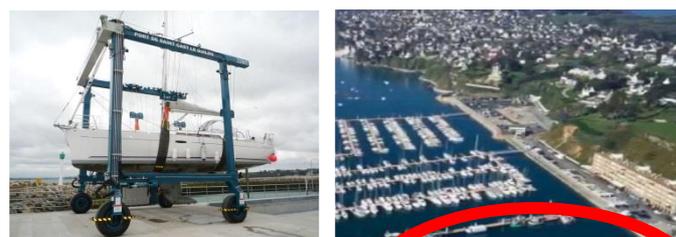
Exemple : Port de plaisance de St Jacques, Sarzeau (56)



Cale de petite capacité, accessible par grue ou par remorquage.

Bourrelets de récupération des eaux pour évacuation via un caniveau dans le système de filtration. Bornes eau / électricité, lances haute-pression à la charge de l'utilisateur.

Aire de carénage du port de St Cast le Guildo → Grande capacité d'accueil



Atout principal

→ **Système qui s'affranchit de la contrainte de la marée, d'où :**

- **Travail au sec et à plat sur des périodes plus longues : sécurité et confort des postes de travail, potentiel de rentabilité élevé**
- **Moins d'exposition à l'eau de mer du dispositif : longévité des équipements**

Inconvénient majeur

- **Maîtrise foncière selon taille de l'aire**
- **Accessibilité terrestre uniquement**
- **Surcoûts éventuels liés aux impératifs de grutage / roulage des bateaux**

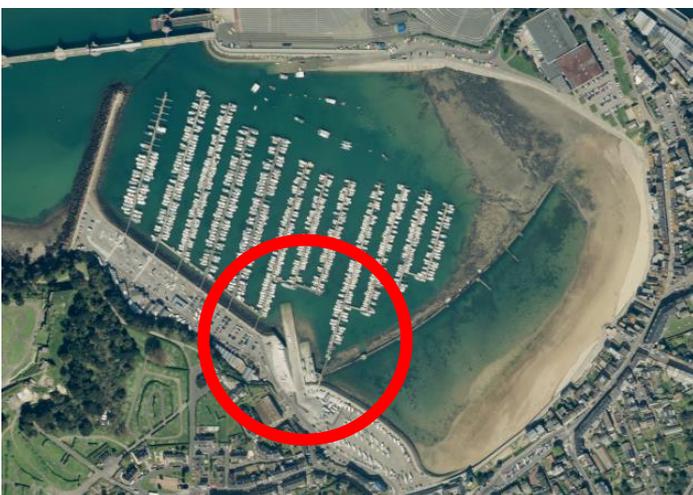
Aire de carénage submersible

Descriptif sommaire :

Zone technique aménagée sur ou à côté d'une cale d'accès à l'eau. La zone peut comprendre un système de merlons permettant de canaliser les eaux et les déchets de carénage vers un caniveau puis de les envoyer vers un système de filtrations successives situé en retrait, à terre. Il est nécessaire de prévoir un système de pompe de relevage pour acheminer les eaux à contre-pente vers le système de traitement.

L'accès des bateaux à la zone peut se faire depuis l'eau, avec pose du bateau sur béquilles sur la cale à marée descendante, ou depuis la terre sur remorque. Les lances haute pression sont fournies (ou non) aux usagers et branchées sur des bornes de distribution d'eau. En sortie de système, le rejet des eaux traitées se fait le plus souvent en mer. Le stockage des boues de filtration nécessite une vidange régulière pour évacuation en centre d'élimination.

Exemple : Port de plaisance des Bas-Sablons (35)



Cale submersible de grande capacité, pouvant accueillir une quinzaine de bateaux en même temps sur la cale ; 6 postes haute pression avec monnayeur. Le dispositif est réglé pour permettre un rinçage de la cle avant la remontée de la mer, temporisé au moyen d'une horloge à marée. Un signal d'alerte retentit pour avertir les usagers.



Aire de carénage aménagée sur une cale pré-existante, dans le port de Combril-Ste Marine

Atout principal

- **Accessibilité par la terre et par la mer**
 - **Affranchissement des opérations de grutage des bateaux**
 - **Maîtrise des coûts**

Inconvénient majeur

- **Exposition de l'équipement à la marée**
 - **temps de travail limité à la durée de la marée**
 - **usure plus rapide du dispositif de collecte et traitement lié à la présence de sel**
 - **nécessaire précision technologique pour bien temporiser le système p/r à la marée et pour garantir le circuit de l'eau**

Aire de carénage mobile (transportable / amovible)

Descriptif sommaire :

Zone technique installée sur pente permettant de récolter les eaux et les déchets de carénage en pied de dispositif (cale, parking, etc.). Ces dispositifs peuvent être de plusieurs types : il peut s'agir d'une plaque rigide à caniveaux ou de bâches souples avec boudins gonflables, installés à demeure ou à la demande sur une cale, un terre-plein, etc. Les eaux sont récupérées et pompées en pied de dispositif et renvoyées vers un système de filtration aménagé à terre ou embarqué sur remorque.

L'accès des bateaux sur le dispositif se fait depuis la mer, en se guidant sur des piquets de centrage, ou par roulage sur remorque. Les eaux traitées sont rejetées en mer. Le stockage des boues de filtration est évacué en centre d'élimination. ce type de dispositif peut permettre d'offrir une réponse plus souple dans des secteurs où les zones de mouillage sont très dispersées ou si la flotte est majoritairement de petite taille. Comme pour des aires fixes à flot ou à sec, la manipulation du dispositif peut requérir la présence d'un agent permanent pour la bonne mise en place et utilisation du dispositif, ainsi que son suivi dans le temps (changement des filtres, etc.).

Exemples : CdC du Pays d'Iroise (29), port de Binic (22)



Dispositif mobile type « Caren'écolo », sur bâches souples avec système de traitement sur remorque (prochainement mis en service sur le territoire de la communauté de communes du Pays d'Iroise)



Port de plaisance de Binic

Dispositif mobile sur plaque rigide avec système de traitement à terre



Atout principal

- **Mobilité et adaptabilité des dispositifs permettant une réponse technique rapide selon la configuration des lieux ou des bateaux**
- **Coût pouvant être légèrement moins élevé à l'investissement (mais mêmes contraintes d'animation et d'entretien)**
- **Allègement réglementaire dans la mesure où ces dispositifs ne passent qu'un à deux bateaux / jour : exemption de procédure IOTA**

Inconvénient majeur

- **Capacité d'accueil annuel / performances : risque de saturation du dispositif si forte demande**
- **Fragilité des bâches souples / Poids du déplacement de la plaque**

Station de lavage automatique (pour petits bateaux sur remorques)

Descriptif sommaire :

Zone technique aménagée dans l'enceinte d'une station de lavage automobile. Un quai surélevé permet d'accéder aux éléments hauts du bateau. Un monnayeur permet de mettre en marche le système. L'accès des bateaux à la zone technique est réservé aux petits bateaux transportables sur remorques, qui font en général des sorties en mer à la journée, et qui nécessitent un rinçage rapide de la coque avant remisage à terre. En sortie de système, le rejet des eaux traitées se fait dans le système d'assainissement local sous convention avec la STEP.

Attention ! ces conventions de rejet sont valables pour des effluents de lavage automobile, les effluents de lavage de bateaux sont différents et nécessitent une convention et/ou une autorisation de rejet IOTA spécifique

Exemples : supermarché de Super U, Carnac (56)



photos : CLE RFBB 2017

Atout principal

→ Offre une réponse technique adaptée aux petits bateaux transportables, très facile d'utilisation

Inconvénient majeur

→ Traçabilité et traitement des rejets spécifiques au lavage des coques de bateaux dans le système d'assainissement

Tableau de synthèse « Avantages / Inconvénients » des équipements de carénage :

	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
Aire de carénage à sec (sur terre-plein)	Pas de contrainte de marée = longévité des équipements, mise en sécurité du site, optimisation de l'utilisation du dispositif	Surcoût éventuel lié à la nécessité de sortie de l'eau des bateaux
Aire de carénage à flot (submersible)	Accessibilité par la terre et par la mer	Contrainte de la marée
Dispositif mobile	Adaptabilité du dispositif aux lieux et/ou aux attentes	Performance, durabilité, capacité de traitement du dispositif
Station de carénage automatique	Facilité d'utilisation, notamment si positionnement stratégique sur les itinéraires d'accès à la mer	Adapté uniquement aux bateaux sur remorques

Pour aller plus loin sur la question du carénage

Derrière la question du carénage se pose la question de l'impact de la plaisance sur le milieu naturel, et surtout de savoir quelle(s) conduite(s) vertueuse(s) adopter pour atténuer, limiter voire supprimer ces impacts ?

Carénage « Zéro Impact » : les nouvelles techniques antifouling sur les bateaux

S'agissant du carénage, l'aboutissement d'une réflexion prospective pour une plaisance « zéro impact » amène à s'affranchir de l'utilisation d'un antifouling sur sa carène. Les régatiers ont cette démarche, liée à la recherche de la meilleure glisse et l'allègement de leurs bateaux dans l'eau. Les bateaux ne portent donc pas d'antifouling, mais ils sont sortis de l'eau et entretenus très régulièrement de façon que le fouling ne se développe pas.

De nombreuses autres techniques sont à l'essai ou au stade de recherche & développement : silicone, ultrasons, brosse manuelle à manche souple, station de lavage à flot par brosses immergées, peintures anti-fouling « bio », etc. Toutes ces approches méritent d'être poursuivies pour aller à terme vers une plaisance « zéro impact ». Cependant, une telle évolution de pratiques demandera du temps pour devenir majoritaire au sein des plaisanciers, et dans l'attente, il est difficilement imaginable de ne pas proposer de réponses adaptées à la situation actuelle de bateaux porteurs d'antifouling classiques.

Enfin, quand bien même des cales ou aires de carénage respectueuses seraient aménagées au fil du littoral du SAGE Rance Frémur baie de Beausais, et que les pratiques évoluaient vers une approche « zéro impact », les équipements créés perdureraient et pourraient devenir des zones techniques d'entretien des bateaux de plaisance, qui nécessiteront toujours des phases de nettoyage des coques.

→ QUELQUES ARTICLES SUR DES PRATIQUES DE PLAISANCE RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT

Communication et sensibilisation : vers une plaisance sans impact sur l'environnement

Quelle que soit la technique envisagée pour permettre d'effectuer une opération de carénage sans relargage d'effluents non traités au milieu marin, la mise en place d'une campagne de communication est indispensable pour permettre aux utilisateurs potentiels de s'approprier les équipements de carénage qui leur sont proposés.

L'enquête Plaisance avait montré que presque la moitié des plaisanciers interrogés s'estimaient mal informés sur la réglementation relative au carénage tout en étant conscient que rejeter au milieu des effluents non traités issus d'une opération de carénage était néfaste pour l'environnement. Par contre, plus de 80% d'entre eux se disaient favorables à l'aménagement d'aires de carénages respectueuses de cet environnement. Ces chiffres montrent que la demande existe alors que l'offre, pour le moment, n'est pas suffisante.

En 2016, la CLE Rance Frémur a rédigé, en collaboration avec les services de l'État, un document d'information à destination des plaisanciers pour faire mieux connaître les réglementations relatives au carénage et surtout à la pollution du milieu marin par des effluents non traités. Ce flyer est disponible dans toutes les mairies des communes littorales, auprès des services de l'État en charge de la police de l'eau et de la gestion du Domaine public maritime, et auprès de la CLE Rance Frémur. Une action de sensibilisation aux impacts de la plaisance sur le milieu marin, et pour l'utilisation systématique des équipements de carénage adaptés, devra être développée sur le territoire lorsque que l'offre sera en mesure de répondre efficacement aux demandes. Cette campagne pourra avoir un volet prospectif pour accompagner le renouvellement des pratiques courantes de la plaisance et aller de plus en plus vers une plaisance « zéro impact ».

Ce document disponible en annexe et téléchargeable ici :

<http://www.sagerancefremur.com/publications/guides-realises-par-la-cle-rance-fremur.html>

Des maquettes pour élaborer des panneaux d'information ou des articles-type à insérer dans les bulletins municipaux sont également visibles en annexe de cette étude, et disponible sur simple demande à la CLE.



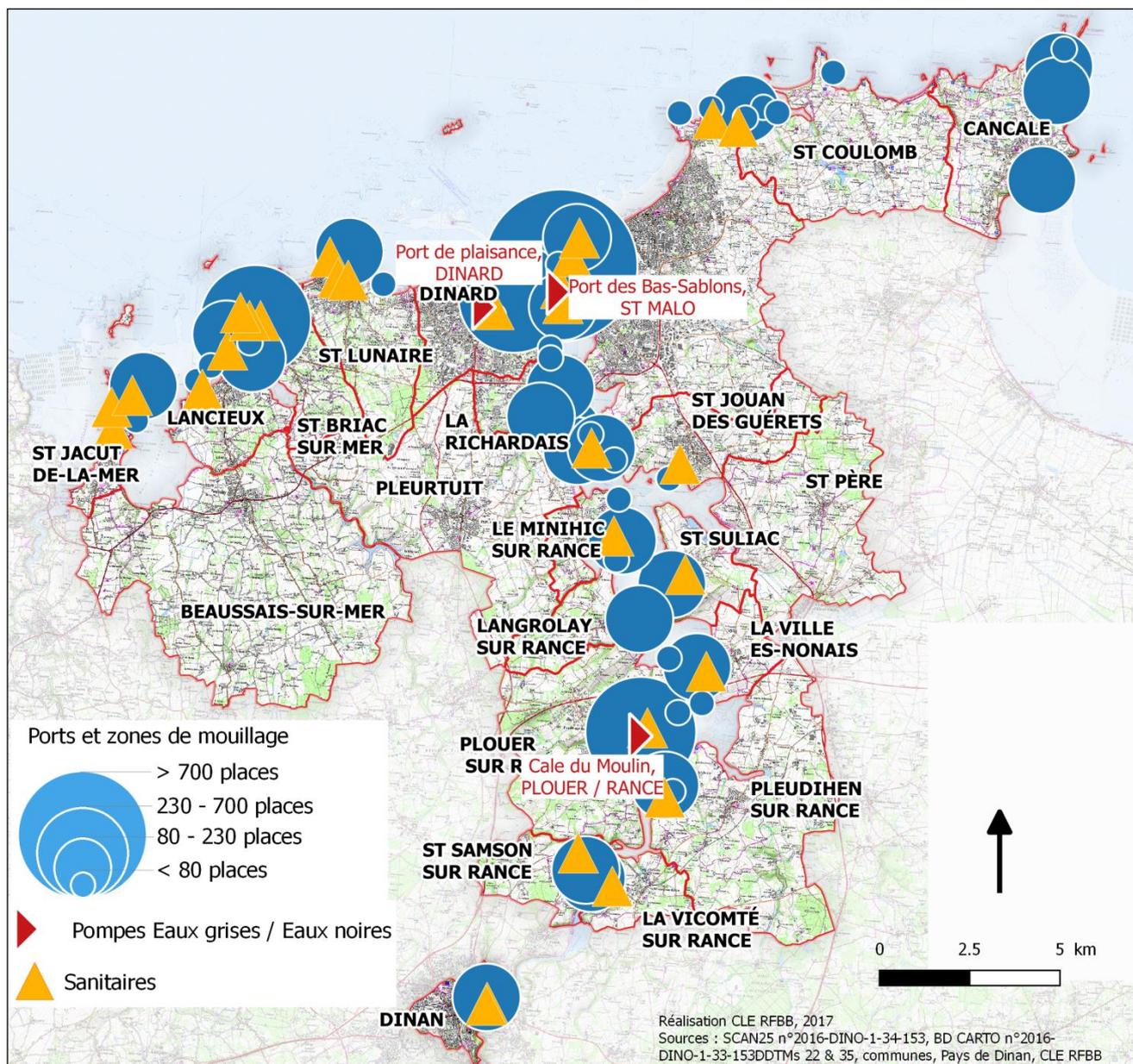
1.2 Eaux grises / eaux noires

L'enquête Plaisance n'a pas étudié particulièrement la question des eaux grises et eaux noires, mais elle a tout de même mis en évidence que la flottille locale était représentée pour moitié par des bateaux âgés de plus de 15 ans, et que cette flottille est majoritairement de petite taille (inférieure à 8m). 80% des plaisanciers interrogés pratiquent des sorties en mer à la journée. Ainsi, que ce soit par la taille et l'âge des bateaux, ou par la pratique la plus courante de plaisance dans le périmètre de l'étude, le stockage et/ou le traitement des eaux sales à bord ne fait pas partie du quotidien des plaisanciers.

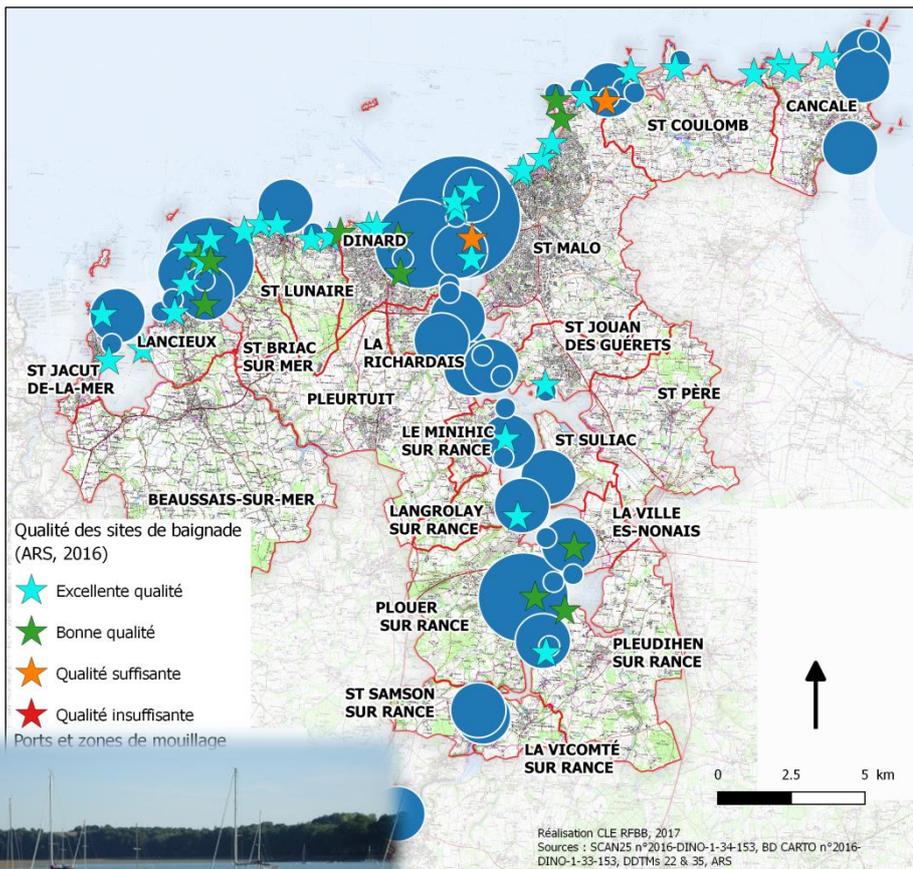
Or, quand bien même à l'échelle nationale, la part contributrice de la plaisance à la pollution bactériologique des milieux naturels est minime au regard d'autres sources de pollution, c'est bien souvent dans la proximité et la confrontation des usages du littoral que réside le risque majeur de pollution. Le risque sanitaire est lié à la présence de bactéries, de virus, résidus de médicaments, parasites, traces toxiques ou chimiques, etc. dans les eaux de baignade ou sur les zones de pêche à pied de loisir, professionnelles, conchylicoles, etc.

Les moyens pour limiter les rejets provenant de la plaisance résident essentiellement en la capacité technique à récolter, stocker, traiter les eaux usées des bateaux. La mise en œuvre de ces moyens doit être complémentaire au respect de règles de bonne conduite à bord lorsqu'on est au port, et au respect de la réglementation. La carte ci-dessous met en regard les zones d'accueil des bateaux de plaisance et la disponibilité en pompes Eaux grises / eaux noires et en sanitaires dans le périmètre de l'étude.

