

COMITE OPERATIONNEL DES ELUS ET USAGERS DE LA RANCE ET DE LA COTE D'EMERAUDE

## CENTRE DE TRANSIT DE SEDIMENTS DE LA RANCE

INSTALLATION CLASSEE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT  
(ICPE)



## AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Arrêté préfectoral : 8 juillet 2014  
Période d'enquête : 28 juillet au 29 août 2014  
Référence TA : E14000152/35

# A – PRESENTATION DU PROJET

## Objet de l'opération

L'association COEUR Emeraude sollicite auprès de Monsieur le Préfet l'autorisation d'exploiter une plate-forme de gestion des sédiments implantée sur les parcelles OA 962, OA 346, OA347, OA 348, OA 7 et OA18, au lieu-dit du Petit-Châtelier, sur la commune de Saint-Samson-sur-Rance, dans le département des Côtes d'Armor (22).

L'objet de la demande d'autorisation d'exploiter porte sur :

- Plate-forme de transit de sédiments inertes (rubrique ICPE n° 2517) ;
- Plate-forme de transit et de regroupement de sédiments non dangereux non inertes, d'une capacité maximale de 100 000 m<sup>3</sup> (rubrique ICPE n° 2716).

Ce projet s'insère dans la problématique globale d'envasement de l'estuaire de la Rance, qui réduit considérablement la navigabilité. Plusieurs opérations de dragages ont été réalisées depuis 2000 au niveau du Lyvet, à proximité de l'écluse du Châtelier.

Ces sédiments dragués, localement appelés « marnes », font historiquement l'objet d'un régalaage sur des parcelles agricoles situées à proximité de la Rance. Devant l'ampleur de la sédimentation au niveau de l'écluse du Châtelier, un piège à sédiment a été constitué. Son efficacité est avérée car il est à présent arrivé à saturation.

## Description du projet

La réalisation du projet vise ainsi à créer une plateforme dédiée à la prise en charge des sédiments pour les ressuyer après dragage.

Les sédiments seront extraits au moyen d'une drague hydraulique aspiratrice, technique qui limite au maximum l'impact sur le milieu naturel, puis acheminés au moyen d'une conduite de refoulement sur la plateforme de transit dite du « Petit-Châtelier ».

Les sédiments resteront sur la plateforme pendant un délai maximum de 3 ans, au terme desquels ils devront être valorisés pour restructuration des sols agricoles, dans le cadre d'une convention de prise en charge par les exploitants locaux.

Les terrains destinés à recevoir les sédiments sont connus et situés dans un rayon de 8 km autour de la plateforme, afin de limiter au maximum le transport. Ce piège sera relié par liaison hydraulique à la station de transit qui va être créée en zone agricole. Cette liaison fera appel à deux canalisations et un by-pass. La conduite d'amenée, posée sur le sol pendant les quatre mois d'extraction des sédiments, sera apparente sauf en traversée de voie ferrée via un aqueduc existant et en passage sous la route départementale 12 par creusement. Elle sera retirée en fin d'opération.

Le remplissage des lagunes sera assuré par refoulement du mélange vase + eau directement depuis la drague aspiratrice sur le site du Lyvet vers les lagunes. Une pompe relais sera mise en place pour compenser la perte de charge du transport depuis la Rance. Dès cette phase de remplissage terminée, ce sera la phase d'égouttage.

Par surverse les eaux seront dirigées vers le bassin de clarification où elles seront stockées avant d'être rejetées à travers une conduite de retour jusqu'à la Rance.

Le site sera composé de :

- Une zone d'accueil (réception, pont bascule, stationnement) située à l'entrée du site depuis la RD 12.
- Une zone regroupant les 5 lagunes d'égouttage + 1 bassin de clarification.
- L'ensemble sera desservi par une voie carrossable.

## B – APPRECIATIONS GENERALES

### INTRODUCTION

Cet avis d'enquête fait suite à la mise en œuvre d'une enquête publique unique, laquelle comprend quatre réglementations dont trois doivent donner lieu à un avis. A la fin de notre rapport nous avons établi trois synthèses, les conclusions qui sont émises ici avant que ne soit donné notre avis, concernent la synthèse relative à la réglementation ICPE.

