

14 janvier 2016

Rance Côte d'Emeraude - 61 actions pour la plaisance

Carénage, règles de navigation, stationnement et sécurité sur les cales de mises à l'eau, franchissement des écluses, envasement et balisage... un « livre bleu de la plaisance » recense les problèmes et liste 61 mesures. Le résultat de trois ans de travail.



Le carénage d'un bateau consiste à débarrasser la coque d'une ancienne couche de peinture antifouling, afin d'en appliquer une nouvelle. Le manque d'aires prévues à cet effet en Rance est l'un des problèmes soulevés par les plaisanciers (ici, au port Saint-Jean, à la Ville-es-Nonais). Une est en projet au port de Plouër-sur-Rance. -

Avec ses 9.000 places d'accueil – et une flottille estimée à 15.000 bateaux – le bassin de navigation Rance – Côte d'Emeraude est le deuxième plus important en Bretagne. Mais de nombreux points restent à améliorer, comme le démontre le « **livre bleu de la plaisance** » établi sous l'égide du Pays de Dinan. Il liste 61 actions à mener, résultats de trois ans de travail et d'une enquête à laquelle ont répondu 600 plaisanciers.

Le manque d'aires de carénage

C'est l'une des « **préoccupations majeures** » des plaisanciers, constate Jacky Colas, ex président de la FAUR (Fédération des associations et usagers de la Rance). Le carénage sauvage est polluant pour l'environnement et « **les usagers en ont pris conscience** ». Or, le bassin est sous-équipé. Le manque est criant en Rance, où 94 % des plaisanciers déclarent caréner leur bateau. Une aire est en projet, au port de Plouër, et le Pays de Dinan a déjà voté une subvention de 32.000€. « **Nous devons aussi aider les chantiers navals à s'équiper, deux seulement le sont actuellement.** »

Les conséquences de l'envasement

Le dévasement de l'estuaire de la Rance reste bien sûr une priorité pour les associations d'usagers. Le (très gros) dossier est dans les mains de Cœur Emeraude. Entre Lyvet et Plouër, les sédiments font que « **le balisage existant ne correspond plus au chenal de navigation** », indique Jacky Colas. Il est donc à refaire. Côté fluvial, l'accès au port de Dinan depuis le Châtelier devient lui aussi compliqué : un dragage du chenal s'impose. Et ce ne sont pas les seuls sites où les fonds remontent : il y a aussi le chenal de Saint-Cast, le port du Guildo ou l'estuaire du Frémur.

La saturation des sites de mouillage

Sont préconisés le développement de ports à secs et la mise en commun des listes d'attente sur les ports et les sites de mouillage. « **Il faut aussi identifier les bateaux ventouses et faire enlever les bateaux épaves** », afin de libérer des places.

Des règles non respectées

« **Beaucoup d'anciens déplorent une perte de l'esprit marin, note Jacky Colas. Il peut y avoir des antagonismes entre les locaux qui ont une certaine philosophie de la plaisance, et les occupants temporaires, de plus en plus nombreux, qui perçoivent la mer comme un espace de jeu.** » D'où le besoin de rappeler les règles, de mieux former les usagers, de renforcer les contrôles de vitesse en mer. Autre souci récurrent, la présence de casiers de pêche « **au milieu des mouillages, ou même dans le chenal à Saint-Cast** », ce qui est interdit.

Stationnement et accès à l'eau

Une flottille sur remorques venue du bassin rennais s'est développée, notamment sur la Côte d'Emeraude et en particulier à Saint-Malo. Cela n'est pas sans poser des problèmes de sécurité. Il faudrait créer des zones de stationnement dédiées aux remorques près des cales d'accès à l'eau. Celles-ci sont au nombre de 74, mais il serait bon d'en réserver « **à certains usages uniquement (voile légère, kayaks, plongeurs, secours)** ».

Le franchissement des écluses, problématique

C'est un autre point noir soulevé par ce livre bleu : beaucoup de plaisanciers ne viennent plus en Rance à cause des difficultés de franchissement du barrage de la Rance, lequel engendre stress, appréhension et mauvaises manœuvres ; le dimanche ou en été, certains attendent jusqu'à 6 heures avant de pouvoir passer ; l'amarrage sur les bouées d'attente n'est pas toujours respecté et de ce fait l'ordre de franchissement du sas non plus... Parmi les mesures proposées : la réalisation d'aménagements pour permettre de débarquer et d'embarquer à proximité du barrage, côté mer ; l'augmentation du nombre de bouées d'attente ; une meilleure information sur les modalités de franchissement... Le groupe de travail souhaite aussi « **un bilan** » de l'arrêté préfectoral qui supprime des horaires d'éclusage en saison (ce pour éviter d'interrompre la circulation aux heures de pointe et permettre le passage des services de secours).

L'état des lieux n'est pas plus positif du côté de l'écluse du Lyvet. Il manque une zone d'évitage à l'aval. L'éclusier n'est pas joignable par VHF. Il est demandé d'étendre les horaires d'éclusage jusqu'à la tombée de la nuit, l'été.

L'application

Ce livre bleu n'étant pas une fin en soi, « **je souhaite qu'il soit suivi d'effets** », assure Didier Déru, président du Pays de Dinan. Un comité pilotage doit veiller à sa mise en application. « **Les premières actions seront engagées dès 2016.** »
Bernadette RAMEL