Localisation des pompes Eaux grises / eaux noires et des sanitaires sur le littoral du SAGE Rance Frémur baie de Beausais



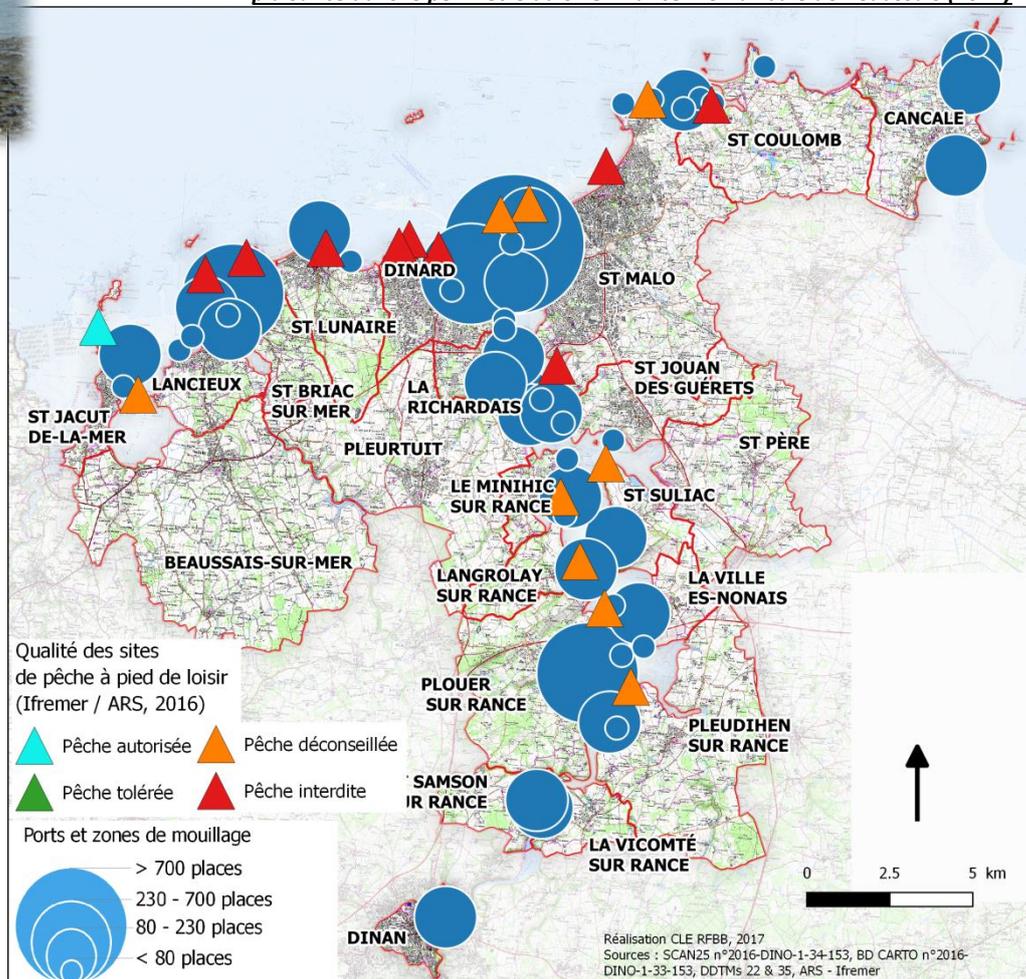
Qualité des plages et zones d'accueil des bateaux de plaisance dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais (2016)



Il ne faut surtout pas considérer que la plaisance est seule à l'origine de la dégradation de qualité des usages de loisir, mais il faut garder à l'esprit que tout rejet d'eaux usées lié à la plaisance, qu'il soit bactériologique ou toxique, sur ou à proximité des zones d'accueil des bateaux impactent *de facto* les sites de loisir proches.



Qualité des sites de pêche à pied et zones d'accueil des bateaux de plaisance dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais (2017)

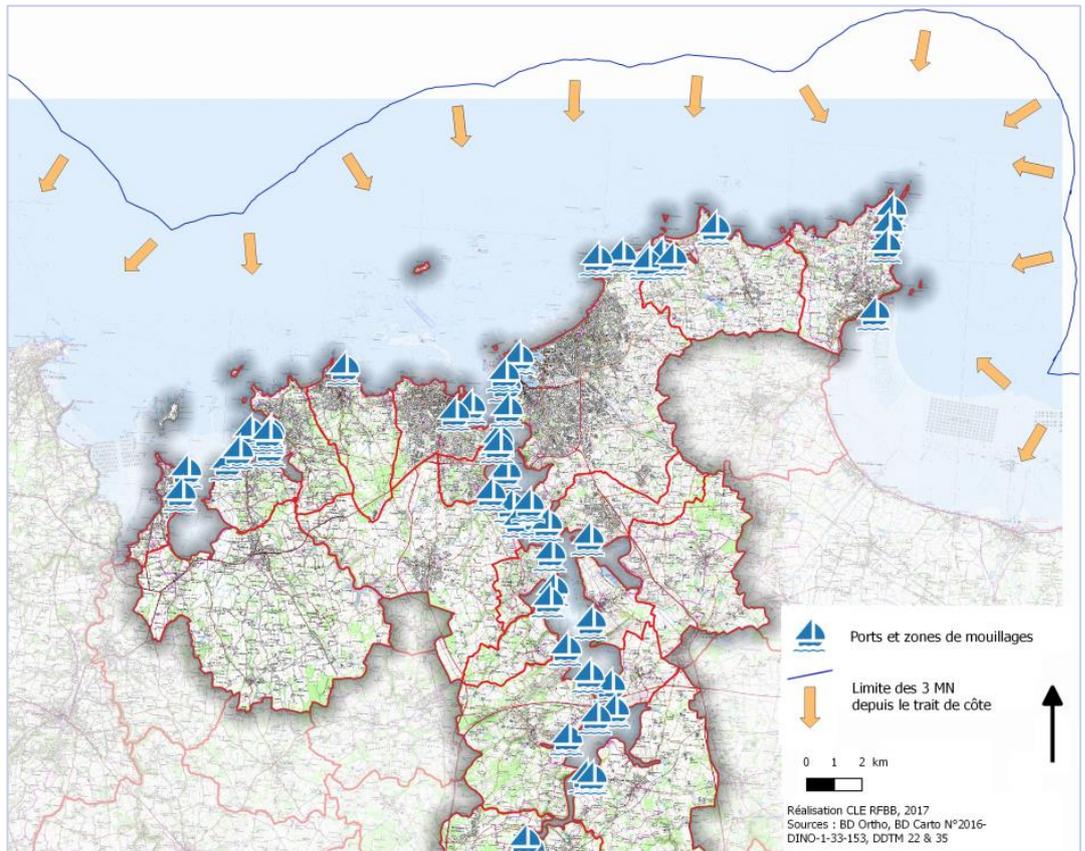


Petit point réglementaire...

Tout rejet d'eaux grises, d'eaux noires, d'eaux de fond de cale est interdit dans les ports et dans la zone des 3 milles nautiques.

L'article 43 de la loi sur l'eau précise que 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, doivent être munis d'installations permettant soit de stocker (bacs de rétention, toilettes sèches...) soit de traiter les eaux usées.

Si le navire est équipé d'un système de broyage et de désinfection et qu'il se trouve à plus de trois mille marins de la terre, il pourra rejeter ses eaux usées ainsi traitées, à une vitesse modérée au moins égale à 4 nœuds.



Adopter un comportement responsable

En matière de sensibilisation à la préservation de l'environnement marin, les gestionnaires communiquent souvent sur une attitude « éco-responsable », par exemple :

- Maîtriser l'émission d'effluents polluants en privilégiant le nettoyage mécanique (brosse, nettoyage haute-pression) à l'utilisation de produits détergents pour le lavage du pont du navire et autres parties émergées.
- Utiliser en priorité les sanitaires à terre, voire interdire dans le règlement du port ou de la zone de mouillage l'utilisation des équipements sanitaires à bord.
- Avoir recours à des produits détergents naturels et biodégradable (les labels permettent d'identifier ces produits à faible impact environnemental).

Plusieurs guides de bonnes pratiques sont disponibles .

(voir Bibliographie en fin d'études)



Dispositifs à bord : caissettes et stations de traitement embarquées

Plusieurs solutions existent afin d'équiper un navire en système de récupération/traitement des eaux usées sanitaires :

- Équiper l'embarcation de cuves de récupération des eaux usées munies de clapets anti-retours, permettant l'accumulation des matières fécales en aval en attendant son traitement à terre et la vidange dans les stations portuaires dédiées. En cas de besoin, il existe des petites cuves qui s'installent en écharpe autour des toilettes existantes. Des clapets permettant d'éviter le risque de siphonage lors de la vidange des cuves peuvent aussi être installés.
- Équiper le navire d'un système de traitement à bord de ces eaux usées.
- Équiper le bateau d'un système de neutralisation des eaux noires, éventuellement basée sur la technologie des toilettes sèches.

Toutefois, les toilettes sèches imposent des limites en matière de stockage (cycle de traitement lent), de vidange (matière trop dense pour être pompée, épandage interdit, etc.) et d'approvisionnement en sciure ou copeaux de bois.

Ces équipements sont adaptés à des navires de taille suffisamment importante pour contenir des toilettes et un système de rétention et/ou de traitement. La flotte de plaisance en Rance et Côte d'Émeraude ne correspond pas, ou peu, à ce genre de navire, hormis dans les ports à pontons (Dinard, St Malo), ou ponctuellement dans certains mouillages.

Dispositifs au port : pompes eaux grises / eaux noires

Pour être efficace, la démarche de rétention à bord des eaux usées doit s'accompagner, à terre, de la présence de stations de pompage et d'épuration. Ces équipements se présentent sous forme de pompes disposées sur les pontons (poste de pompage déporté), sur les quais et les cales (poste de pompage fixe) ou encore sur des systèmes flottants. Beaucoup de ports ont installé ce genre de station mais trop peu sont réellement utilisées. Bien souvent, il s'avère que le personnel rechigne à effectuer cette tâche peu valorisante, le matériel n'est pas toujours opérationnel, les heures de disponibilité ne sont pas forcément les mêmes que celles des escales, ou la pompe est rarement accessible par les plaisanciers, une fois appointés...

Il existe aussi des systèmes novateurs, tels que des stations flottantes de traitement des eaux usées par phytoépuration, qui sont en cours de développement dans les zones de mouillages fluviales pour le moment. Certains ports proposent aussi un service reposant sur une barge de collecte des eaux usées (eaux noires, eaux grises et eaux de cale). Ces barges interviennent directement auprès des bateaux à quai comme au mouillage, sans restriction de taille ni de typologie de bateau. Les effluents sont traités à terre, après acheminement soit par la route soit par le réseau d'assainissement (après accord de la collectivité ou du port concerné) vers la station de traitement dédiée.

- À Saint-Malo, 3 pompes permettant de vidanger par aspiration les eaux noires, les eaux de cale (en séparant les hydrocarbures contenus dans l'eau) et les huiles de moteurs ont été installées à proximité du poste d'avitaillement en carburant ; elles constituent une « station-service » d'évacuation des eaux sales. Toutefois, elles sont peu utilisées, car trop éloignées des pontons.

À l'inverse, les bornes d'aspiration disposées sur chaque ponton permettent à chaque plaisancier disposant dans son bateau d'un bac de rétention de vidanger ses cuves d'eaux usées embarquées. Elles sont très utilisées. Elles sont intégrées dans un bloc sanitaire, ce qui permet de proposer des toilettes publiques, la vidange des WC chimiques etc. au plus près des bateaux. Ces dispositifs sont très utilisés.



- Le port de plaisance de Dinard possède une pompe depuis 2011 mais elle n'a jamais été utilisée.
- Une troisième pompe est installée dans le port de la Minotais à Plouër-sur-Rance.

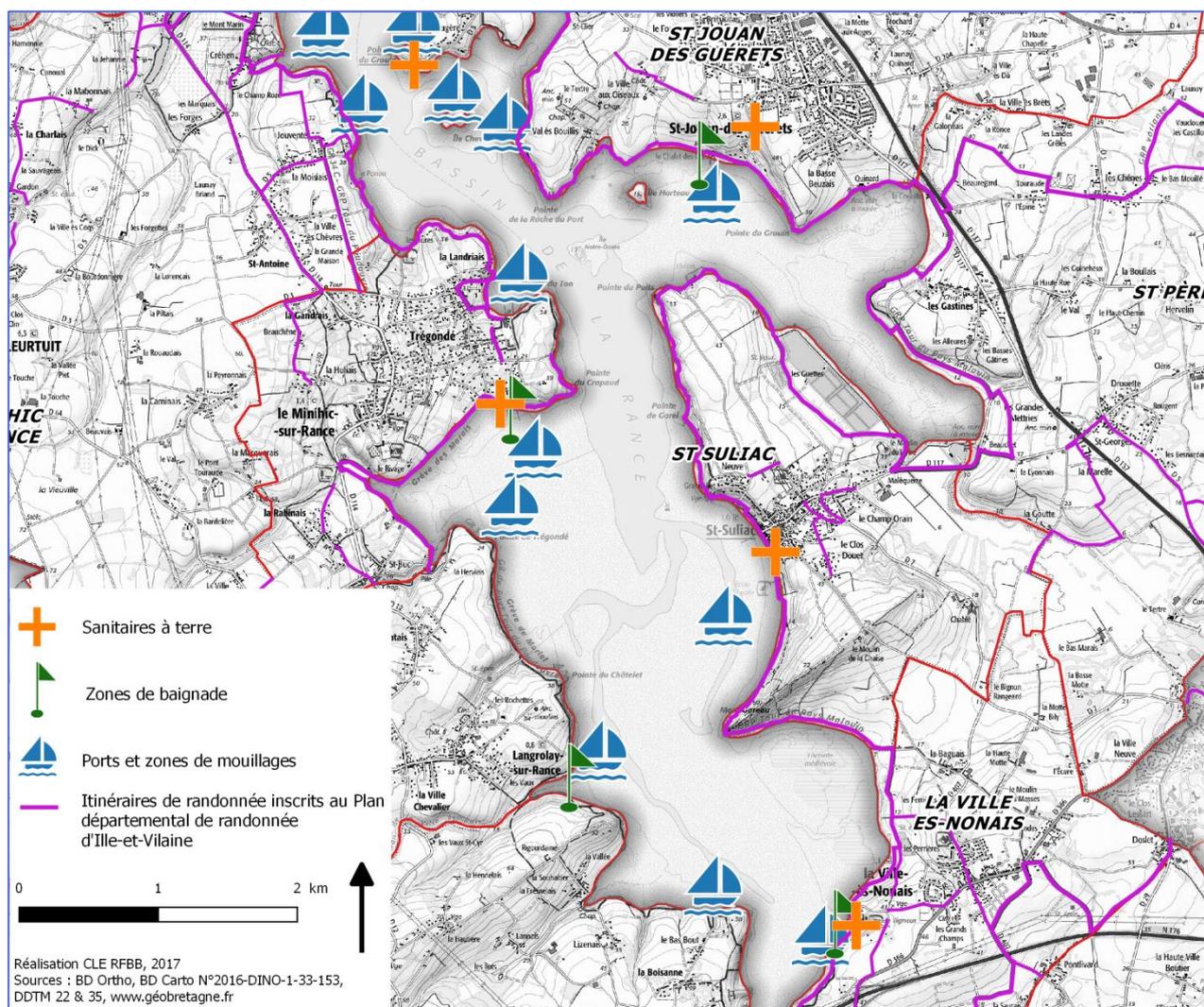
Dispositifs à terre : sanitaires

Les zones de mouillage qui ponctuent le littoral sont presque toutes équipées de sanitaires. Il pourrait être lancée une réflexion globale visant à compléter le niveau d'équipement en sanitaire sur le littoral en ayant une approche multi-usages, c'est-à-dire des sanitaires qui soient accessibles et connus de tous les usagers du littoral : plagistes, randonneurs, camping-caristes, plaisanciers, etc.

La carte ci-dessous est une étude sommaire permettant de mettre en évidence des zones de multi-usages pourvues ou non de sanitaires. Les données disponibles nécessitent d'être complétées, cependant, ce type d'analyse cartographique montre par exemple que le site du Vallion, à St Jouan des Guérets est équipé de sanitaires alors que le site du Roué à Langrolay sur Rance ne dispose pas de sanitaires alors que le sentier des douaniers, la baignade, la pêche à pied, la plaisance sont présents...

Carte de travail :

Identification des zones d'accueil des usages de loisir sur le littoral et de l'équipement de ces zones en sanitaires



La mise en place d'actions sur ce volet par les maîtres d'ouvrages locaux nécessitera aussi de travailler en partenariat avec les services en charge du développement touristique des territoires, etc. La réflexion pourra aussi porter sur le choix technique à privilégier : sanitaires classiques à eau courante ou sanitaires secs, plus aisé à mettre en œuvre à terre qu'à bord des navires.

L'Agence de l'Eau peut accompagner financièrement les porteurs de projet pour des installations de ce type.

Toilettes sèches aménagées sur un parking de plage



Le tableau ci-après recense les zones de mouillages du périmètre de l'étude qui ne disposent pas de sanitaires à terre :

COMMUNE	Mouillages / Ports
SAINT MALO	Pointe de la Varde, Port Laurent
ST COULOMB	Zone du Rio, Anse du Lupin, Pointe de Meinga
LANCIEUX	Hautonnières, La Cerisaie, Le Rieul
ST BRIAC-SUR-MER	Frémur, Petit Port, Sud du Gué, Perron
LA RICHARDAIS	Jument de Pêcherie, Le Pissot, Anse des rivières
PLEURTUIT	Jouvente/Poriou, Montmarin
ST JOUAN DES GUERETS	Saint Héliér
LE MINIHIC / RANCE	La Landriais
LANGROLAY / RANCE	La Herviais
PLOUER / RANCE	Port Saint-Hubert, Bas-Bout
LA VILLE ES NONAIS	Port St Jean
ST JACUT DE LA MER	Châtelet

2. Volet administratif et gouvernance de projets « équipements portuaires »

2.1 Aspects administratifs

Contexte réglementaire

Sur l'aspect réglementaire, l'aménagement d'équipements portuaires doit répondre à plusieurs « familles » de réglementations :

- Aspect foncier / Domanialité
- Urbanisme
- Protection de l'environnement (eau, paysage, biodiversité)

Dans le cadre de cette étude, la CLE du SAGE Rance Frémur baie de Beaussais a travaillé en étroite collaboration avec les différents services instructeurs pour qu'un futur projet d'aménagement d'équipement portuaire puisse être traité avec un maximum de transversalité entre services et d'efficacité dans le temps.

Une page « Contacts » est disponible en annexe, reprenant l'ensemble des coordonnées des services pouvant être concernés par un projet d'équipement portuaires.

Aspects fonciers / Domanialité

La gestion de l'aspect foncier dépend en bonne partie du choix technique retenu pour un équipement de carénage. En effet, si l'on opte pour une aire de carénage submersible, celle-ci sera aménagée au plus près de l'eau donc très probablement sur le Domaine public maritime (DPM). Si l'on opte pour une aire de carénage à terre, elle pourra être installée selon les cas sur le domaine privé ou public de la commune, ou sur un terrain privé (appartenant à un chantier naval par exemple).

En fonction du statut du terrain sur lequel l'équipement de carénage sera installé, les démarches à initier pour régulariser le projet d'un point de vue foncier seront donc variables :

- demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du DPM, auprès des services Mer et Littoral des Directions Départementales des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine ou des Côtes d'Armor (NB : le bassin maritime de la Rance, bien qu'interdépartemental, est géré par le Service Mer et littoral de la DDTM 35).
- Convention de mise à disposition, location, etc. du terrain en cas de domaine privé

Il est donc nécessaire de se rapprocher des services du cadastre et des services juridiques du foncier pour bien gérer cette question.

Urbanisme

L'usage du sol est régi par les Plan locaux d'Urbanisme (PLU), élaborés et gérés à l'échelle communale et/ou intercommunale. Selon le lieu pressenti de l'implantation de l'équipement, il convient de vérifier le zonage du PLU concerné et le contenu du règlement du PLU sur ce type de zonage : la construction y est-elle autorisée ? y a-t-il des prescriptions particulières à connaître ? est-il possible de prévoir du stationnement ? les accès terrestres sont-ils compatibles ? des protections spécifiques sur les milieux naturels sont-elles en place (zones humides, cours d'eau, etc.)

Cette vérification est aussi l'occasion de s'assurer de la présence / absence des réseaux d'adduction / évacuation d'eau et d'électricité, éléments indispensables à la fonctionnalité technique d'équipements portuaires.

Il est donc nécessaire de se rapprocher des services en charge du droit du sol pour bien appréhender l'intégration urbanistique du projet.

Protection de l'environnement (eau, paysage, biodiversité)

Le littoral de la Rance et de la Côte d'Émeraude est concerné par différentes réglementations qui zonent tout ou partie de ce linéaire afin d'en protéger sa valeur paysagère ou ses richesses naturelles. En 2012, la CLE du SAGE Rance Frémur a réalisé un diagnostic territorial réglementaire sur le littoral du SAGE. Ce diagnostic comprend une présentation synthétique des différents zonages de protection de l'environnement, les procédures à suivre pour envisager une action d'aménagement de ces zonages et un atlas détaillé permettant de prendre connaissance des zonages éventuellement présents sur un secteur donné.

Ce diagnostic est disponible en téléchargement libre à l'adresse suivante :

<http://www.sagerancefremur.com/publications/guides-realises-par-la-cle-rance-fremur.html>

Les principales réglementations à connaître s'agissant de protection de l'environnement portent sur la biodiversité, le paysage et l'eau.

- **Natura 2000 :**

La démarche Natura 2000 permet la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. En cas de projet d'aménagement, il est nécessaire de rédiger une évaluation des incidences. Elle a pour but de vérifier la compatibilité d'une activité avec les objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés.

Il existe 3 sites Natura 2000 actifs dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausseis : l'estuaire de la Rance et les îlots Notre-Dame et Chevret, animé par Dinan Agglomération, et la côte de Cancale à Paramé, animé par St Malo Agglomération. Un document d'objectifs est rédigé pour chaque site ; il explicite les enjeux du site et propose des moyens d'action pour préserver ou restaurer les habitats et les espèces de ce site.

Il convient de se rapprocher des structures porteuses de l'animation et de la gestion de chaque site pour vérifier l'adéquation d'un projet d'équipement portuaire avec un site Natura2000.

- **Site inscrit / Site Classé & Monuments historiques:**

L'inscription ou le classement d'un site ou d'un monument naturel vise la conservation ou la préservation d'espaces naturels ou bâtis présentant un intérêt certain au regard des critères prévus par la loi (artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque). Le classement d'un monument naturel ou d'un site offre une protection renforcée en comparaison de l'inscription, en interdisant, sauf autorisation spéciale, la réalisation de tous travaux tendant à modifier l'aspect du site.