Le rapport d'enquête détaille de manière précise le déroulement de la procédure mise en place par la Préfecture des Côtes d'Armor. Nous ne reprenons ici que la relation des événements principaux en y ajoutant nos constatations et observations personnelles.

### PUBLICITE

#### ARRETE

Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor, par arrêté du 8 juillet 2014 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique de 33 jours, du 28 juillet 2014 au 29 août 2014 inclus dans la commune de SAINT-SAMSON-SUR-RANCE, donnant suite aux demandes présentées par l'association « COEUR EMERAUDE » :

- D'exploitation d'un centre de transit de sédiments de la Rance au lieu-dit « Le Petit-Châtelier » au titre des installations classées pour la protection de l'environnement,
- De concession d'occupation du domaine public maritime,
- D'autorisation de travaux en site classé et notice Natura 2000,
- De déclaration présentée au titre de la loi sur l'eau relative au curage hydraulique des sédiments du site du Lyvet - Rance Maritime.

L'articles 5 de cet arrêté précise que, outre le territoire de ST SAMSON SUR RANCE, ceux des communes de PLOUER SUR RANCE, LA VICOMTE SUR RANCE, TADEN, PLESLIN TRIGAVOU, ST HELEN, LANVALLAY, PLEUDIHEN SUR RANCE, DINAN, LES CHAMPS GERAUX, LANGROLAY SUR RANCE et ST PIERRE DE PLEGUEN (35), sont touchés par le périmètre d'affichage et/ou d'épandage de l'installation projetée. La demande d'autorisation précitée sera soumise à l'avis des conseils municipaux de ces communes (article 7).

#### AVIS D'ENQUETE DANS LA PRESSE ECRITE

Un avis au public a été publié à deux reprises dans les journaux suivants :

- |                 |                         |                 |    |                 |
|-----------------|-------------------------|-----------------|----|-----------------|
| - Ouest-France  | Edition Côtes d'Armor   | 11 juillet 2014 | et | 29 juillet 2014 |
| - Ouest-France  | Edition Ille-et-Vilaine | 11 juillet 2014 | et | 29 juillet 2014 |
| - Le Télégramme | Edition Côtes d'Armor   | 11 juillet 2014 | et | 29 juillet 2014 |

Plusieurs informations, rappelant l'existence de l'enquête publique et (ou) la tenue d'une réunion publique d'information et d'échange ainsi que son compte rendu, sont également parues en rubriques locales dans la presse quotidienne : Ouest-France 22 (Saint-Samson les 21 juillet 2014 et 6 août), Ouest-France Saint Malo (26 juillet), Le télégramme de Brest (22 juillet et 29 juillet).

Quelques communes ont également relayé l'information dans leurs publications municipales (Pleudihen, La Vicomté...)

#### AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE

Au début de l'enquête un contrôle de l'affichage a été réalisé à la demande de Coeur Emeraude par Maître Philippe TROUVE, huissier de justice, 61 avenue René Cassin, 22101 Dinan. Il ressort de ce constat que le 11 juillet 2014 l'avis d'enquête était affiché à proximité de l'accès aux mairies des 12 communes énumérées ci-dessus. Il a également constaté que celui-ci était positionné en deux endroits de la zone de dragage de Lyvet (côtés Saint Samson et La Vicomté) et le long de la RD 12 à proximité des terrains devant accueillir le futur centre

de transit. L'avis d'enquête était également affiché à la porte de l'accueil chez le Maître d'ouvrage (Coeur Emeraude) à Pleslin-Trigavou.

A la demande du président de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a mis en place une affiche annonçant la tenue d'une réunion publique d'échange et d'information, ce qui a fait l'objet d'un constat dressé par un membre de la commission d'enquête.

#### PUBLICATION SUR LES SITES INTERNET

L'avis d'enquête était consultable sur le site de la préfecture (<http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr>) et sur celui du maître d'ouvrage (<http://www.coeur.asso.fr>)

Nous avons constaté qu'il était également accessible sur les sites Internet de la presse indiquée ci-dessus (Ouest-France, Le Télégramme) et sur les sites des collectivités et organismes aux adresses suivantes : <http://www.dinancommunaute.fr>, <http://www.saint-samson-sur-rance.fr/actualites>, <http://www.agendaou.fr>, <http://www.lesnouveautes.fr>.

