



GIZC
Groupe de travail « Plaisance »
6 juillet 2015

Relevé de décisions

✓ **Liste des personnes présentes**

Simon Benjamin, chargé de mission ECONAV

Yannick Cuvillier, maire-adjoint de Perros-Guirec

Georges Lucas, contrôleur maritime de la DDTM

Stéphanie Allanioux, chargée de mission Natura 2000 à la Communauté de communes de Paimpol-Goëlo

Lucie Chauvin, chargée de mission Sage Baie de Lannion

Annette Piedallu, maire de Plougrescant et Vice présidente Environnement de la Communauté de communes du Haut-Trégor

Bruno Tardy, président de l'amicale des plaisanciers de Plougrescant

Guy Prigent, chargé de mission au Conseil Départemental des Côtes d'Armor

Bruno Courtois, plaisancier de l'amicale des misainiers et de Lanmodez

Yves Even, plaisancier du Jaudy

Olivier Carmantrant, plaisancier de l'amicale des misainiers

Marion Le Ralec, présidente de l'amicale des plaisanciers de Penvénan

Marc Danjon, directeur du CEVA

Gaëlle Thouément, chargée de projet environnement du Pays du Trégor-Goëlo

Maël Desgranges, chargé de mission GIZC et stagiaire du Pays du Trégor-Goëlo

✓ **Liste des personnes excusées**

Philippe Bail, plaisancier de l'amicale des misainiers

Eric Poulouin, chargé de projet environnement de la Communauté de communes du Haut Trégor

Marion Bourhis, doctorante économie turquoise au CD22

Janick Deniaud, Responsable du service Activités marines et littorales au CD22

Didier Froux, chargé de mission environnement maritime et littoral DDTM/DML22

Jean-Jacques Furet, maître de port de Tréguier

Maïwenn Le Borgne, Service Espaces Naturels / Site Natura 2000 « Côte de Granit Rose – Sept-Iles »

Point à l'ordre du jour	Termes des débats et décisions
<p>Introduction</p>	<p>Marc Danjon (réfèrent Conseil de développement pour le programme GIZC) et Gaëlle Thouément (chef de projet environnement au Pays du Trégor-Goëlo) accueillent les participants. Un tour de table s'effectue afin que chacun se présente brièvement.</p> <p>Marc Danjon rappelle l'ordre du jour et précise les deux temps de la réunion, à savoir une présentation des travaux réalisés dans le cadre du stage de Maël Desgranges (étude sur le carénage des bateaux) puis la présentation de l'association Econav ainsi que son projet d'étude sur la gestion des navires en fin de vie (par Benjamin Simon, chargé de mission Econav). Un temps d'échanges est proposé à la fin de chaque présentation. Les participants sont également invités à intervenir au cours des présentations.</p>
<p>1. Rappel du Contexte</p>	<p>Gaëlle Thouément rappelle le contexte de cette réunion en précisant qu'à la suite de la signature de la Charte des espaces côtiers bretons en 2010, le Pays du Trégor-Goëlo a répondu à l'appel à projet GIZC de la Région Bretagne et de l'État en 2011. Une démarche de concertation a été menée en 2012-2013 avec les acteurs locaux. Elle a abouti à la rédaction d'une feuille de route, validée en comité de pilotage GIZC en janvier 2014.</p> <p>Cette feuille de route est composée de 14 actions, regroupées en 4 objectifs :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pêche, agriculture, conchyliculture : conforter la place des activités primaires 2. Anticiper l'évolution du trait de côte et s'adapter aux effets du changement climatique 3. Valoriser la complémentarité terre et mer pour un tourisme durable 4. Développer durablement la plaisance et le nautisme. <p>En 2014, le Pays du Trégor-Goëlo et ses partenaires ont travaillé sur les objectifs 1 et 2. Lors du comité de pilotage du 13 novembre 2014, il a été validé qu'en 2015 l'objectif 4, relatif à la plaisance et au nautisme, serait traité. Pour cela, Maël Desgranges, un stagiaire de Master 2 Économie appliquée : agriculture, littoral et environnement de l'Agrocampus Ouest a été accueilli pour faire une étude sur le carénage des bateaux.</p>
<p>2. Présentation sur le carénage des bateaux par Maël Desgranges</p>	<p style="text-align: center;">Contexte et travail bibliographique</p> <p>La présentation débute avec un rappel du contexte et une description des recherches bibliographiques de l'étude (définition du carénage, impacts environnementaux et réglementation). Il est constaté par les participants que la Marine Nationale utilise beaucoup de biocides non autorisés pour les particuliers. Certains plaisanciers interviennent en disant qu'il s'agit d'une des causes expliquant les fortes concentrations de pollution dans certaines zones comme au Pays de Brest. Il est remarqué aussi qu'il est nécessaire de faire des études locales pour éviter de généraliser les pollutions à l'échelle</p>

régionale. Certains n'en voient pas trop l'utilité car l'objectif principal est le respect de la loi directive cadre sur l'eau.

Diagnostic

La présentation continue avec une partie « diagnostic » où est exposée une cartographie montrant les capacités d'accueil portuaires sur la zone d'étude. Les grands bassins de navigation sont les zones de : Saint-Quay Portrieux, Perros-Guirec et Trébeurden.

De plus, une cartographie représentant les sites de carénage et équipements existants est présentée. (ports de Trébeurden, Perros-Guirec, Tréguier, Lézardieux, Paimpol, Binic et Saint-Quay Portrieux).

A travers une matrice FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces), plusieurs problématiques sont listées comme la sous-utilisation de certaines aires de carénage (Paimpol, Trébeurden et Lézardieux). Des problèmes de sur-dimensionnement, d'éloignement par rapport aux zones de mouillages et d' inadaptation par rapport à la taille des bateaux sont aussi mis en avant.