Dans le cas de l'aménagement d'une aire de carénage, il convient de se rapprocher des services de l'État en charge de la protection des paysages.

- **Le Code de l'Environnement et la nomenclature relative aux interventions, opérations, travaux et ouvrages dans le domaine de l'eau (IOTA) :**

Le Code de l'Environnement comprend une [nomenclature codifiée à l'article R.214-1 qui définit et classe les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités \(IOTA\) susceptibles d'avoir un impact sur l'eau et les milieux aquatiques](#). En fonction de l'importance de l'impact de l'opération considérée, une procédure d'instruction est appliquée pour assurer la préservation de la ressource en eau. On distingue :

- **L'Autorisation (A)** – article R.214-1 CE : Concerne les opérations susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux [...] de porter atteinte gravement à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique. La procédure d'Autorisation comprend notamment une étude des impacts prévisibles, une justification et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des nuisances occasionnées, et une consultation du public. La durée d'instruction est en général de 9 à 12 mois.
- **La Déclaration (D)** – article R214-1 CE : Concerne les opérations qui, n'étant pas susceptibles de présenter de tels dangers, doivent néanmoins respecter des prescriptions. La procédure de Déclaration est allégée par rapport à celle de l'Autorisation. La justification du projet et le souci de minoration des nuisances est toujours présent, mais il n'est pas prévu de consultation du public. Le délai d'instruction est en général de 4 à 8 mois.

S'agissant des aires de carénage, les références réglementaires à considérer sont les suivantes :

- Le code de l'environnement, articles [L.214-1](#) à 3 et [R.214-1](#)
- [Les arrêtés ministériels du 9 août 2006, du 8 février 2013 et du 17 juillet 2014](#) relatifs aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens, ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 3.2.1.0 et 4.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R.2014-1 du code de l'environnement
- [L'arrêté ministériel du 23 février 2001 modifié par arrêté du 27 juillet 2006](#) fixant les prescriptions générales applicables aux travaux d'aménagement portuaires et ouvrages réalisés en contact avec le milieu aquatique soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à 3 du code de l'environnement e relevant de la rubrique 4.1.2.0

Dans la majorité des cas, les aires de carénage sont soumises à **déclaration** et relèvent des rubriques suivantes :

- **2.2.3.0** : Rejet dans les eaux de surface (à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0),
1° le flux total de pollution brute étant
b) compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent
- **4.1.2.0** : Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu
2° d'un montant supérieur ou égal à 160 000 € et inférieur à 1,9 M €

Un arrêté préfectoral du département des Côtes-d'Armor ayant pour objet de réglementer l'exploitation des aires de carénage soumises à déclaration au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement énonce les éléments à mesurer et les seuils de rejets à ne pas dépasser (texte intégral en annexe):

PARAMETRES	NORME DE REJET EN mg/L
DCO	125
MES	35
Hydrocarbures totaux	10
Arsenic (As)	0.02
Cuivre (Cu)	0.5
Nickel (Ni)	0.1
Zinc (Zn)	2
Chrome VI (Cr)	0.05
Plomb (Pb)	0.2
Mercure (Hg)	0.01
Etain (Sn)	1
Cadmium (Cd)	0.03
Métaux et métalloïdes (flux Metox en kg/jour)	0.5

Prévoir également des mesures de Diuron et Tributyl-étain (TBT) + composés de dégradation.

Ainsi, à l'usage, il est possible de retenir les seuils suivants s'agissant de la mise en conformité des rejets des aires de carénage avec le Code de l'Environnement :

< 2	bateaux carénés / jour	→ hors régime IOTA
2 - 4	bateaux carénés / jour	→ déclaration IOTA
> 4	bateaux carénés / jour	→ autorisation IOTA

Dans tous les cas, il convient de se rapprocher des Missions interServices de l'Eau de chaque DDTM départementale pour vérifier les procédures à suivre.

Contexte financier

L'enveloppe financière d'un projet d'équipement portuaire peut être extrêmement variable, tant en matière d'aire de carénage que de gestion des eaux grises / eaux noires. Cette enveloppe dépend des choix techniques qui sont faits (aire submersible ou non, etc.), du niveau d'aménagement préexistant du site à équiper : présence de réseaux eau et électricité, d'accès, réhabilitation d'une cale, etc.

*Nota Bene : L'encadrement européen plafonne à 40, 50, ou 60% du montant du projet le taux d'aides maximum que le pétitionnaire peut prétendre capter. Ce plafonnement est fonction de la taille de l'entreprise (grande 40%, moyenne 50% et petite 60%). **Une collectivité étant assimilée à un groupe, le taux d'aide maximum, toutes aides confondues, est de 40%.***

Agence de l'Eau Loire-Bretagne

Des subventions existent pour accompagner un projet d'équipement. Pour l'essentiel, elles proviennent de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne, dans le cadre de son 10^{ème} programme d'investissement valable jusqu'en décembre 2018. Ainsi, l'Agence de l'Eau peut accompagner les projets privés à hauteur de 60% du montant des études et travaux d'équipement et les collectivités locales à hauteur de 40%. Il n'est pas possible pour le moment de savoir ce que le 11^{ème} programme à venir proposera dans ce domaine.

Autres financeurs territoriaux

Il est aussi possible de solliciter d'autres financeurs mobilisés sur le développement économique des territoires, tels que les conseils départementaux, le conseil régional, etc. Dans tous les cas, il est nécessaire de solliciter aussi largement que possible les éventuels financeurs.

Deux exemples de plan de financement d'une opération d'investissement pour une aire de carénage :

Aire de carénage à flot : Combrit - Ste Marine			Aire de carénage à sec : Sarzeau		
Travaux		166 330,00 €	Travaux		124 000,00 €
Étude		17 545,00 €	Étude		8 625,00 €
TOTAL		183 875,00 €	TOTAL		132 625,00 €
Financement	AELB	41 030,00 €	Financement	AELB	3 450,00 €
	CD 29	47 700,00 €			
Auto-financement		95 145,00 €	Auto-financement		129 175,00 €

Financement participatif

Il est possible d'imaginer une forme de financement participatif local, basé sur une évolution des tarifs des mouillages locaux, de façon à impliquer les navigateurs plaisanciers dans la préservation de la qualité de nos eaux littorales. Le droit annuel de mouillage peut être complété d'une « éco-participation », permettant de financer pour partie l'entretien annuel de l'équipement.

Un exemple ?

En baie de Lancieux, on dénombre environ 1500 bateaux stationnés, dont la moitié passe en chantier naval pour être carénés. Si l'on se base sur les coûts de l'aire de carénage de Binic, qui semblerait pouvoir être adaptée dans ce secteur :

1. Investissement : environ 150 000 € HT. Subventionnée à 40%, cet équipement peut être pris en charge pour 60 000 € HT. La part résiduelle à financer par l'intercommunalité et/ou les communes est donc de 90 000 € HT.
2. Fonctionnement : l'aire de carénage de Binic nécessite un budget de 1500 € HT / an pour l'entretien.
3. Contribution des plaisanciers via une « éco participation » : Si le droit de mouillage était complété d'une éco-participation de 5€ forfaitaire / bateau / an, l'enveloppe participative des plaisanciers à l'aménagement, l'utilisation et l'entretien d'un équipement permettant une action de carénage respectueuse de l'environnement serait de 7500 €/an, qui peut venir en défalque du besoin d'investissement, puis du besoin de fonctionnement.

(frais d'études et de personnel non comptés dans cet exemple)

2.2 Gouvernance et maîtrise d'ouvrage

Il est nécessaire de définir une maîtrise d'ouvrage qui soit en mesure de porter un projet d'équipements portuaires (étude de faisabilité préalable, suivi de l'instruction réglementaire du projet, travaux de réalisation, financement, animation du site, entretien, etc.).

Dans le périmètre du SAGE, les zones de mouillage sont nombreuses, il n'est donc pas envisageable d'équiper chaque zone individuellement. De même, disposer d'un équipement par commune ne semble pas adapté non plus : l'investissement et le fonctionnement seraient difficiles à supporter pour certaines communes, et la densité d'équipements ainsi créés ne garantirait pas la rentabilité et l'utilisation optimale de tous les équipements.

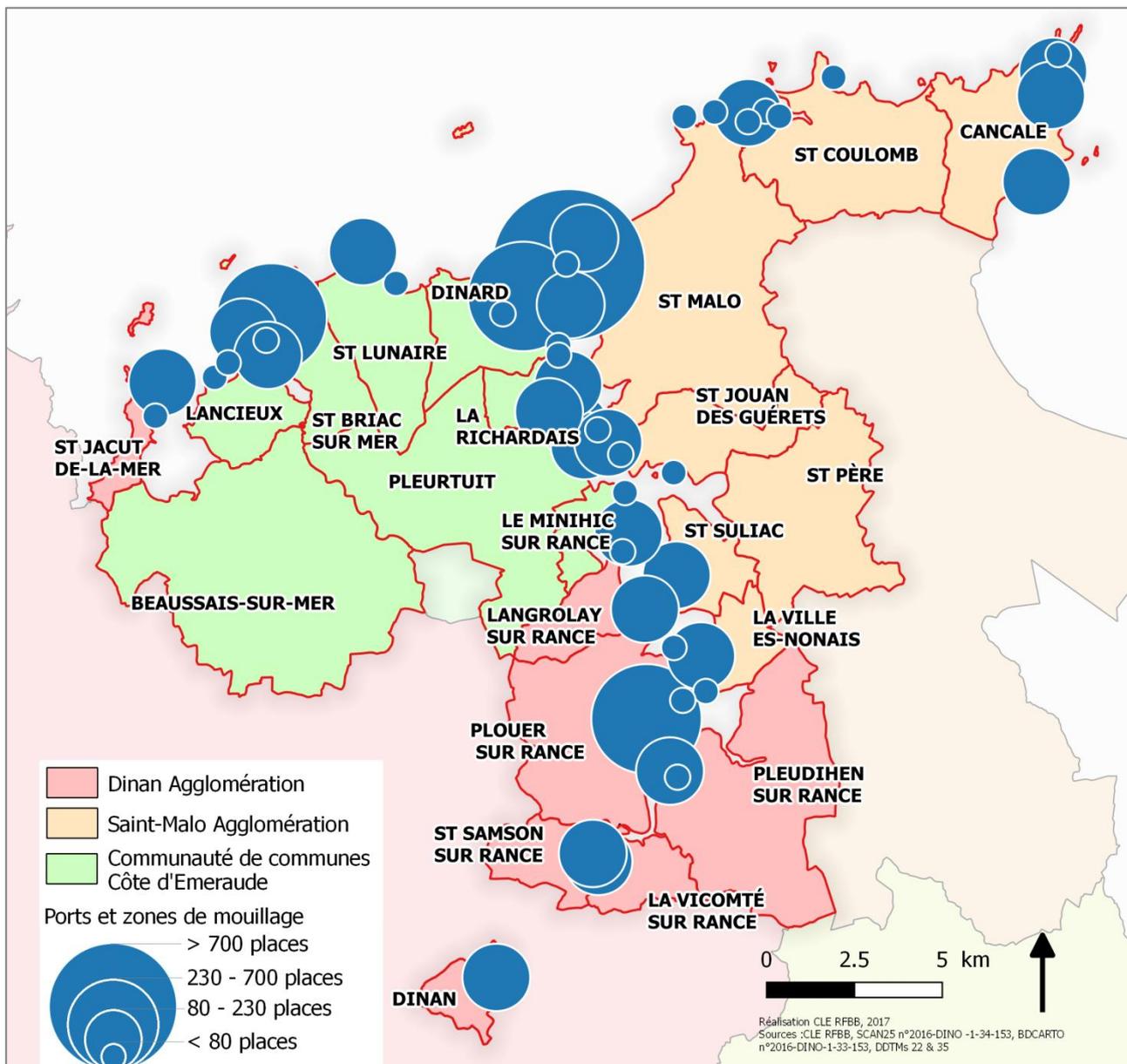
C'est pourquoi il apparaît comme pertinent que l'équipement d'un site pour le carénage et la gestion des eaux grises / eaux noires de la plaisance soit dédié *de facto* à plusieurs zones de mouillages, donc plusieurs communes.

Et parce qu'un tel projet est nécessairement supra-communal, la présente étude met en évidence la pertinence de s'orienter vers une **maîtrise d'ouvrage mutualisée** entre acteurs locaux de l'aménagement du territoire : communes et EPCI. Cette maîtrise d'ouvrage peut faire l'objet d'un conventionnement entre des communes et/ou des intercommunalités, s'appuyer sur une ou des compétences propres en matière d'intervention de la collectivité (tourisme, développement économique, etc.). Le financement du projet, après défalque des subventions accordées, peut être partagé selon une clé de répartition que les acteurs définissent entre eux.

La future maîtrise d'ouvrage doit donc répondre aux questions administratives et techniques suivantes (liste non exhaustive) :

- À quelle échelle le projet est-il élaboré ?
- Qui sont les parties prenantes à ce projet
- Qui est le porteur désigné de la maîtrise d'ouvrage ?
- Comment les parties prenantes se répartissent la charge financière, après subventions, du projet en investissement et en fonctionnement ?
- Est-il nécessaire de solliciter un accompagnement technique pour le suivi du projet (mission AMO)?
- Etc.

Les communes et EPCI littorales comprises dans le périmètre du SAGE Rance Frémur baie de Beausais

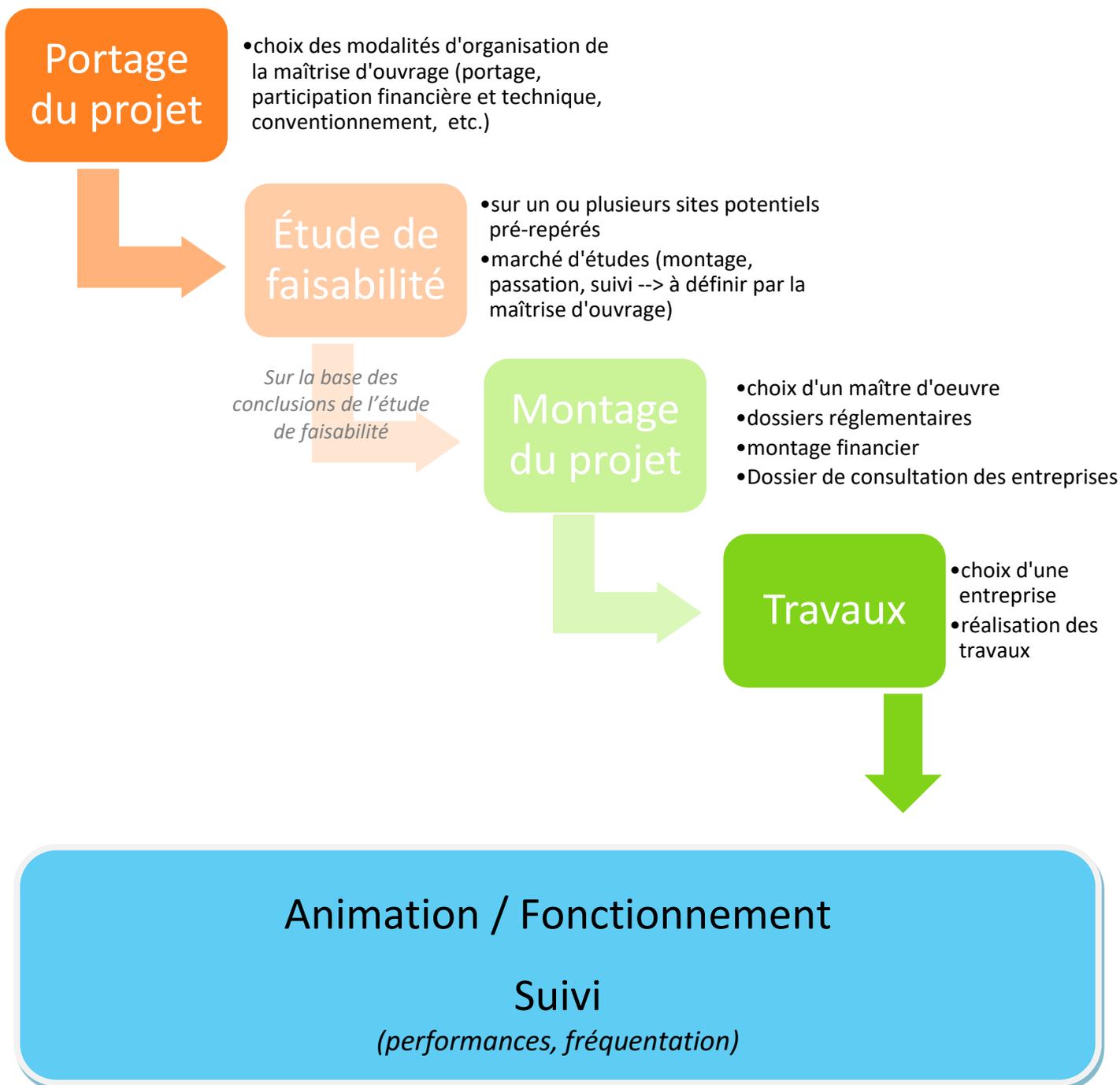


La maîtrise d'ouvrage peut aussi faire le choix de se faire accompagner dans sa démarche par un opérateur du territoire, tel que l'association CŒUR Émeraude par exemple, au titre de son contrat territorial, ou bien se saisir en régie du suivi de ce dossier. La convention passée entre communes et/ou intercommunalités pourra prévoir les moyens (humains techniques financiers, etc.) que chaque acteur peut affecter ou consacrer au projet.

L'animation et le fonctionnement du site après sa mise en service peut aussi être imaginée sur la base d'un Partenariat Public-Privé avec un chantier naval, une Délégation de Service Public, etc.

Il est nécessaire que les aspects de la vie ultérieure des équipements portuaires soient étudiés dès que possible dans l'élaboration du projet. Cet aspect du projet peut être inclus dans l'étude de faisabilité, dans la prestation du maître d'œuvre des travaux, travaillé en régie en parallèle, etc.

Logigramme de mise en œuvre d'un projet d'aménagement d'équipement portuaire



3. Identification des sites potentiels pour le développement de l'offre en équipements portuaires

3.1 Moyens et méthodes pour l'identification des sites potentiels

Les acteurs de la plaisance et les acteurs publics de l'aménagement ont souhaité procéder à l'identification de sites potentiels sur lesquels serait ensuite menée une étude de faisabilité pour y développer des équipements portuaires adaptés. Les pré-requis pour identifier ces sites potentiels sont les suivants :

Sur l'aspect Carénage :

- La mise en conformité des chantiers navals privés est en cours (services de l'État, Agence de l'eau/Chambre des métiers et de l'artisanat)
- D'après l'enquête Plaisance, les critères principaux à prendre en compte pour qu'une aire de carénage soit utilisée par les plaisanciers sont l'accessibilité par terre et par mer, le prix et la proximité par rapport aux zones d'accueil des bateaux.
- La présence humaine semble également impérative pour assurer l'accueil, la surveillance et le suivi du site
- Des aires de carénage publiques existent, permettant d'écartier certains secteurs géographiques comme le secteur de Saint-Malo, avec l'aire des Bas-Sablons, ou le secteur de Plouër/Rance, entre l'écluse du Châtelier et Port St Jean
- L'étude de faisabilité devra envisager le fonctionnement et l'animation de l'équipement : les agents du port ou de la / des communes concernée(s) peuvent-ils assurer l'accueil et le suivi de l'équipement ? Est-il possible d'envisager le recours à un emploi saisonnier dont les missions comprendraient la gestion de l'équipement ? etc.
- Il sera nécessaire d'accompagner le montage puis la mise en place d'un tel équipement d'actions de communication ciblées permettant de mieux garantir son appropriation : réunions publiques, ou via les assemblées générales des associations de plaisanciers, information par le bureau du port, travail concerté avec les chantiers navals, etc.
- Les modalités de fonctionnement devront faire l'objet d'un règlement spécifique indiquant le mode d'accès et d'utilisation de l'équipement (réservation, explications d'usage, obligations du plaisancier, etc.), les tarifs d'utilisation, le bénéficiaire percevant ce droit et l'usage qu'il en est fait, etc. Son élaboration devra commencer dès les conclusions de l'étude de faisabilité

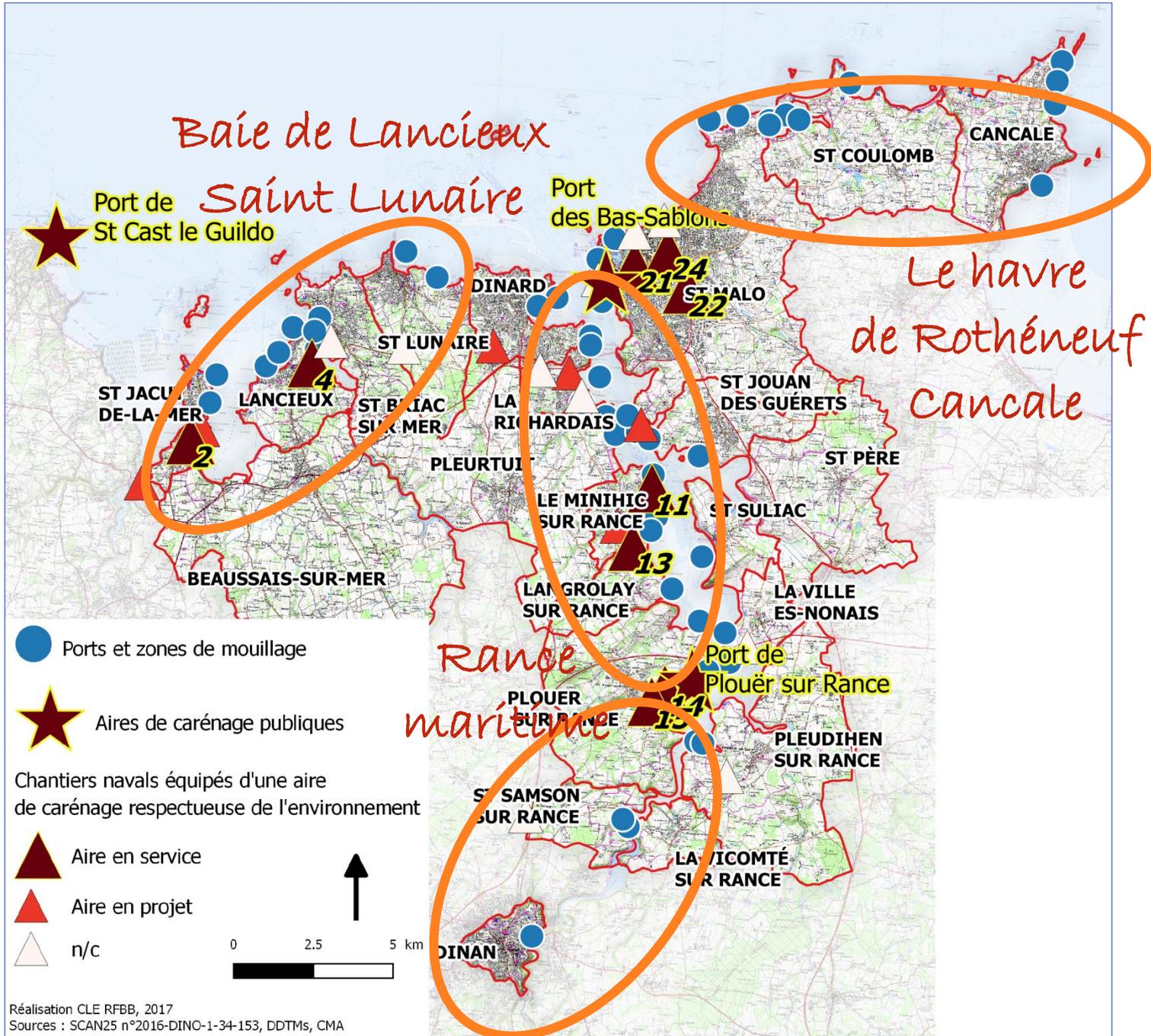
Sur l'aspect eaux grises / eaux noires, il est de la compétence de chaque commune de s'assurer que des sanitaires sont accessibles et adaptés à la plaisance, et d'encourager les plaisanciers à leur utilisation, prioritairement à l'usage des toilettes à bord s'il y en a, ou à la pratique du seau et/ou de son vidage à proximité des côtes au cours de la sortie de navigation. Ces sanitaires peuvent s'inscrire dans une réflexion globale pour proposer des équipements sanitaires à tous les usagers des lieux : plaisanciers, randonneurs, plagistes, camping-caristes, etc.

Concernant le portage du projet (étude de faisabilité et travaux), il pourrait être fait sous convention de partenariat par les structures intercommunales du secteur : Communauté de communes de la Côte d'Émeraude, Dinan Agglomération, St Malo Agglomération selon les sous-secteurs, ou dans le cadre d'une prestation globale co-portée pour tout le territoire. Un projet peut aussi être porté par les communes, ou celles-ci peuvent envisager de participer au projet soit lors de sa création, soit ultérieurement en s'impliquant dans le fonctionnement de l'équipement : animation/communication/accueil, entretien/surveillance, etc.

Trois sous-secteurs d'étude ont été déterminés pour la recherche de sites potentiels :

- Baie de Lancieux / Saint Lunaire (1500 bateaux, dont 700 dans le port de St Briac/mer)
- Rance maritime, jusqu'à Dinan (2800 bateaux)
- Cancale / Havre de Rothéneuf (800 bateaux)

Les secteurs d'étude pour l'identification de sites potentiels d'installation d'équipements portuaires adaptés



2 : Chantier naval des Dunes, **4** : Chantier naval du Rieul, **11** : Chantier naval de la Landriais,
13 : Chantier naval du Tanet, **14** : St Samson Plaisnce, **15** : Estuaire Marine, **21** : Étoile Marine, **22** : Chantier naval Le Charles, **24** : Chantier naval de la Ville Audrain

3.2 Sites potentiels pour des projets « Équipements portuaires »

Baie de Lancieux / St Lunaire

Ce secteur regroupe quelques 1500 bateaux, dont la moitié est stationnée dans le port de St Briac sur Mer. Bien que l'aire de Saint-Cast-le-Guildo soit proche, l'aménagement d'un point de services pour la plaisance (carénage / gestion des eaux grises / eaux noires) est pertinente, car l'enquête Plaisance a montré que 75% des plaisanciers interrogés n'envisageaient pas d'utiliser l'aire de carénage de Saint-Cast-le-Guildo. En effet, une majorité des bateaux se trouvent à l'est du secteur, donc plus éloignés de Saint-Cast-le-Guildo. Pour les bateaux de St Jacut de la Mer, le contournement des Ebihens peut aussi être un facteur limitant.

Ainsi, la recherche d'un site proche du port de St Briac sur Mer, à la fois épicerie géographique et d'accueil du secteur en terme de nombre de bateaux est pertinent. Des chantiers navals équipés ou en cours d'équipement sont présents sur le secteur, mais leur répartition sur le secteur n'occasionnerait pas de conflits d'acteurs, a fortiori si une action co-portée par les collectivités locales implique les acteurs privés. Une telle action peut aussi avoir des retombées favorables sur l'image des ports et de la plaisance localement, etc.

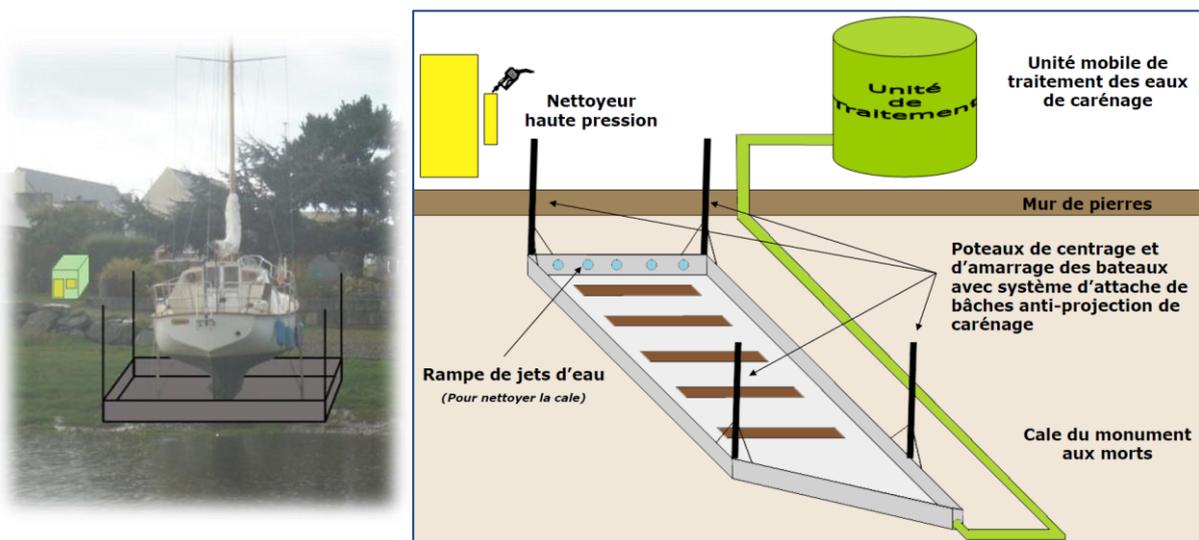
Pré-diagnostic de faisabilité CALE DU PETIT PORT

Porteur de projet :

Commune de Saint-Briac-sur-Mer
M. DENBY-WILKES, maire
Place Tony Vaccaro, 35800 Saint-Briac-sur-Mer
02 99 88 32 34

Technique envisagée :

AIRE SUBMERSIBLE SEMI-MOBILE



Source illustrations : port de Binic-Etables / mer

Localisation

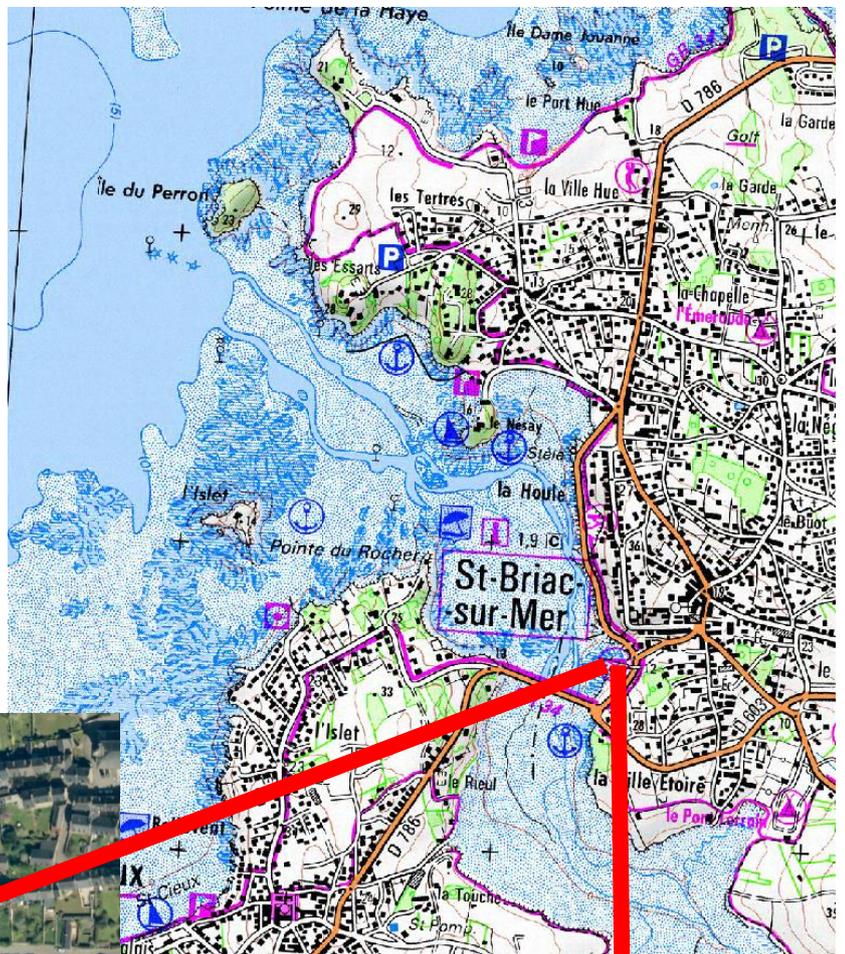
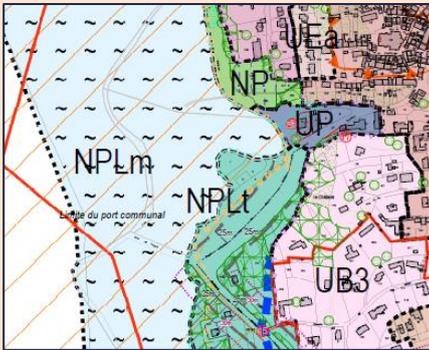
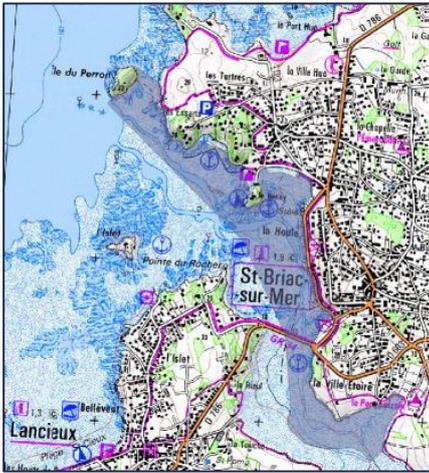
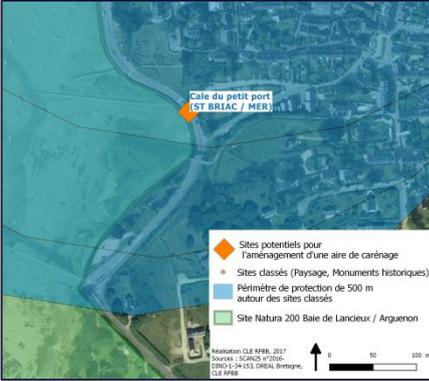
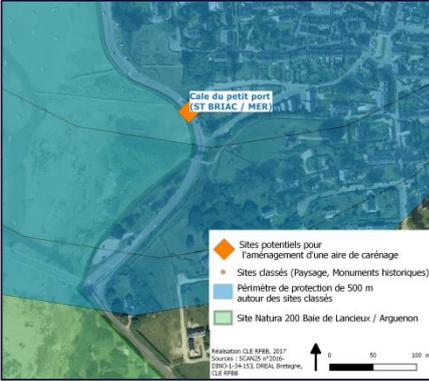


Tableau réglementaire :

REGLEMENTATION

Contact

<p>URBANISME</p>	<p>Zone UP du PLU : « Les aménagements publics liés aux activités portuaires y sont autorisés pour la partie équipements terrestres »</p>		<p>Mairie Place Tony Vaccaro 35800 Saint-Briac-sur-Mer 02 99 88 32 34</p>
<p>DOMAINE PUBLIC MARITIME</p>	<p>NON → le projet se situe dans l'enceinte de la concession portuaire, le porteur de projet est donc dispensé de l'obtention d'une Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime</p>		<p>DML 35 Pôle Domaine Public Maritime, Qualité des Eaux Littorales 27 quai Duguay-Trouin 35418 Saint-Malo Cedex 02 99 40 68 30</p>
<p>SITE CLASSÉ / MONUMENTS HISTORIQUES</p>	<p>- Hors site classé - Dans le périmètre de 500m de protection autour du site classé « PROPRIETE DES EMAUX » → dossier d'autorisation</p>		<p>DREAL Bretagne Service Patrimoine naturel 02.99.33.44.34 L'Armorique 10 rue M. Fabre 35000 RENNES</p>
<p>NATURA 2000</p>	<p>OUI « Baie de Lancieux, baie de l'Arguenon, archipel de Saint Malo et Dinard » → notice d'incidence Natura 2000</p>		
<p>EAU</p>	<p>Si < 2 bateaux carénés / jour Si 2 - 4 bateaux carénés / jour Si > 4 bateaux carénés / jour</p>	<p>→ hors régime IOTA → déclaration IOTA → autorisation IOTA</p>	<p>DDTM 35 Service Eau & Biodiversité 02.90.02.32.00 Le Morgat 12 rue M. Fabre 35000 RENNES</p>

Rance maritime jusqu'à Dinan

Ce secteur regroupe quelques 2700 bateaux. Cependant, la présence de la cale du port de plaisance de Plouër sur Rance amène à considérer que la partie sud de la Rance maritime ne nécessite pas de nouvel équipement. En partie nord, on compte environ 1500 bateaux, et 500 en Rance fluviale (Port de la Hisse et du Lyvet, port de Dinan).

Au fil de la concertation et de l'étude, plusieurs sites ont été étudiés comme pouvant potentiellement accueillir une aire de carénage :

- ➔ Le site de la cale du barrage à la Richardais : bien qu'étant dans une fenêtre du site classé et du site Natura2000, ce site reste secondaire en raison de contraintes liées à la proximité du barrage et de son écluse (courants, circulation), la fréquentation importante de la cale et du parking (mises à l'eau, embarcadère des navettes à passagers). L'absence de présence humaine dédiée est aussi problématique.
- ➔ Le chantier naval de La Passagère
- ➔ La Landriais au Minihic/Rance, mais qui est déjà pourvu en aires de carénage privées et qui se situe au milieu de l'estuaire en rive gauche.
- ➔ Le port de St Suliac avec son statut portuaire n'a pas été retenu non plus malgré son positionnement en rive droite : la morphologie des fonds très plane nécessiterait de s'orienter vers une aire sur terre-plein avec obligation de grutage, donc surcoût d'investissement et d'utilisation pour les usagers.
- ➔ La cale du port St Jean à La Ville-es-Nonais : cette cale est très utilisée, elle dispose de peu de place, et elle est proche de l'aire de Plouër/Rance.

Il ressort des temps d'échange et de concertation que le site de La Passagère, dans l'enceinte du chantier naval, présente de nombreux atouts. Situé au nord et en rive droite de la Rance, ce site offre un équilibre territorial de l'offre. Le site présente aussi l'avantage d'être accessible pour tout type de bateaux, y compris ceux dont le tirant d'eau atteint 3 mètres. Ce site se situe dans un secteur calme de l'estuaire où l'utilisation d'une aire de carénage et le mouvement à ses abords ne gêneront pas les autres usages (la remontée des niveaux d'eau dans le bassin maritime pourrait donc aussi permettre à des bateaux plus importants d'accéder à la cale).

La proximité immédiate du chantier est un atout pour l'animation et la sécurité de l'équipement et des usagers autant qu'un soutien à l'activité économique du domaine nautique locale.

Il pourrait s'agir d'un équipement co-porté par le chantier naval et les pouvoirs publics, dont la gestion serait assurée par le chantier naval. Pour permettre son usage par des plaisanciers qui ne seraient pas nécessairement clients du chantier, la cale serait équipée d'un monnayeur automatique.

Il est inclus dans le périmètre du site classé et du site Natura 2000, et doit donc faire l'objet d'une demande d'autorisation. L'installation d'une aire de carénage au plus près du chantier naval garantira toutefois son intégration de facto à l'activité du lieu

SYNTHÈSE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE DE CARÉNAGE AU CHANTIER NAVAL DE LA PASSAGÈRE

FORCES	FAIBLESSES
Projet public / privé	Contexte réglementaire
Équilibre géographique dans l'estuaire	
Accessibilité Terre / Mer	
Présence humaine	
Cohérence du projet avec la vocation du site	

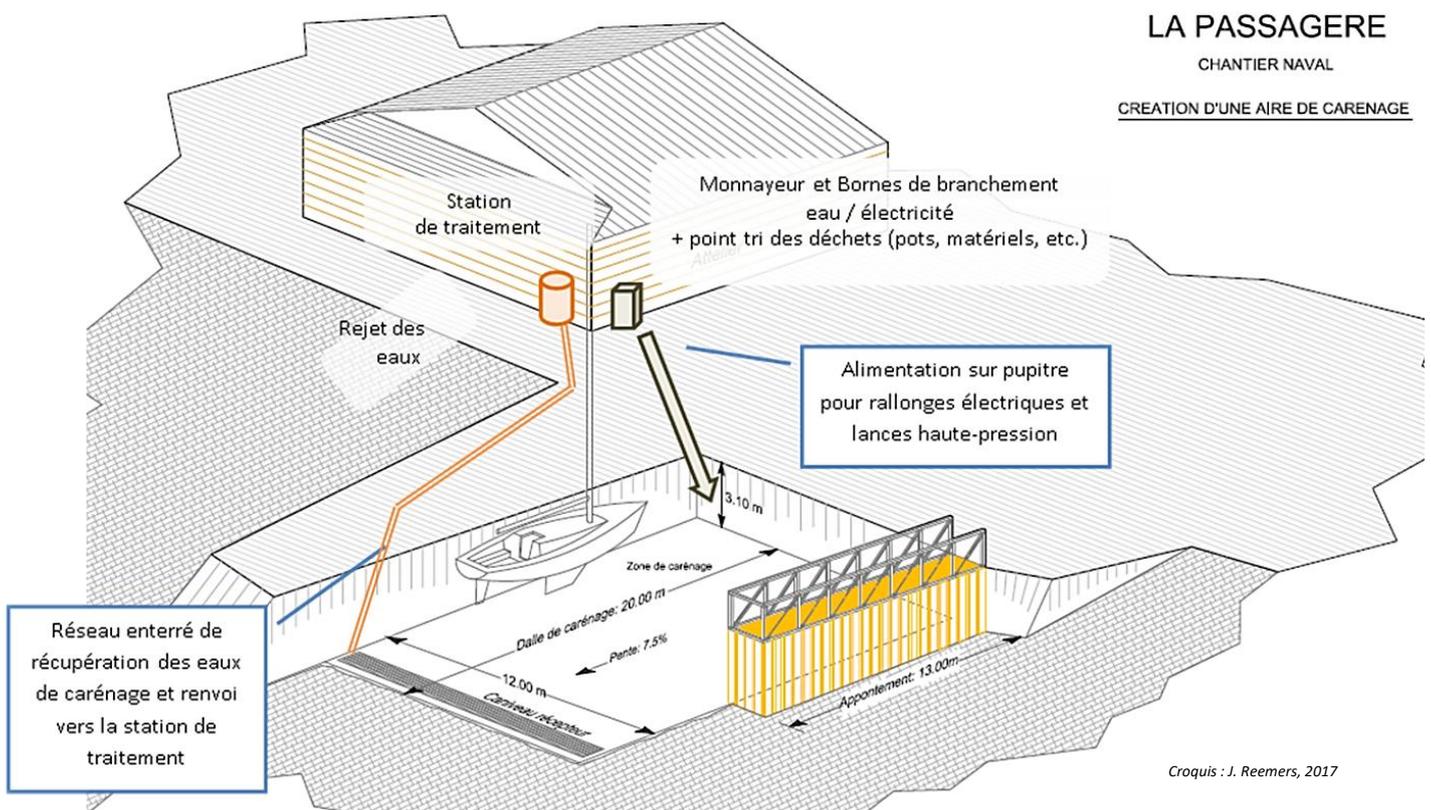
Pré-diagnostic de faisabilité CHANTIER NAVAL DE LA PASSAGÈRE