De ce fait, un certain nombre d'alternatives sont présentées, ainsi que les avantages et inconvénients de chacune : carénage mobile, ultras-sons, systèmes de nettoyage, ports à sec, bâches. Le système de carénage mobile paraît être une bonne alternative et un bon compromis pour les petits bateaux. Les participants apprécient que le système soit démontable, simple d'utilisation, écologique et peu coûteux. Un plaisancier remarque qu'aucun dysfonctionnement n'a été observé à ce jour sur le port de Binic.

Enquête et résultats

Cet axe présente les résultats statistiques du questionnaire réalisé auprès de 300 plaisanciers. On y constate une évolution de la plaisance : en effet, les pratiques changent et les plaisanciers se dirigent de plus en plus vers des petits bateaux, à moteurs et d'occasion. Les participants notent l'intérêt d'estimer le devenir de la plaisance afin de prévoir et d'adapter au mieux les infrastructures (notamment en terme de stationnement, d'aménagement et d'agrandissement).

De plus, il ressort que 43,6% des plaisanciers pratiquent le carénage sauvage. Pour la plupart, ce sont des petits bateaux à moteurs (moins de 7 m) localisés dans les zones de mouillage qui sont à l'origine de ce phénomène. Les participants précisent qu'il serait intéressant de croiser les résultats de l'étude avec le nombre total de bateaux carénés par an sur les aires équipées.

L'enquête montre aussi que les plaisanciers ne semblent pas prêts à se déplacer pour caréner. Les plaisanciers ayant de petites unités souhaitent des équipements sécurisés, sans manutention, aux coûts faibles et qui soient à proximité de leur zone d'échouage.

Le carénage mobile est l'une des principales alternatives qui semble être souhaitée par les plaisanciers ayant de petites unités. En effet, ce système permettrait entre autre de mutualiser un équipement à faible coût entre

plusieurs associations de plaisanciers ou communes. De plus, ce type de système étant mobile, les plaisanciers n'auraient pas besoin de se déplacer pour caréner. Il permettrait, par ailleurs, de faire un carénage sans manutention (grutage, calage), rapide, à un prix abordable et de façon écologique pour l'environnement.

Préconisations

L'échange avec les participants a permis de lister des préconisations. Ils se sont entendus sur le fait qu'il faut cibler plusieurs zones de mouillage afin de mutualiser un équipement commun. De ce fait, il est prévu, de réunir des plaisanciers par zones de mouillage.

D'autre part, les participants se sont interrogés sur les subventions qui pourraient être sollicitées pour un équipement (aire de carénage mobile par exemple).

Par ailleurs, la concertation avec les élus des Communautés de communes, des communes et les plaisanciers devrait permettre de définir un porteur de projet.

Le représentant de la DDTM fait savoir que la réglementation, pour les zones de mouillage, est assez stricte. Il est donc nécessaire de vérifier légalement si ce type d'équipement est autorisé.

Un autre point important est la conciliation de ces équipements avec les zones préservées du territoire. Des études d'impacts réalisées par Natura 2000 pourraient constituer une solution adéquate.

Le travail de concertation avec les acteurs locaux, l'étude quantitative et la réunion du groupe de travail « Plaisance » ont permis de prioriser des actions concrètes comme la mise en place de systèmes adéquats pour les petites unités.

Un plaisancier précise que cette préconisation semble aller dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'eau qui est l'objectif principal.

3. Présentation de l'association Econav et de son projet d'étude

Benjamin Simon (chargé de mission ECONAV) présente ensuite l'association ECONAV qui a pour but de promouvoir une navigation responsable.

Il expose plus précisément le projet d'étude sur le territoire du Pays du Trégor-Goëlo. Le sujet porte sur les BPHU (bateaux de plaisance hors d'usage) et donc la gestion des navires en fin de vie. Un travail de dénombrement des vieux navires sera réalisé auprès des ports et zones de mouillage.

La suite du travail consistera à réaliser une action de collecte de ces bateaux. La mutualisation des collectes semble être une alternative intéressante. En effet, la possibilité de collecter 3 bateaux/benne permet de diviser par trois les coûts de transports. Il faut savoir que le prix de collecte d'un bateau peut coûter entre 200 et 1000 euros pour un bateau de 8 mètres. Si une collecte mutualisée est réalisée, ce prix peut diminuer de 20%.

Le but de ce projet est de réunir les acteurs locaux et de collaborer avec des filières de recyclage. Des questions restent en suspens comme le financement des collectes. La concertation entre les différents acteurs

	<p>devrait permettre de définir un porteur de projet. Avec les avancées réglementaires, les Maires peuvent œuvrer pour différentes collectes à la place de l'Etat.</p> <p>D'autres points ont été soulevés comme la responsabilité juridique des propriétaires des bateaux abandonnés. De plus, certains participants se demandent si cette étude ne pourrait pas rentrer dans l'appel à projet lancé par les aires marines protégées.</p> <p>Les documents ressources qui ont été créés et utilisés pour l'étude carénage, notamment la liste des contacts ainsi que le dénombrement des capacités d'accueil des ports et mouillages, vont être utiles à Benjamin Simon pour enquêter sur le terrain.</p> <p>Une réunion entre l'association Econav et le Pays du Trégor-Goëlo a eu lieu dans l'après midi du 6 juillet 2015 afin d'organiser au mieux leur collaboration.</p>
	<p>Marc Danjon, Gaëlle Thouément et Maël Desgranges précisent qu'un relevé de décisions sera établi et rapidement adressé à l'ensemble des participants. Ils remercient les participants d'avoir été présents ce jour.</p>