Porteur de projet :

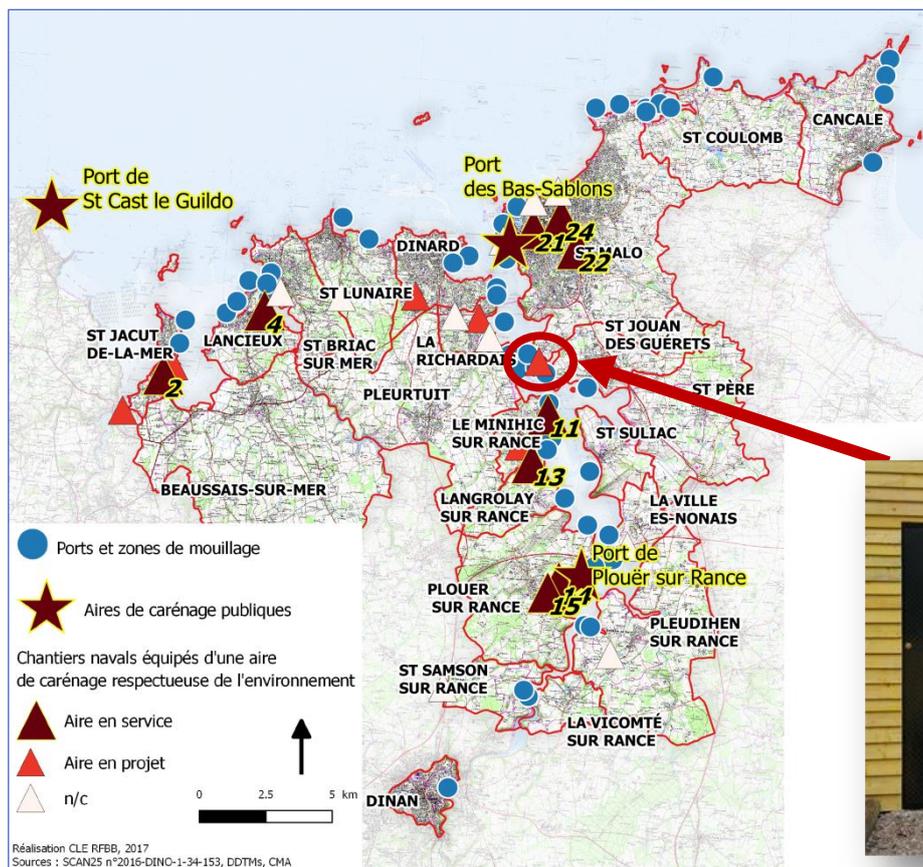
Chantier naval de la Passagère
M. Julien REEMERS
97 Rue de la Passagère, 35400 Saint-Malo

Technique envisagée :

AIRE SUBMERSIBLE FIXE



Localisation :



Emplacement pressenti :

Photos : J. Reemers, 2017

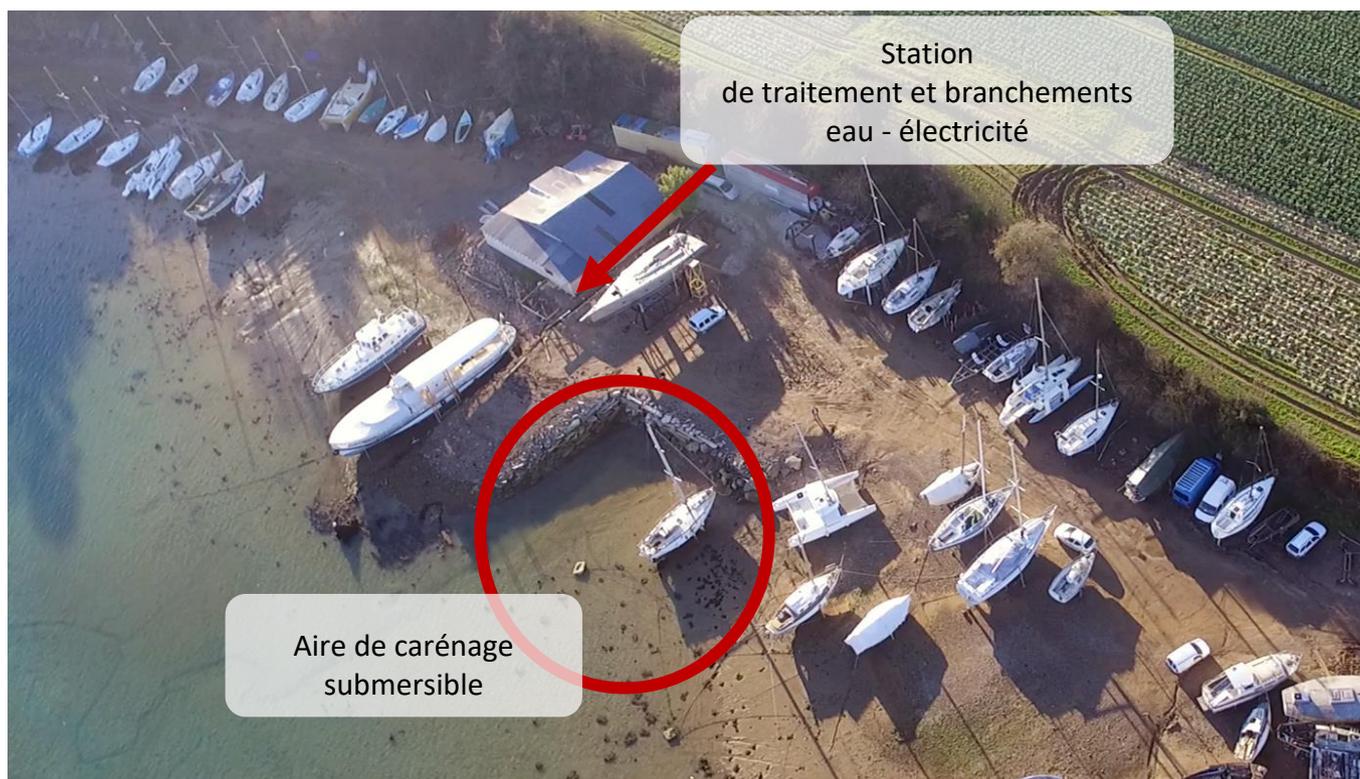


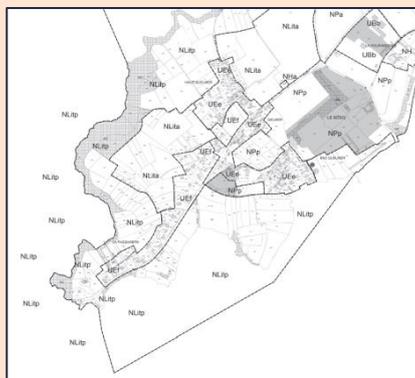
Tableau réglementaire :

REGLEMENTATION

Contact

URBANISME

Zone NLit p du PLU :
« sont autorisés les
aménagement nécessaires à
l'exercice des activités de pêche
et cultures marines ou lacustres
et conchylicoles »



Ville de Saint-Malo
Direction Aménagements et
Urbanisme
Fort du Naye, 18 chaussée
E. Tabarly
Tél. 02 99 21 53 02

DOMAINE PUBLIC MARITIME

OUI
→ une Autorisation
d'Occupation Temporaire du
Domaine Public Maritime est
nécessaire (AOT du DPM)
Ou bien l'aire doit être située
dans l'enceinte de l'AOT du
DPM existante pour le chantier
naval



DML 35
*Pôle Domaine Public
Maritime, Qualité des Eaux
Littorales*
27 quai Duguay-Trouin
35418 Saint-Malo Cedex
02 99 40 68 30

SITE CLASSÉ

Oui « Estuaire de la Rance »
(classement du 06 mai 1995)
→ dossier de demande
d'autorisation de travaux en
site classé pour le Paysage



DREAL Bretagne
Service Patrimoine naturel
02.99.33.44.34
L'Armorique
10 rue M. Fabre
35000 RENNES

NATURA 2000

OUI « Estuaire de la Rance, îlots
Notre-Dame et Chevret »
→ notice d'incidence Natura
2000

EAU

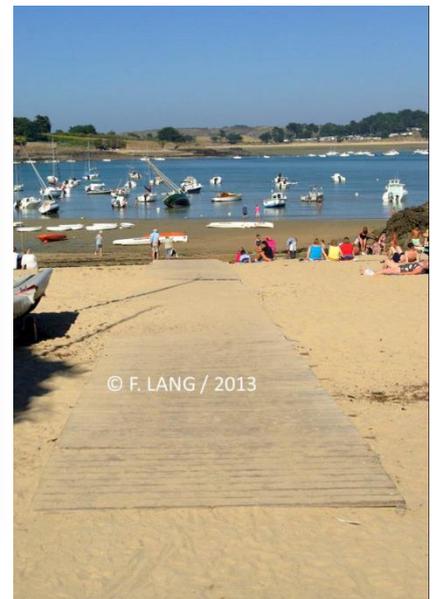
Si < 2 bateaux carénés / jour → hors régime IOTA
Si 2 - 4 bateaux carénés / jour → déclaration IOTA
Si > 4 bateaux carénés / jour → autorisation IOTA

DDTM 35
Service Eau & Biodiversité
02.90.02.32.00
Le Morgat
12 rue M. Fabre
35000 RENNES

Havre de Rothéneuf / Cancale

Ce secteur regroupe environ 800 bateaux. Il se situe entre le golfe de St Malo, où le port municipal des Bas-Sablons est équipé de pompes eaux grises / eaux noires et d'une aire de carénage adaptée, et le secteur de Cancale, puis la Baie de Mont St Michel (toutefois l'accès par le contournement de la pointe du Grouin peut ne pas être aisé). Cancale ne dispose pas d'équipement de carénage.

Le Havre est une zone de mouillage avec échouage à chaque marée. Les navires visiteurs ne font pas halte ici mais vont aux Bas-Sablons. Des cales existent mais elles ne peuvent pas être adaptées à la mise en place d'équipements de carénage, d'autant plus que le havre est un site balnéaire très fréquenté et que la cohabitation des usages serait donc compliquée.



Les résultats de l'enquête plaisance sur ce secteur mettent en évidence une majorité de bateaux à moteur, sur remorques, pratiquant des sorties à la journée. Ils sont hivernés chez leur propriétaire pour 60% d'entre eux. 50% des plaisanciers interrogés ont déclaré ne jamais caréner leur bateau.

Sur ce secteur, la réflexion pourrait donc s'orienter préférentiellement vers des solutions de carénage permettant un lavage/rinçage rapide de la coque dans des stations de lavage adaptées et positionnées sur les axes routiers d'accès au Havre de Rothéneuf.



Des outils de communication permettraient de faire connaître et utiliser ces équipements, ou d'encourager les plaisanciers à venir utiliser les dispositifs à leur disposition dans les ports de St-Malo.



Enfin, il pourrait être envisagé de travailler sur Cancale, les plaisanciers du Havre de Rothéneuf puissent au choix aller sur Cancale ou St Malo pour caréner et entretenir leur bateau. Cancale accueille presque 400 bateaux en mouillage permanent et une réflexion est en cours pour aménager le site de Port-Picain.

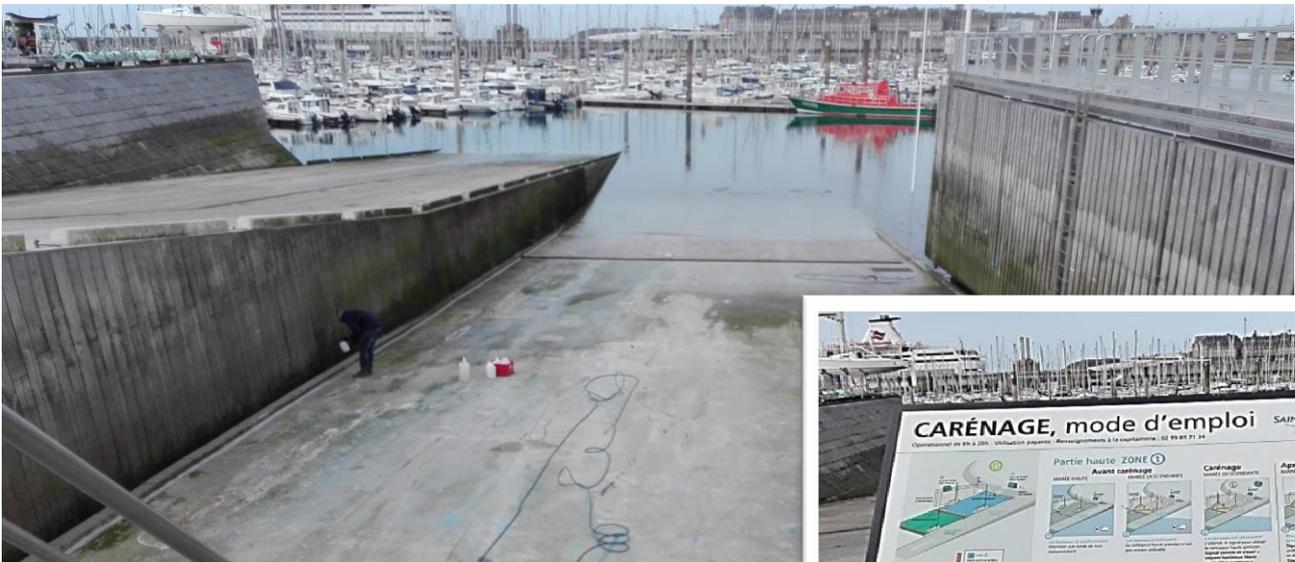
Source : illustration Jean-Louis Beaumier, dans Ouest-France du 10/02/2014

Golfe de St Malo et Dinard

Ce secteur regroupe environ 2000 bateaux, dont 600 à Dinard.

L'aire de carénage des Bas-Sablons peut accueillir plusieurs bateaux en même temps. Il existe 6 postes haute-Pression. Une dalle de lavage a été ajoutée en 2016 pour les bateaux sortant sur remorques. Un autre poste haute-pression est également réservé sur le terre-plein pour les professionnels. L'aire de carénage peut accueillir 400 à 450 bateaux /an. Cet accueil se fait sans inscription ou réservation préalable. Le port de plaisance des Bas-Sablons est labellisé Port Propre. Il est équipé pour la récupération des eaux grises, des eaux noires, des eaux de fond de cale, etc. , et dispose de sanitaires sur les pontons.

Le port de Dinard est un port d'échouage. Des pompes à eaux grises / eaux noires ont été installées, mais elles ne sont plus fonctionnelles. Il n'existe pas de dispositif de carénage.



CARÉNAGE, mode d'emploi SAINT-MALO
Opération de 8h à 18h. Utilisation possible. Réservations à la capitainerie : 02 99 85 71 34

Partie haute ZONE ①
 Avant carénage : lavés haute pression
 Carénage : lavés haute pression
 Après carénage : lavés haute pression

Partie basse ZONE ②
 Avant carénage : lavés haute pression
 Carénage : lavés haute pression
 Après carénage : lavés haute pression

POINT DE COLLECTE DE DÉCHETS
 * ESPACE « OUVERT »
 Collecte des déchets ménagers de bord, bois, cordages, métaux, verre, plastiques, cartons, papier...
 * ESPACE « FERMÉ »
 Collecte des produits toxiques et polluants (huiles, peintures et produits souillés, filtres à huile, ballons usagés, carburants et mélanges, produits, etc.)



Conclusions

L'étude « Équipements portuaires » permet de mettre en avant d'une part la nécessité de mener de front une réflexion englobant les questions relatives à la gestion des eaux grises/eaux noires de la plaisance, et celles relatives à une pratique du carénage dans de bonnes conditions environnementales et techniques. Plus particulièrement, cette étude montre :

→ **Sur l'aspect eaux grises / eaux noires :**

Il semble qu'une approche raisonnée visant à compléter l'offre de sanitaires adaptés à terre en les incluant dans une réflexion globale à destination de tous les usages du territoire (plaisance, randonnée, balnéaire, etc.) soit la mieux appropriée à la problématique du territoire de l'étude. Dans cette approche, les questions relatives au choix techniques pour ces sanitaires pourront être posées (toilettes sèches, etc.)

Les pompes eaux grises / eaux noires qui existent doivent continuer d'être entretenues et valorisées, a fortiori dans une démarche de plaisance durable. Celles qui sont défectueuses doivent être remises en état et entretenues. L'installation d'une pompe par enceinte portuaire semble adaptée.

→ **Sur l'aspect Carénage :**

- 4 types de solutions techniques sont envisageables :
 - aire de carénage à terre
 - aire de carénage à flot
 - aire mobile
 - station de lavage

Des sites et solutions potentiels ont émergé au fil de la concertation menée lors de cette étude :

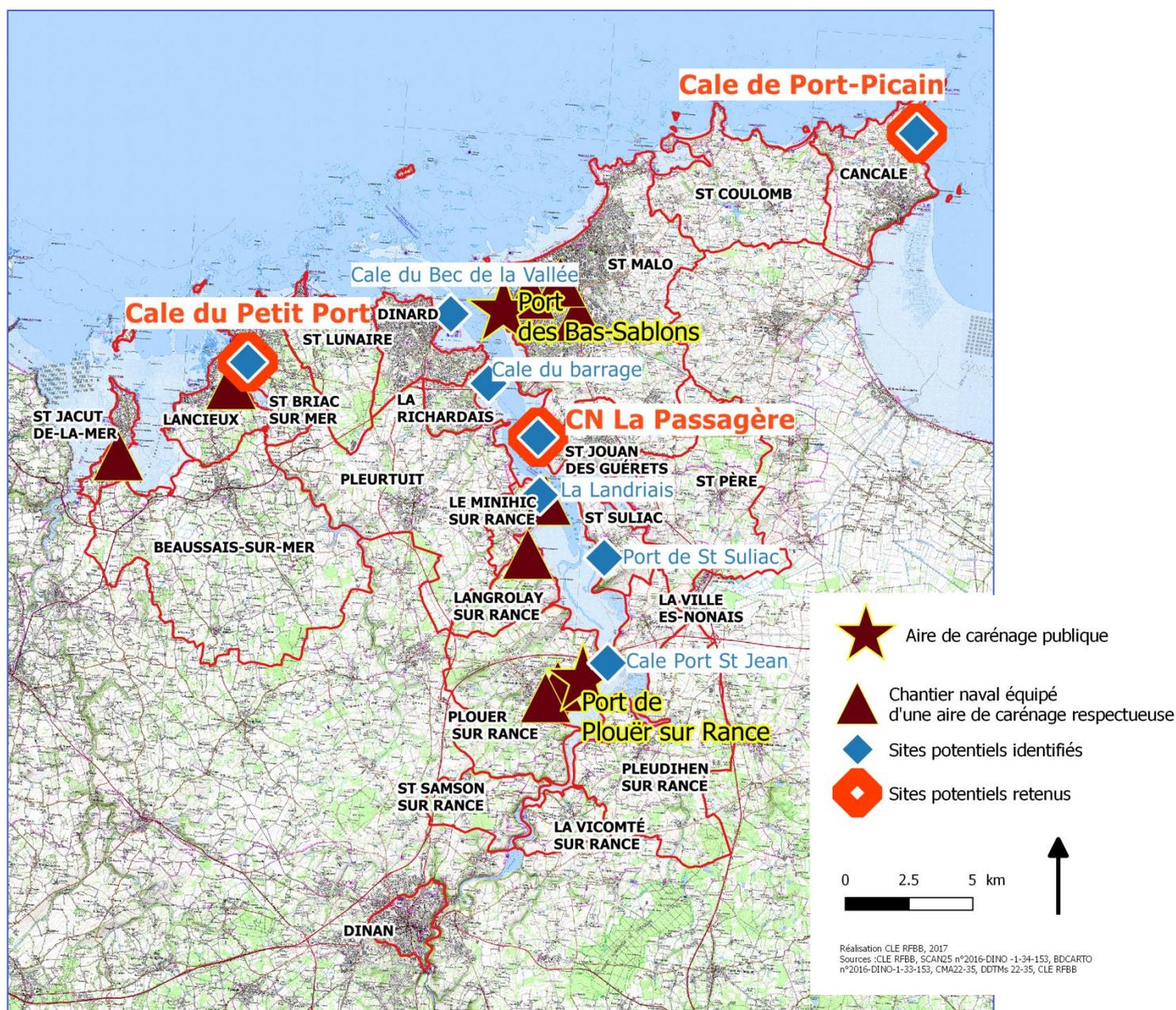
- Secteur Baie de Lancieux / Saint-Lunaire :
 - Cale du petit port de Saint Briac sur mer
- Secteur Rance maritime :
 - chantier naval de La Passagère , Saint-Malo
- Secteur Havre de Rothéneuf / Cancale :
 - Cancale : site de Port-Picain
- Secteur Golfe de St Malo / Dinard:
 - Poursuivre l'optimisation de la cale des Bas-Sablons

Sur ces sites identifiés :

- Une étude de faisabilité technique et réglementaire peut être réalisée par secteurs ou globalement, dans l'optique de mettre au point un dossier de travaux d'aménagement.
- La maîtrise d'ouvrage pour ces phases finales de la réflexion pour le développement de l'offre en équipements portuaires sur le territoire de l'étude doit être déterminée et portée par les acteurs locaux : communes et intercommunalités. Ils pourront se faire accompagner d'un assistant à maîtrise d'ouvrage de leur choix s'ils l'estiment nécessaire.
- Le secteur privé doit être associé aux réflexions sur le territoire, car il est nécessaire de mener ces réflexions dans un souci de complémentarité de l'offre et non de concurrence. Un projet émergent peut aussi faire l'objet d'un partenariat entre secteur privé et pouvoirs publics.

- Des zonages réglementaires de protection de l'environnement, d'usage du domaine public maritime et/ou de l'aménagement urbain sont en place et nécessitent une instruction d'autorisation par les services de l'État et de l'urbanisme, mais ils ne constituent pas un veto réglementaire sur un projet à venir
- Des financements existent pouvant contribuer à hauteur de 40% du montant du projet en cas de portage par la puissance publique. La part résiduelle pourra donc faire l'objet d'une répartition de l'investissement et du fonctionnement entre les communes ou/et intercommunalités, et éventuellement d'un financement participatif par les plaisanciers.

Les sites potentiels identifiés pour l'aménagement d'une aire de carénage



Bibliographie

- Le **Schéma d'organisation pour la plaisance**, Département des Côtes-d'Armor 2008
- [Le Livre bleu pour la plaisance en Rance et Côte d'Émeraude, mission GIZC du Pays de Dinan 2015](#)
avec ses annexes :
 - diagnostic des cales et accès à l'eau
 - diagnostic réglementaire territorial
 - enquête plaisance 2012
- [Opération Vague Bleue Carénage, Agence de l' Eau Loire-Bretagne](#)
- [Nautisme et Environnement : Etat des lieux et recommandations](#), Mise à jour du rapport de 1992 "Objectif : rejet zéro" - Première partie : **Impact de la pratique du nautisme**, Avis et Rapport présentés par Grégoire DOLTO, établis par le groupe de travail "Environnement" du CSNPSN, préparés par Rachel MOREAU, adoptés à l'Assemblée Plénière du 21 novembre 2007
- **« Guide de recommandations pour la conception, la réalisation et la gestion d'une aire technique de carénage d'un port de plaisance »** ; Fédération française des Ports de plaisance, 2003
- [Fiche de cadrage de l'autorité environnementale](#) « Études d'impact des projets « Ports de plaisance et qualité de l'eau »
- [Plaisance écologique](#) (carénage et eaux grises/eaux noires), SEME-CER
- Guides techniques :
 - [L'écho de nos gestes](#), Territoires, Villes & Développement Durable, 2008
 - [Guide sur les bonnes pratiques du carénage](#), Parc naturel marine d'Iroise, 2015
 - [Port de plaisance de Douarnenez, le Carénage](#), Ville de Douarnenez, 2013
- [Bretagne info nautisme](#)
- [Naviguer en Rance et Côte d'Émeraude](#)

Contacts

- **Agence de l'Eau Loire Bretagne**

Délégation Armorique, 18 B Rue du Sabot, 22440 Ploufragan

02 96 33 62 45

- **Services de l'État**

- *Direction Mer & Littoral (gestion du domaine public maritime)*

27 quai Duguay-Trouin CS 51 802 35418, SAINT MALO CEDEX

- *Direction départementale des territoires et de la Mer COTES-D'ARMOR (gestion des rejets, police de l'eau)*

Pôle Eaux Littorales, Unité Eau et Milieux Aquatiques - Service Environnement

1, rue du Parc - BP 2256, 22022 SAINT BRIEUC CEDEX 1

02 96 62 47 57

- *Direction départementale des territoires et de la Mer ILLE & VILAINE (gestion des rejets, police de l'eau)*

Service Eau & Biodiversité, pôle police de l'eau et protection des milieux aquatiques

12 rue M. Fabre, Le Morgat, CS 23167, 35031 RENNES Cedex

02 90 02 31 76

- *Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL) – gestion des sites classés, monuments historiques et des sites Natura 2000*

Service Patrimoine naturel

10 rue M. Fabre, L'Armorique, CS 23167, 35031 RENNES Cedex

02 99 33 45 55

Annexes

- Plaquette d'information « Carénage », éditée par la CLE du SAGE Rance Frémur baie de Beaussais et la DDTM d'Ille-et-Vilaine, 2015
- Panneau d'information « Carénage », proposé par la CLE du SAGE Rance Frémur baie de Beaussais aux communes littorales de son périmètre
- Plaquette « Bilan de l'opération collective Vague Bleue Carénage », Agence de l'Eau Loire-Bretagne, 2016
- Courrier d'opportunité du 4 mai 2017 à destination des communes et structures intercommunales littorales relatif à la suite à donner à l'étude « Équipements portuaires » de la CLE Rance Frémur
- Réponses au courrier du 4 mai 2017
- Arrêté préfectoral visant à réglementer l'exploitation des aires de carénage soumises à déclaration au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement dans les Côtes-d'Armor



EXTRAITS REGLEMENTAIRES

* ARTICLES 5 ET 6 DU RÈGLEMENT DU SAGE RÉVISÉ RANCE FRÉMUR BAI DE BEAUSSAIS :

Le carénage est interdit sur les grèves et les cales de mise à l'eau non équipées des communes ci-contre :

Les rejets directs dans les milieux aquatiques des effluents souillés des chantiers navals sont interdits

* LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES DU 30/12/2006, CODIFIÉE AU CODE DE L'ENVIRONNEMENT :

- Article L 216-6 du code de l'environnement

Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, à l'exception des dommages visés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

- Article L 541-2 du code de l'environnement

Toute personne qui produit ou détient des déchets dans les conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la faune, et la flore, à dégrader les sites ou paysages, à polluer l'air ou les eaux, est tenu de s'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément au présent chapitre, dans les conditions propres à éviter lesdits effets.

- Article R 212-48 du code de l'environnement

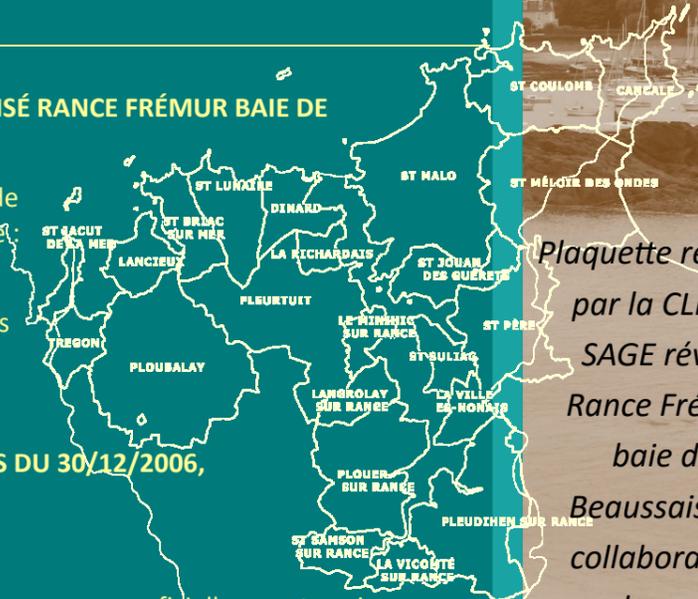
Est puni d'amende prévue pour les contraventions de 5^{ème} classe le fait de ne pas respecter les règles édictées par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

* ARTICLE 90 DU RÈGLEMENT SANITAIRE DÉPARTEMENTAL :

Il est interdit de déverser dans la mer, les cours d'eau, lacs, étangs, canaux, sur leurs rives et dans les nappes alluviales, toutes matières usées, tous résidus fermentescibles d'origine végétale ou animale, toutes substances solides ou liquides toxiques ou inflammables, susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de communiquer à l'eau un mauvais goût ou une mauvaise odeur, de provoquer un incendie ou une explosion

* ARTICLE L 332-2 DU CODE DES PORTS MARITIMES :

Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations. Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres, est puni d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de la 5^{ème} classe



Plaquette réalisée par la CLE du SAGE révisé Rance Frémur baie de Beausais, en collaboration avec les services de la Direction Mer et Littoral de la Direction départementale des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine et du Comité de pilotage GIZC du Pays de Dinan

Crédits photos : CLE Rance Frémur (sauf précision)

[www.](http://www.sagerancefremur.com)

sagerancefremur.com

Imprimé par Auclerc SARL, en mai 2016

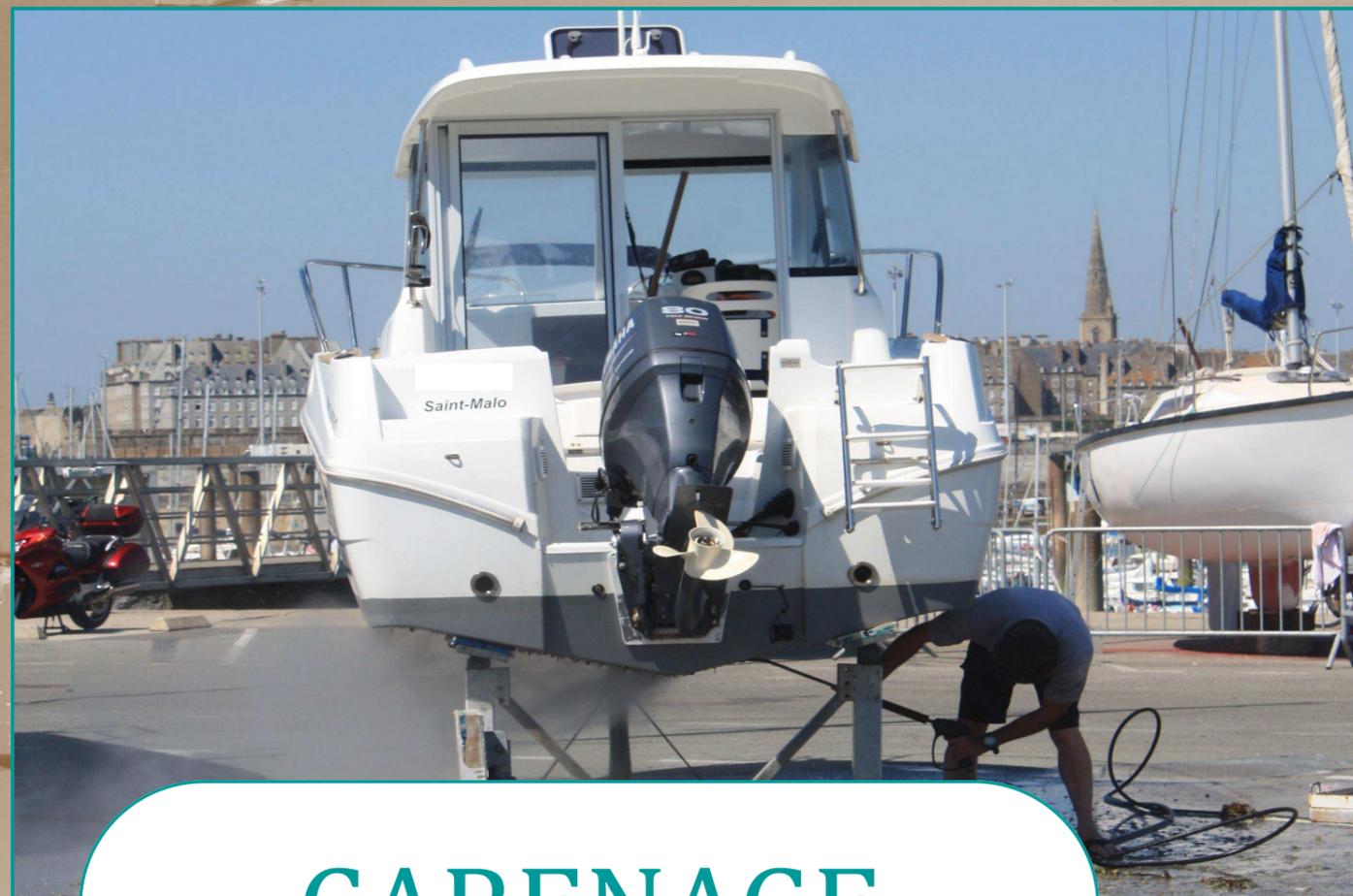
**NE PAS JETER
SUR LA VOIE
PUBLIQUE**



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet d'Ille-et-Vilaine



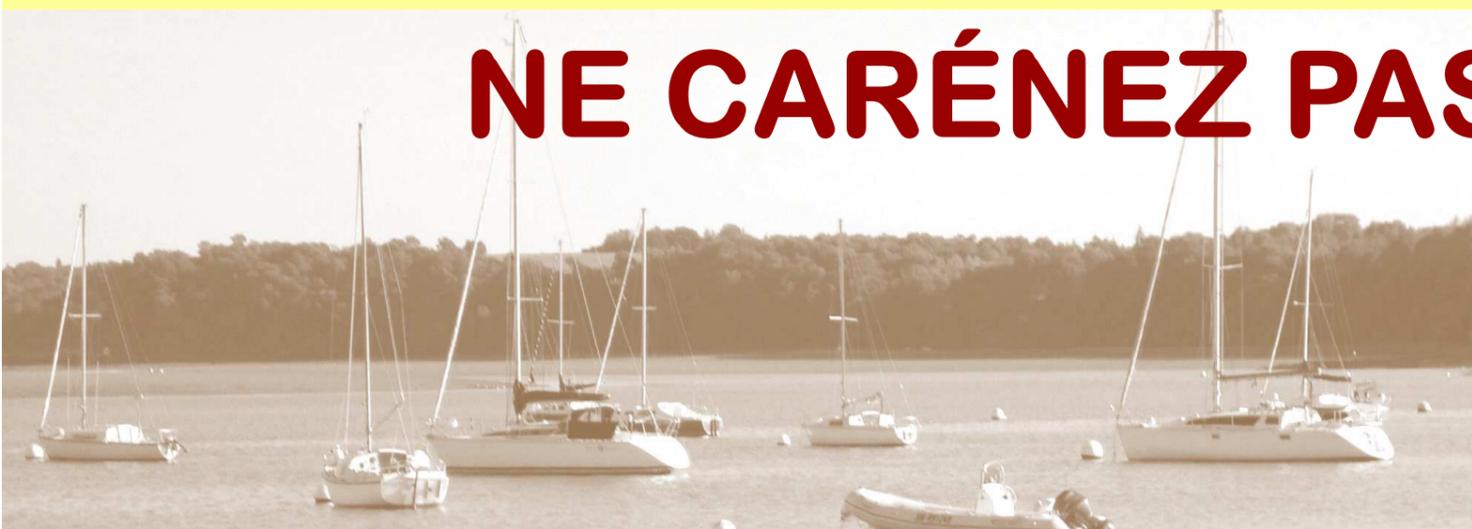
CARENAGE

Action d'entretenir la partie immergée de la coque d'un bateau

...tout en respectant l'environnement marin...

Plaisanciers, gens de mer : vous êtes propriétaire d'un bateau qui doit être entretenu

NE CARÉNEZ PAS N'IMPORTE OÙ !



Pourquoi ?

Parce qu'au moment du carénage, de nombreuses particules de peinture, de graisse, d'hydrocarbures s'échappent et polluent les milieux naturels...

Sur le bassin de navigation Rance - Côte d'Emeraude, on peut estimer qu'environ 20 tonnes de peinture antifouling sont utilisées chaque année. (source Econav).

Que dit la loi ?

Le Code des ports maritimes, le Code de l'Environnement, les règlements sanitaires départementaux... tous sont unanimes : il est formellement interdit de déverser des produits ou substances toxiques pouvant polluer l'environnement ou altérer le niveau de salubrité des eaux littorales (baignade, pêche, etc.)

(voir encadré en dernière page)



Caréner proprement, c'est quoi ?



Caréner sans polluer
Illustration Vague Bleue Carénage ©

Le carénage consiste à entretenir la partie immergée de la coque, d'un navire, comprenant la quille et les œuvres vives. Cette action n'est pas polluante pour le milieu si les eaux de carénage sont récupérées, filtrées et nettoyées avant d'être rendues à la mer, et si les déchets

qui résultent du carénage sont évacués vers des filières de traitement adaptées.

**Peinture antifouling : peinture pour bateau destinée à protéger la coque contre les salissures et la fixation d'organismes marins (algues et coquillages). Ce revêtement biocide contient une ou plusieurs molécules toxiques pour les organismes. Ces toxiques sont peu à peu largués par le composant de base de cette peinture. Pour rester efficace, l'antifouling doit être régulièrement renouvelé, c'est-à-dire appliqué après nettoyage et enlèvement des organismes marins fixés sur la coque et éventuellement décapage de l'ancienne couche d'antifouling.*

Où aller pour bien caréner ?



Certains chantiers navals sont équipés d'une aire de carénage respectueuse de l'environnement. Ces chantiers sont répertoriés sur le site www.bretagne-info-nautisme.fr.

Le port des Bas-Sablons à Saint-Malo et le port de St Cast le Guildo disposent également d'aires de carénage accessibles à tous. Contactez les bureaux du port pour en connaître les modalités d'accès et d'utilisation. Vous pouvez aussi contacter la mairie de votre commune, les services de la Direction Départementale des territoires et de la Mer du département, ou la Commission locale de l'Eau Rance Frémur baie de Beaussais.

Plaisanciers, Gens de mer... Ne carénez pas n'importe où !

LE CARENAGE EST INTERDIT SUR GREVES ET CALES DE MISE A L'EAU NON EQUIPEES

(Article 5 du SAGE Rance Frémur baie de Beausais validé par arrêté préfectoral du 9 décembre 2013)

POURQUOI ?

Parce qu'au moment du carénage, de nombreuses particules de peinture, de graisse, d'hydrocarbures s'échappent vers la Rance et polluent le milieu naturel...

... ALORS ON FAIT COMMENT ?

Des équipements de carénage respectueux de l'environnement existent sur la Côte d'Emeraude...



Renseignez-vous en mairie
ou auprès de la CLE Rance Frémur





	FILIÈRE 1	FILIÈRE 2	FILIÈRE 3	FILIÈRE 4
UNITÉ DE PRÉTRAITEMENT	FILTRATION	DÉCANTATION LAMELLAIRE	DÉCANTATION LAMELLAIRE	CENTRIFUGATION
UNITÉ DE TRAITEMENT DE FINITION	ADSORPTION SUR CA & ZÉOLITE	ADSORPTION SUR CA	ADSORPTION SUR CA & ZÉOLITE	ADSORPTION SUR CA
AVANTAGES	Abattements satisfaisants tant que le filtre de l'unité de prétraitement n'est pas colmaté.	En voie d'optimisation.	Ne participe pas aux dépassements des valeurs seuils.	Ne participe pas aux dépassements des valeurs seuils. Entretien simple.
INCONVÉNIENTS	Colmatage du filtre de l'unité de prétraitement. Participe pour beaucoup (80% pour le diuron) aux dépassements des valeurs seuils. Forte dispersion des valeurs d'abattement (performances irrégulières) pour le diuron, le nickel, le zinc, l'étain, le fer et l'aluminium. Relargage de manganèse.	Forte dispersion des valeurs d'abattement pour le diuron, le nickel, le manganèse, l'étain, le fer et l'aluminium.	Forte dispersion des valeurs d'abattement pour l'étain. Relargage de manganèse.	Forte dispersion des valeurs d'abattement pour le plomb, l'étain, l'arsenic et le cadmium. Energivore.

ACTEURS AELB — VAGUE BLEUE CARÉNAGE :

DÉPARTEMENTS : 44, 49, 85
DÉLÉGATION MAINE LOIRE Océan - SITE DE NANTES
TÉL : 02 40 73 06 00
@ : MLO-NANTES@EAU-LOIRE-BRETAGNE.FR

DÉPARTEMENTS : 22, 29, 35, 56
DÉLÉGATION ARMORIQUE
TÉL : 02 96 33 62 45
@ : ARMORIQUE@EAU-LOIRE-BRETAGNE.FR



AGENCE DE L'EAU LOIRE BRETAGNE
9 AVENUE BUFFON - CS 36339 - 45063 ORLÉANS CEDEX 2
TÉL : 02 38 51 73 73 - FAX : 02 38 51 74 74
@ : WEBMESTRE@EAU-LOIRE-BRETAGNE.FR

BILAN DE L'OPÉRATION COLLECTIVE VAGUE BLEUE CARÉNAGE



Dans un objectif de préservation de la qualité des eaux et des milieux aquatiques, l'agence de l'eau Loire Bretagne (AELB) a mené sur son bassin, de 2010 à 2015, une opération collective pour équiper les aires de carénage en dispositif de traitement des effluents.

LE CARÉNAGE

Effluent de carénage

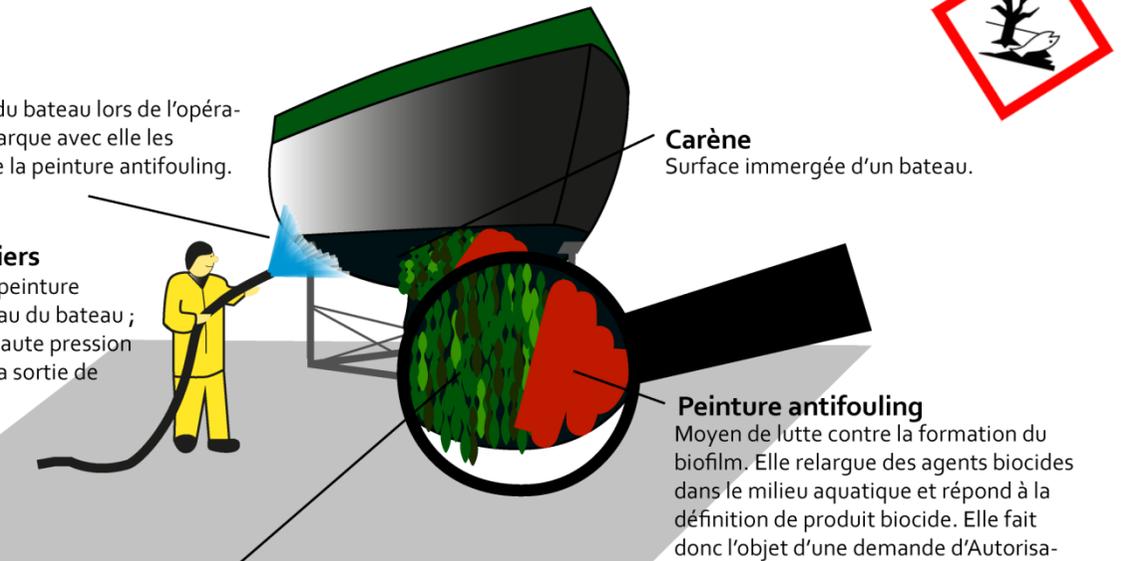
Eau projetée sur la carène du bateau lors de l'opération de carénage. Elle embarque avec elle les substances constitutives de la peinture antifouling.

Pratique des plaisanciers

Application de couches de peinture antifouling avant mise à l'eau du bateau ; retrait à l'aide d'un laveur haute pression de la peinture résiduelle à la sortie de l'eau du bateau (carénage).

Aire de carénage

Dalle de béton supportant le bateau à caréner.



Biofilm (ou Biofouling)

Accumulation de matière indésirable sur la carène d'un bateau. Elle est responsable d'une augmentation du poids du bateau, d'une augmentation des frottements lors de la navigation, d'une surconsommation de carburant, de la dissémination d'espèces aquatiques exotiques qui peuvent se révéler à terme envahissantes, ...

Carène
Surface immergée d'un bateau.

Peinture antifouling
Moyen de lutte contre la formation du biofilm. Elle relargue des agents biocides dans le milieu aquatique et répond à la définition de produit biocide. Elle fait donc l'objet d'une demande d'Autorisation de Mise sur le Marché. Son efficacité étant limitée dans le temps, elle est retirée régulièrement pour être remplacée par de nouvelles couches de peinture antifouling.

ACTION DE L'AGENCE DE L'EAU LOIRE BRETAGNE

Le principe d'une opération collective est de cibler, sur un secteur d'activité donné et/ou un secteur géographique déterminé, un ensemble de petites entreprises ou d'artisans ayant un impact sur la ressource en eau, de le sensibiliser à la pollution émise par son activité et de l'accompagner dans la mise en œuvre de solutions techniques permettant de la traiter.

En 2009, l'AELB engage une étude tournée vers l'activité de carénage, dont les principaux objectifs étaient d'établir un référentiel réglementaire, d'identifier la nature de la pollution et de proposer des solutions techniques.

Sur la base de cette étude, l'AELB a proposé, de 2010 à 2015, des taux d'aides financières majorés aux propriétaires de chantiers navals (relevant de l'artisanat) exerçant ou souhaitant exercer l'activité de carénage. Une première aide financière leur est accordée pour réaliser une étude préalable aux travaux appelée « étude d'aide à la décision ». Elle décrit l'entreprise, définit le cadre d'intervention (nature de l'activité émettrice de pollution et sensibilité du milieu récepteur) et propose les solutions techniques à mettre en œuvre.

Une seconde aide financière leur est versée pour réaliser les travaux de génie civil et d'équipement en dispositif de traitement des effluents.



- ➔ Référentiel réglementaire
- ➔ Liste des molécules quantifiées dans les effluents
- ➔ Proposition de solutions techniques adaptées
- ➔ Cahier des charges pour la réalisation des études préalables (sensibilité du milieu récepteur, dimensionne-)

QUALITÉ DES MASSES D'EAU SUPERFICIELLES

DIRECTIVE CADRE EUROPÉENNE SUR L'EAU (DCE)

La directive 2000/60/CE répertorie dans son annexe X les Substances Prioritaires (SP) devant faire l'objet de mesures régulières et prévoit la fixation de Normes de Qualité Environnementales (NQE) associées. Parmi les 33 SP, on trouve 15 Substances Dangereuses Prioritaires (SDP) dont les émissions sont à supprimer. Les émissions des SP restantes sont à réduire.

Conformément aux dispositions et aux objectifs de la directive 2000/60/CE, la directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 fixe les NQE pour les SP.

Suite à un réexamen de la liste des SP par la Commission, la directive 2013/39/UE ajoute 12 substances à surveiller en priorité (6 SP et 6 SDP) et établit les NQE associées. Elle révisé également les NQE de certaines substances figurant déjà sur la liste.

ARRÊTÉ DU 7 AOÛT 2015

L'annexe II de l'arrêté du 07 août 2015 répertorie dans son tableau 16 les substances de l'état chimique des eaux de surface et dans le tableau 17 les Polluants Spécifiques de l'Etat Ecologique (PSEE) des eaux de surface par bassin hydrographique. L'arrêté fixe ainsi 17 polluants spécifiques de l'état écologique des eaux superficielles pour le bassin Loire Bretagne.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX LOIRE BRETAGNE

Selon la DCE, toute masse d'eau présentant une qualité dégradée doit faire l'objet d'un programme d'actions de reconquête. En réponse à cette obligation, un SDAGE (à l'échelle du grand bassin hydrographique) est élaboré par l'agence de l'eau pour établir les orientations d'aménagement pour la reconquête de la qualité des eaux et des milieux. Il fixe la politique de l'eau à l'échelle du bassin sur une période de six ans. Le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 a été adopté le 4 novembre 2015 et arrêté le 18 novembre 2015. Ses chapitres 5 et 10 abordent respectivement la maîtrise et la réduction des pollutions par les substances dangereuses et la préservation du littoral.

COMPOSITION DES PEINTURES ANTIFOULING

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° 1062/2014 DU 04 AOÛT 2014

Le règlement délégué (UE) n° 1062/2014 énonce les modalités du programme d'examen systématique des toutes les SA existantes contenues dans des produits biocides. Les peintures antifouling sont des produits biocides appartenant au type de produits 21 « produits antisalissure ». Douze substances actives sont examinées ou ont été examinées en vue d'être incorporées dans les TP21.

AUTORISÉES (9) : DCOIT ; pyrithione de cuivre ; cuivre ; thiocyanate de cuivre ; tolyfluamide ; oxyde de cuivre ; médétomidine ; tralopyril ; zineb.

INTERDITES (1) : cybutryne.

En cours d'examen (2) : dichlofluamide ; pyrithione de zinc.



STATUT RÉGLEMENTAIRE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU & ANALYSE DES REJETS

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

ARTICLES L214-1

L'article L214-1 introduit le terme IOTA pour désigner les :
« Installations ne figurant pas à la nomenclature des installations classées, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant :
Des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non,
Une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux,
La destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole,
Ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants. »

ARTICLES L214-3

L'article L214-3 énonce les critères généraux faisant d'un IOTA l'objet d'une autorisation ou d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau :
« Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les IOTA susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter atteinte gravement à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique. »
Les IOTA n'étant pas susceptibles de présenter de tels dangers doivent néanmoins respecter les prescriptions édictées en application du code de l'environnement et sont soumis à déclaration.

DÉCRET N°2006/881

Le décret n° 2006-881 du 17 juillet 2006 définit et identifie les IOTA qui font objet d'un régime de contrôle « suivant les dangers et la gravité des effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques, compte-tenu notamment de l'existence de zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques ».

Par cette nomenclature, des installations, ouvrages, travaux et activités non ICPE sont classés dans des rubriques au regard de différents critères : prélèvements ou rejets en eau, impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique, impacts sur le milieu marin. Les aires de carénage sont des installations inscrites dans la rubrique 2.2.3.0. Puis ils sont soumis à Autorisation (A) ou à Déclaration (D) selon les modalités énoncées par rubrique.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 9 AOÛT 2006

Pour apprécier l'incidence de l'activité de carénage sur le milieu aquatique, une analyse des rejets en sortie d'installation est requise en application du décret nomenclature.

Les aires de carénage sont des installations s'inscrivant dans la rubrique 2.2.3.0. Les valeurs de flux journaliers sont comparées aux niveaux de référence R1 et R2 établis dans le tableau I de l'arrêté du 09 août 2006.

ARRÊTÉS DE PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES (APS)

Localement, les agents de la police de l'eau délivrent des APS en application des articles L214, du Code de l'environnement, sur lesquels sont inscrits des prescriptions complémentaires dépendantes de l'acceptabilité des milieux de rejet concernés.

FILIÈRES DE TRAITEMENT DES EFFLUENTS DE CARÉNAGE INSTALLÉES

6 départements : Ille-et-Vilaine (35), Côtes d'Armor (22), Finistère (29), Morbihan (56), Loire Atlantique (44) & Vendée (85),

489 aires recensées sur le bassin Loire Bretagne,

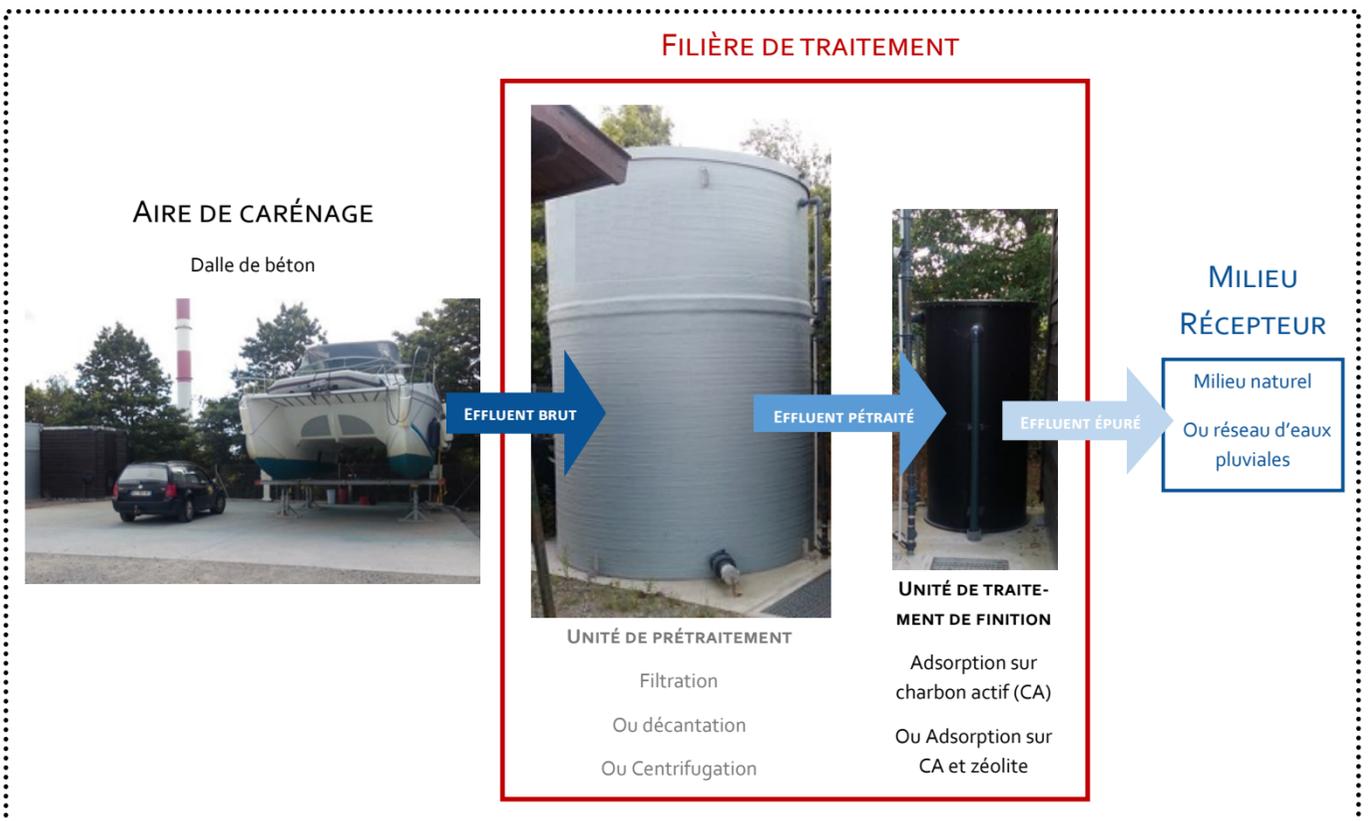
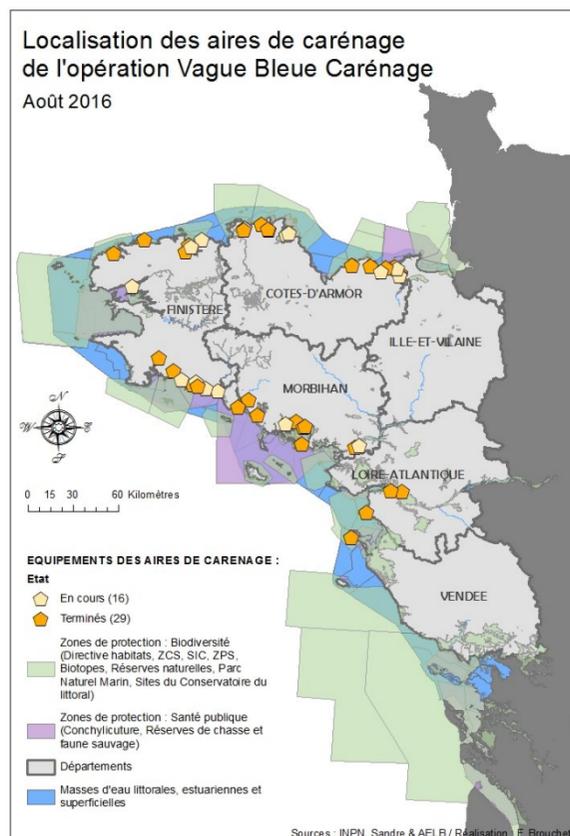
51 aires inscrites dans l'opération collective Vague Bleue Carénage,

Soit 10 % du parc inscrit dans l'opération collective Vague Bleue Carénage,

29 équipées,

16 en cours d'équipements,

6 retirées de l'opération.



Les filières de traitement des effluents de carénage sont pour l'essentiel constituées de deux parties distinctes d'utilité complémentaire. Un système de pré-traitement permet d'éliminer les matières en suspension tandis qu'un système de finition participe à l'abattement des micropolluants.



Dinan, le 4 mai 2017

Madame et Messieurs les Maires des
communes littorales

Messieurs les Présidents des structures
intercommunales littorales

*du périmètre du SAGE
Rance Frémur baie de Beausais*

(cf. liste in fine)

Madame et Messieurs les Maires,

Messieurs les Présidents,

Objet : développement de l'offre en équipements portuaires / aires de carénage sur la Rance maritime et la Côte d'Émeraude

Affaire suivie par : Alice LANDAIS

La navigation de plaisance est une activité emblématique de la Rance et de la Côte d'Émeraude. La Commission locale de l'Eau du SAGE Rance Frémur baie de Beausais a relevé le manque d'équipements portuaires permettant d'inscrire cette pratique dans une approche respectueuse de la qualité des eaux littorales. C'est pourquoi la CLE mène une étude technique et stratégique pour le développement de l'offre en équipements portuaires dans son périmètre, comprenant les aires de carénage et les dispositifs de gestion des eaux grises et eaux noires de la plaisance.

Cette étude comprend un état des lieux des pratiques et des attentes de la plaisance dans ce domaine, un diagnostic technique, réglementaire et financier pour le développement de projets d'équipements portuaires et une identification des sites potentiels sur lesquels pourraient être aménagés une aire de carénage. Cette identification de sites potentiels a été menée en concertation avec tous les acteurs locaux de la plaisance par le biais de réunions techniques par sous-secteur géographique dans le périmètre de l'étude.

L'étude et ses conclusions feront l'objet d'une restitution exhaustive lors de la prochaine réunion de la commission Littoral & Bassin maritime du SAGE Rance Frémur baie de Beausais, le 14 juin après-midi. Votre participation à cette réunion étant importante, l'étude vous sera communiquée en version provisoire au préalable pour vous permettre d'en prendre connaissance. Ainsi, la réunion du 14 juin permettra aussi d'y apporter les derniers ajustements qui vous sembleraient nécessaires. Vous trouverez également ci-joint une fiche synthétique des premières conclusions de l'étude réalisée.

Sur la base de ces premières conclusions, il est maintenant possible d'engager une étude de faisabilité technique qui sera la dernière étape avant le lancement de travaux concrets d'aménagement. Cette étude permettra de déterminer, parmi les sites potentiels identifiés ensemble, lesquels sont les plus adaptés, les solutions techniques de carénage à retenir. Elle pourrait aller jusqu'à bâtir le dossier de consultation des entreprises pour les travaux.

Comme évoqué lors des réunions de concertation, le portage de l'étude de faisabilité et des travaux qui en découlent est de la compétence des maîtres d'ouvrage locaux, notamment communes et/ou structures intercommunales. En effet, les équipements portuaires, de par leur coût et la provenance de leurs utilisateurs, rendent pertinente une réflexion en faveur d'une maîtrise d'ouvrage mutualisée entre collectivités. La CLE se tient à disposition pour accompagner le futur maître d'ouvrage ; un modèle de cahier des charges de consultation pour cette étude de faisabilité sera disponible dès la prochaine commission Littoral & Bassin maritime.

Je vous sollicite donc afin que vous puissiez me faire connaître le positionnement de votre collectivité sur la suite à donner à cette démarche, s'agissant de porter ou participer au portage de la maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité. Pour que les positionnements exprimés, les possibilités de coopération des maîtres d'ouvrage entre eux, la gouvernance de cette phase opérationnelle puissent être étudiés et présentés lors de la commission Littoral & Bassin maritime du 14 juin prochain, je vous remercie de bien vouloir, si vous le souhaitez, me faire part de votre position avant le 6 juin prochain.

Dans cette attente, nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous remercie de votre prochaine réponse, et je vous prie d'agréer, Madame et Messieurs les Maires, Messieurs les Présidents, mes sincères salutations.

Le président de la Commission locale de l'Eau
du SAGE Rance Frémur baie de Beausais



M. Dominique RAMARD

Le Président de la commission
Littoral & Bassin maritime



M. Jacques BENARD

Liste des destinataires

COMMUNES LITTORALES

Saint Jacut de la Mer

Beaussais sur Mer

Lancieux

Saint Briac sur Mer

Saint Lunaire

Dinard

La Richardais

Pleurtuit

Le Minihic sur Rance

Langrolay sur Rance

Plouër sur Rance

St Samson sur Rance

Dinan

La Vicomté sur Rance

Pleudihen sur Rance

La Ville es Nonais

St Suliac

St Père Marc en Poulet

St Jouan des Guérets

St Malo

St Coulomb

Cancale

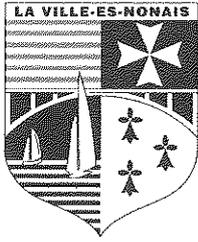
STRUCTURES INTERCOMMUNALES

Dinan Agglomération

Communauté de communes de la Côte d'Émeraude

Saint Malo Agglomération

MAIRIE
DE
LA VILLE-ÈS-NONAI



M. BINARD Jacques
M. RAMARD Dominique
SAGE FREMUR BAIE DE BEAUSSAIS

5 rue Gambetta
22100 DINAN

Objet : *Développement de l'offre en équipements portuaires*
/aires de carénage sur la Rance maritime et la Côte d'Emeraude

LA VILLE ES NONAIS,
le 23 mai 2017

Messieurs,

Suite à votre courrier du 4 mai 2017, la commune de La Ville es Nonais donne un avis favorable pour le portage de la maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Maire,



Michel LEFEUVRE



Mairie
de
Saint-Jouan-des-Guérets

Ille & Vilaine

Saint Jouan des Guérets, le 29 mai 2017

Monsieur le Maire

à

Monsieur le Président du SAGE Rance et
Frémur

Monsieur le Président de la commission Littoral
et Bassin maritime

Réf : LC/DS /17/108

Objet : Développement de l'offre en équipements portuaires / aires de carénage sur la
Rance maritime et la Côte d'Emeraude

Messieurs les Présidents,

Vous nous avez fait parvenir une fiche synthétique des premières conclusions de l'étude réalisée sur le développement de l'offre en équipements portuaires sur la Rance et la Côte d'Emeraude.

Il s'agit désormais d'engager une étude de faisabilité technique afin de déterminer, parmi les sites potentiels identifiés, lesquels seront les plus adaptés et les solutions de carénage à retenir.

Par courrier en date du 4 mai, vous nous précisez que le portage de cette étude de faisabilité et des travaux est de la compétence des maîtres d'ouvrage locaux et souhaitez connaître notre position par rapport à cette démarche.

Bien que ne faisant pas partie des Communes susceptibles de recevoir un équipement, nous vous informons que nous souhaitons être associés à ces projets en participant au portage de l'étude de faisabilité.

Nous vous prions de croire, Messieurs les Présidents, à l'assurance de notre considération.

Le Maire,

Luc COUPEL



COMMUNE DE SAINT-SULIAC

Compte-rendu de la réunion du Conseil Municipal du jeudi 1 juin 2017

Nombre de membres en exercice : 14 - Présents : 11 - Votants : 13

Date de convocation : 26 mai 2017

L'an deux mil dix-sept, le premier juin à vingt heures, le Conseil Municipal de la commune de Saint-Suliac, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie sous la présidence de Monsieur Pascal BIANCO, Maire.

PRESENTS : BIANCO Pascal, LEBELLOUR Ange-René, ALLAIN Laurence, TAVET Alain, BOUVET Rémy, POIRIER Christophe, GALLAND Jean-Claude, BRIAND Jean-Pierre, BORDIER Colette, COUTURIER Michèle, PERDRIEL Erik

ABSENTS EXCUSES : BOURGES-VERGNE Magali (donne pouvoir à COUTURIER Michelle), RAME Liliane (donne pouvoir à ALLAIN Laurence), LEIGNEL Anne-Claire

Secrétaire de séance : TAVET Alain

Monsieur le Maire donne lecture des pouvoirs.

Monsieur TAVET Alain est désigné secrétaire de séance.

Le conseil municipal approuve à l'unanimité le compte-rendu du dernier conseil municipal.

Monsieur le Maire propose l'ajout d'un point à l'ordre du jour, qui est accepté à l'unanimité :

- Subventions exceptionnelles à l'association Saint-Suliac Initiative

DELIBERATION N° 56/2017

Affichée le 06.06.2017

FINANCES PUBLICS

OBJET : DECISION BUDGETAIRE MODIFICATIVE N°1 BUDGET COMMUNE

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le budget primitif 2017,

Afin de pouvoir régler le solde des honoraires de notaires dans le cadre de la vente d'un terrain, Monsieur le Maire propose au conseil municipal d'autoriser la décision modificative suivante du budget primitif de l'exercice 2017 :

DESIGNATION	DEPENSES		
	BP 2017	DM n°1	Nouveau Budget
INVESTISSEMENT		Variation de crédits	
D-2111-OPE154-Terrains nus	0.00 €	+ 1 435.94 €	1 435.94 €
TOTAL D-OPE154-Aquisition de terrain	0.00 €	+ 1 435.94 €	1 435.94 €
D-020-Dépenses imprévues	5 000 €	- 1 435.94 €	3 564.06 €
TOTAL D-020-Dépenses imprévues	5 000 €	- 1 435.94 €	3 564.06 €

➤ *Après avoir délibéré, le conseil municipal approuve à l'unanimité la DM n°1*

DELIBERATION N° 57/2017

Affichée le 06.06.2017

FINANCES PUBLICS

OBJET : TARIFS CANTINE ET GARDERIE ANNEE SCOLAIRE 2017/2018

Monsieur le Maire rappelle aux membres du Conseil municipal qu'il convient de voter les tarifs pour la cantine scolaire et la garderie pour l'année scolaire 2017/2018.

Madame ALLAIN informe les conseillers que l'entreprise Convivio, prestataire de service pour la fourniture des repas à augmenter ses tarifs de 1.85% à compter du mois de septembre 2017. Il est donc proposé au Conseil Municipal de se prononcer sur une augmentation, dans les mêmes proportions, du tarif des repas de cantine enfants et adultes pour l'année scolaire 2017/2018.

Il est également proposé de maintenir inchangé le prix du service de garderie pour le matin et le soir.

DELIBERATION N° 62/2017
Affichée le 06.06.2017

DIVERS - ENVIRONNEMENT

OBJET : PARC NATUREL REGIONAL : DELIBERATION D'INTERET

Monsieur le Maire informe les membres du Conseil municipal qu'un projet de Parc Naturel Régional est en construction, conduit par COEUR Émeraude sous mandat de la Région Bretagne. Le projet de PNR associe les communes du territoire, les intercommunalités, les Départements des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine.

Les engagements des signataires sont inscrits dans la Charte du Parc, qui sera soumise à enquête publique en 2018, avant vote des collectivités pour choisir d'intégrer ou non le Parc.

CŒUR Émeraude en accord avec la Région Bretagne a souhaité lancer une consultation préalable de principe des communes et intercommunalités concernées, non imposée par les textes, sur la réaffirmation ou non de leur engagement en faveur du projet de Parc naturel régional Rance-Côte d'Émeraude.

- *Après avoir délibéré, le conseil municipal ne souhaite pas poursuivre son engagement en faveur du projet de Parc Naturel Régional Rance-Côte d'Émeraude*

DELIBERATION N° 63/2017
Affichée le 06.06.2017

DIVERS – AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - PORT

OBJET : AMENAGEMENT DE L'OFFRE D'EQUIPEMENT PORTUAIRE SUR LA RANCE – DECISION SUR LE PORTAGE D'UNE ETUDE ET DES TRAVAUX

Monsieur le Maire rappelle aux membres du Conseil municipal que le SAGE Rance Frémur Baie de Beausais mène une étude technique et stratégique pour le développement de l'offre en équipements portuaires dans son périmètre, comprenant des aires de carénage et les dispositifs de gestion des eaux grises et noires de la plaisance. La restitution de l'étude est prévue le 14 juin 2017.

Les premières conclusions montrent un manque d'équipements permettant d'inscrire la pratique de la navigation de plaisance dans une approche respectueuse de la qualité des eaux littorales.

Le portage de l'étude de faisabilité et des travaux qui en découlent est de la compétence des maîtres d'ouvrage locaux, et notamment les communes. Une maîtrise d'ouvrage mutualisée est en réflexion.

Le SAGE sollicite donc les communes littorales pour connaître le positionnement de celles-ci sur la suite à donner à cette démarche, s'agissant de porter ou participer au portage de la maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité.

- *Après avoir délibéré, le conseil municipal, donne son accord pour poursuivre cette démarche de maîtrise d'ouvrage mutualisée pour la réalisation d'une étude de faisabilité*

DELIBERATION N° 64/2017
Affichée le 06.06.2017

DIVERS – INTERCOMMUNALITÉ

OBJET : AVIS SUR LE RAPPORT DE LA COMMISSION LOCALE DE L'ÉVALUATION DES CHARGES TRANSFÉRÉES

Monsieur le Maire informe le Conseil municipal que le Conseil communautaire de Saint-Malo Agglomération a adopté le rapport définitif de la CLECT présentant la méthode utilisée pour l'évaluation des charges transférées.

- dérogatoire pour la section d'investissement,
- de droit commun pour la section de fonctionnement

- *Après avoir délibéré, le conseil municipal approuve à l'unanimité*



Le 8 juin 2017

**Messieurs Les Présidents
de la Commission Locale de l'Eau
de la Commission Littoral et Bassin Maritime
SAGE Rance Frémur Baie de Beussais
5 Rue Gambetta
22100 DINAN**

Objet : Aire de carénage
Nos réf. : 75.2017/VDW/AM
P.J. : Compte rendu réunion

Monsieur le Président de la Commission Locale de l'Eau,
Monsieur le Président de la Commission Littoral et Bassin Maritime,

Votre courrier conjoint en date du 4 mai m'est bien parvenu et je vous en remercie.

Comme vous le savez, Saint-Briac a un statut de port et à ce titre dispose d'un conseil portuaire et d'un comité local des usagers du port.

Le conseil portuaire s'est saisi du sujet d'une aire de carénage depuis de longs mois et le comité local des usagers du port interpelle régulièrement le port sur cette question.

L'audition par le conseil portuaire de votre chargée de mission, Mme Alice Landais, sur le sujet d'une aire de carénage en façade littorale de la Côte d'Emeraude, a conduit à l'organisation de deux visites techniques, en présence de représentants de la commune de Lancieux, sur le site dit du Petit Port sis à Saint Briac. Vous trouverez en pièce jointe le compte rendu de la première réunion.

Ce site est localisé dans le périmètre du port communal et semble présenter les caractéristiques nécessaires pour l'accueil d'une aire mobile de carénage. Les échanges oraux avec le service mer et littoral de la DDTM ont permis de confirmer l'intérêt de cette localisation tant pour accueillir l'aire proprement dite que le local technique annexe qui serait implanté en zone UP du PLU, c'est-à-dire en zone portuaire terrestre.

La commune de Saint Briac confirme donc son intérêt pour l'accueil d'une aire de carénage mobile au site du Petit Port.

Cet équipement dans un site en façade littorale serait donc complémentaire d'un équipement en Rance, ainsi que le font ressortir les projets de conclusions de l'étude conduite par le SAGE sur le sujet des aires de carénage.

Cet équipement serait par nature, et à tout le moins, d'intérêt intercommunal. En particulier la communauté de communes Côte d'Emeraude (CCCE) devrait être impliquée de façon très étroite dans ce projet qui a déjà été évoqué en bureau du conseil communautaire à titre d'information.

De la même façon l'association Cœur Emeraude devrait certainement être associée à la démarche dès les études amont.

Les questions qui se poseront très rapidement porteront en particulier sur les points suivants :

- la maîtrise d'ouvrage : la dimension supra-communale plaide pour une maîtrise d'ouvrage supra-communale ; la CCCE devra être sollicitée dès que possible sur ce point ;
- le financement : le plafond de 40% d'aide à l'investissement prévu par les règles européennes porte-t-il sur le seul financement de l'agence de bassin ou intègre-t-il toutes les subventions publiques ; si c'est le cas, alors la maîtrise d'ouvrage communautaire s'imposera encore plus nettement ;
- les études techniques : quelles sont les structures qui seront associées et pourront contribuer à l'établissement des éléments nécessaires à la conduite du projet ?
- l'accord de l'architecte des bâtiments de France sera nécessaire, la localisation à Saint Briac se situant dans le périmètre de protection d'un monument historique ;
- une étude d'impact sera nécessaire au titre de la zone Natura 2000 présente sur le secteur ;
- le statut de port de Saint Briac permettra d'attribuer au niveau communal les autorisations nécessaires tant pour la partie portuaire de l'équipement que pour sa partie strictement terrestre.

Le conseil portuaire de Saint Briac sur Mer a chargé deux de ses membres, Messieurs Jean-Michel Sévin et Eugène Besnou, avec le soutien du responsable du port Monsieur Olivier D'Hem, de l'instruction de ce projet. Ils ont d'ores et déjà démarré leur mission, notamment en engageant un travail conjoint avec votre chargée de mission, Alice Landais. Comme moi, ils se tiennent à votre disposition pour avancer sur le sujet.

Croyez, Messieurs les Présidents, à l'expression de mes plus cordiales salutations.

Le Maire,


Vincent DENBY WILKES.

-pièce jointe : compte-rendu visite Petit Port Saint Briac 11 mai 2017
-copie : Alice Landais, SAGE Rance Fémur Baie de Beausais

PREFET DES COTES-D'ARMOR

direction départementale des
territoires et de la mer
service environnement

Arrêté portant prescriptions spécifiques à déclaration en
application de l'article L.214-3 du code de l'environnement,
relatif à l'exploitation des aires de carénage soumises à
déclaration dans le département des Côtes-d'Armor

Le Préfet des Côtes-d'Armor

- VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.171-6 à 8, L.173-1, L.211-1, L.214-1 à 3, R.214-1 ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- VU les arrêtés ministériels du 9 août 2006, du 8 février 2013 et du 17 juillet 2014 relatifs aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 3.2.1.0 et 4.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement ;
- VU l'arrêté ministériel du 23 février 2001 modifié par arrêté du 27 juillet 2006 fixant les prescriptions générales applicables aux travaux d'aménagement portuaires et ouvrages réalisés en contact avec le milieu aquatique soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 4.1.2.0 ;
- VU le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne approuvé le 18 novembre 2015 ;
- VU l'absence d'observations recueillies lors de la consultation du public réalisée par voie électronique du 2 mai au 22 mai 2017 inclus ;

CONSIDERANT que les prescriptions du présent arrêté ont pour objectif de faire respecter les orientations du SDAGE Loire-Bretagne et de garantir les intérêts visés à l'article L.211-1 du code de l'environnement ;

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture des Côtes-d'Armor ;

.../...

A R R E T E

ARTICLE 1 : Objet

Le présent arrêté préfectoral a pour objet de réglementer l'exploitation des aires de carénage soumises à déclaration au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement dans le département des Côtes-d'Armor.

Les aménagements relèvent des rubriques suivantes de la nomenclature des opérations soumises à déclaration annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement :

Rubrique	Intitulé	Régime	Arrêté ministériel de prescriptions générales
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0, et 2.1.5.0 : 1° le flux total de pollution brute étant : b) compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent	Déclaration	Arrêté du 17 juillet 2014
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros.	Déclaration	Arrêté du 27 juillet 2006

ARTICLE 2 : Prescriptions spécifiques

2-1 – emplacement de l'aire de carénage

L'aire de carénage doit être située sur une parcelle autorisée au titre du code de l'urbanisme.

2-2 – dispositif de récupération et de traitement des eaux

Les eaux de carénage sont récupérées et traitées par un dispositif approprié dont les caractéristiques techniques sont transmises à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Côtes-d'Armor.

Un plan de récolement précis du système de traitement est à transmettre à la DDTM des Côtes-d'Armor, dans un délai de six mois à compter de la date de notification du récépissé de déclaration.

2-3 – rejet d’eaux traitées

Les coordonnées X et Y en Lambert 93 du ou des points de rejet des eaux traitées sont transmises à la DDTM des Côtes-d’Armor.

2-4 – contrôle du rejet des effluents traités

Un suivi qualitatif et quantitatif du rejet est mis en place par le maître d'ouvrage. Le dispositif de traitement est aménagé de façon à permettre des prélèvements et une mesure des débits en sortie d'ouvrage.

Une campagne de prélèvements sur les eaux rejetées en sortie de dispositif de traitement est réalisée chaque année en période d'activité de l'aire de carénage, par temps sec. Le bilan précise notamment le nombre de bateaux ainsi que la surface carénée pendant les 24 heures précédant la mesure.

Le débit rejeté en sortie de dispositif de traitement est mesuré.

Les prélèvements font l'objet d'analyses sur les paramètres mentionnés à l'article 2-5 du présent arrêté.

Les opérations réalisées dans le cadre de cette autosurveillance et les résultats obtenus sont consignés dans le registre prévu à l'article 3-2 du présent arrêté.

L'ensemble des résultats de ces analyses est transmis à la DDTM des Côtes-d'Armor, dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 3-2 du présent arrêté.

2-5 – valeurs limites de rejet

Les eaux rejetées ne doivent pas compromettre l'équilibre biologique et écologique du milieu récepteur ni porter atteinte à la santé publique et aux usages en aval.

Les prélèvements et analyses sont réalisés par un prestataire qualifié au titre du code de l'environnement.

Les analyses sont réalisées sur un échantillon moyen pris sur 2 heures et le flux journalier est extrapolé à partir du débit mesuré.

Les eaux rejetées en sortie de dispositif de traitement doivent satisfaire aux normes de rejets définies dans le tableau ci-dessous :

Paramètres	Norme de rejet : concentration maximale en mg/l
DCO	125
MES	35
Hydrocarbures totaux	10
Arsenic (As)	0,02
Cuivre (Cu)	0,5
Nickel (Ni)	0,1

Paramètres	Norme de rejet : concentration maximale en mg/l
Zinc (Zn)	2
Chrome VI (Cr)	0,05
Plomb (Pb)	0,2
Mercure (Hg)	0,01
Etain (Sn)	1
Cadmium (Cd)	0,03
Métaux et métalloïdes (flux Metox en kg jour)	0,5

Des mesures des paramètres diuron et TBT (tributyl-étain) et ses composés de dégradation sont également réalisées sur le rejet.

Valeurs limites complémentaires :

- pH compris entre 5,5 et 9 ;
- température inférieure ou égale à 25 °C ;
- absence de matières surnageantes ;
- absence de substances capables d'entraîner l'altération ou des mortalités dans le milieu récepteur ;
- absence de substances de nature à favoriser la manifestation d'odeur(s) ;
- absence de coloration inhabituelle du milieu récepteur imputable au rejet.

Le type de paramètre recherché ainsi que les normes et la fréquence des analyses fixées au présent article peuvent être modifiés dans les formes prévues par l'article R.214-39 du code de l'environnement au regard des évolutions réglementaires et des incidences observées sur les milieux récepteurs et après avis de la DDTM des Côtes-d'Armor.

L'utilisation et le déversement de produits détergents dans la zone doivent être conformes à la réglementation en vigueur (utilisation de détergents compatibles avec la préservation des milieux aquatiques).

En cas de dysfonctionnement du dispositif de traitement, l'usage de l'aire de carénage doit être stoppé.

L'exploitant devra également intervenir en cas d'incident ou d'accident, notamment pour contenir toute pollution. Le dispositif de traitement doit être conçu de manière à permettre un confinement en cas de pollution accidentelle.

ARTICLE 3 : Dispositions générales

3-1 - conformité au dossier déposé et modifications

Les installations, objet du présent arrêté, sont situées, installées et exploitées conformément aux plans et contenu du dossier de déclaration sans préjudice des dispositions du présent arrêté.

Toute modification des caractéristiques de l'installation doit être préalablement signalée au préfet des Côtes-d'Armor qui peut le cas échéant prescrire des dispositions complémentaires au présent arrêté ou demander une nouvelle déclaration, ceci conformément à l'article R.214-40 du code de l'environnement.

3-2 - exploitation et entretien des installations

Les installations sont régulièrement entretenues conformément aux prescriptions du constructeur de manière à garantir le bon fonctionnement :

- des dispositifs de traitement afin que le rejet reste conforme aux prescriptions et aux valeurs fixées dans le présent arrêté ;
- des moyens destinés à la surveillance et à l'évaluation des déversements, et au suivi du milieu aquatique.

Le fonctionnement de l'installation est suspendu en cas de panne de l'une des pompes.

Le contrat doit inclure le contrôle du système automatisé de gestion de la cale ainsi que la formation du personnel.

Le maître d'ouvrage établit un contrat d'entretien dès la mise en service du dispositif de traitement.

Le maître d'ouvrage cure au minimum une fois par an le fond du poste de refoulement d'alimentation de la station de traitement. Les effluents sont éliminés par le biais d'une entreprise spécialisée.

Les sédiments et les hydrocarbures issus du dispositif de traitement sont régulièrement évacués par une société spécialisée et traités ou éliminés selon la réglementation en vigueur en matière de déchets.

L'aire technique de carénage est équipée de conteneurs et fûts destinés à la collecte des déchets industriels banals et dangereux susceptibles d'être produits par les activités de plaisance (filtres à huile, huiles usagées, pots de peinture, bouteilles de solvants...). Ces déchets sont collectés par une entreprise agréée.

Le maître d'ouvrage informe au préalable la DDTM des Côtes-d'Armor sur les périodes d'entretien et de réparations prévisibles et sur la consistance des opérations susceptibles d'avoir un impact sur la qualité des eaux. Il précise les caractéristiques des déversements (flux, charge) pendant cette période et les mesures prises pour en réduire l'impact sur le milieu récepteur. La DDTM des Côtes-d'Armor peut, si nécessaire, demander le report de ces opérations.

Le maître d'ouvrage ou l'exploitant tient, dans le cadre de l'entretien de ses ouvrages, un registre des interventions effectuées sur ceux-ci.

Il élabore en année N+1 un rapport sur les conditions de fonctionnement, d'entretien et de surveillance de l'installation au cours de l'année N. Ce rapport contient les informations relatives aux nombres de bateaux carénés dans l'année, aux volumes d'eau consommés, une synthèse du registre, les résultats des données d'autosurveillance prévue à l'article 2-4 du présent arrêté, les incidents ou accidents survenus, les quantités de sédiments ou hydrocarbures récupérées par les entreprises spécialisées. Une copie des bordereaux correspondant à ces récupérations est transmise avec le rapport. Ce rapport est transmis à la DDTM des Côtes-d'Armor avant le 1^{er} mars de l'année N+1.

ARTICLE 4 : Incident – Accident

Tout incident est immédiatement déclaré au préfet des Côtes-d'Armor et au maire concerné, conformément à l'article L.211-5 du code de l'environnement, et, sans préjudice des mesures que peut prescrire le préfet des Côtes-d'Armor, le maître d'ouvrage prend ou fait prendre toutes les mesures possibles pour mettre fin à la cause de danger ou d'atteinte au milieu aquatique et y remédier.

ARTICLE 5 : Modifications

En tant que de besoin, le préfet des Côtes-d'Armor peut imposer toute prescription spécifique nécessaire, afin de respecter les principes mentionnés à l'article L.214-3 du code de l'environnement.

Si le maître d'ouvrage veut obtenir la modification de certaines des prescriptions spécifiques applicables à l'installation, il en fait la demande au préfet des Côtes-d'Armor, qui statue alors par arrêté.

Tout changement de bénéficiaire doit être déclaré au préfet des Côtes-d'Armor.

ARTICLE 6 : Droits des tiers

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

ARTICLE 7 : Autres réglementations

Le présent arrêté ne dispense en aucun cas le maître d'ouvrage de faire les déclarations ou d'obtenir les autorisations requises par d'autres réglementations.

ARTICLE 8 : Publication

Ces informations sont mises à disposition du public sur le site internet de la préfecture des Côtes-d'Armor durant une durée d'au moins un an.

ARTICLE 9 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté est soumis à un contentieux de pleine juridiction et peut être déféré au Tribunal administratif de RENNES par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du code de l'environnement, dans un délai de quatre mois à compter de :

- l'affichage en mairie dans les conditions prévues au 2° de l'article R.181-44 du code de l'environnement ;
- la publication de la décision sur le site internet de la préfecture des Côtes-d'Armor prévue au 4° du même article.

Le délai court à compter de la dernière formalité accomplie.

Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage de la décision.

ARTICLE 10 : Exécution

Le secrétaire général de la préfecture des Côtes-d'Armor, le directeur départemental des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor et tous les maires des communes des Côtes-d'Armor sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Côtes-d'Armor, et dont une ampliation sera tenue à la disposition du public dans ces mairies.

Fait à Saint-Brieuc, le - 6 JUIN 2017

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yves Le Breton', written over a horizontal line.

Yves LE BRETON