#### CONCERTATION

Le Maître d'ouvrage nous a informé qu'il y avait eu une concertation avec les propriétaires exploitants du gîte et des chambres d'hôtes du Petit Châtelier et qu'une information régulière avait été faite au sein du conseil d'administration de l'association « Cœur Emeraude ». Plusieurs associations dont l'une principalement (Rance Environnement), adhérente de Coeur Emeraude, se sont faites l'écho de ce projet tantôt par l'organisation de conférences, tantôt par des articles de presse. Mais il n'y a pas eu de concertation organisée en direction du public. Nous avons constaté que le dossier ne comportait pas de bilan de concertation.

#### MISE À DISPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête, comprenant les éléments des trois procédures initialement requises (voir rapport), a été remis aux membres de la commission d'enquête le 8 juillet 2014 puis complété par l'arrêté et l'avis d'enquête. L'avis de l'autorité environnementale nous est parvenu le 11 juillet et le mémoire en réponse du Mo le 28 juillet (jour d'ouverture de l'enquête). Celui-ci a été annexé au dossier par le président de la commission.

Le même dossier d'enquête que ci-dessus et le registre d'enquête, ouvert par le président, ont été mis à la disposition du public à la mairie de Saint-Samson-sur-Rance pendant 33 jours du lundi 28 juillet au vendredi 29 août 2014 inclus aux horaires habituels d'ouverture de la mairie au public (exceptés les jours fériés). Certains documents ont été annexés (voir rapport d'enquête)

Le président de la commission a estimé, pour une bonne information du public, qu'il était nécessaire que certains documents soient annexés au dossier et inscrits sur un bordereau (voir rapport, chapitre composition du dossier).

Le dossier était également téléchargeable et consultable à partir des sites Internet de la Préfecture 22 et du Maître d'ouvrage en accompagnement de l'arrêté et de l'avis d'enquête.

#### REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION et D'ECHANGE

En application de l'article R123-17, le président de la commission, après concertation avec les services de M. le Préfet des Côtes-d'Armor (organisateur de l'enquête) et « Cœur Emeraude » (maître d'ouvrage), a décidé d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public.

Un compte rendu de cette réunion publique a été adressé par nos soins à M. le Préfet et au Maître d'ouvrage dans les trois jours qui ont suivi la réunion. Celui-ci est annexé au rapport.

## **PARTICIPATION DU PUBLIC**

Nous avons relaté de quelle manière le public était intervenu. Quarante personnes ont participé à la réunion publique. Nous avons relevé 34 observations ou questions orales.

Durant nos permanences nous avons reçu 36 personnes (33 interventions).

Nous avons dénombré outre les 34 observations orales, 13 observations sur le registre et 19 courriers annexés, soit 66 observations qui comprenaient au total 207 observations ou questions. Nous avons procédé à leur regroupement en 8 thèmes et 29 sous thèmes qui nous ont servi à la répartition des thèmes en fonction des procédures.

## **PERMANENCES**

Les permanences se sont tenues dans la salle de réunion du CM de Saint-Samson-sur-Rance, celle-ci était facilement accessible et comprenait tous les équipements nécessaires. La commission d'enquête a pu travailler dans de bonnes conditions.

La désignation d'une commission a été très utile (consultation et analyse des quatre dossiers, audits, contrôle pub, synthèses du projet, des avis, échanges sur les conclusions et délibérations finales...).

Deux permanences se sont tenues un matin dont la première un lundi et la seconde un samedi. Les autres permanences ont été réparties entre les différents après-midi de la semaine. Nous avons évité de faire une permanence la veille et le lendemain du 15 août.

## **AMBIANCE GENERALE**

Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et dans un climat serein malgré une tension permanente, ressentie dès la réunion publique et durant toute la période de l'enquête. Cette tension s'est concrétisée tout au long des interventions orales et écrites du public.

Le public regrette qu'une opération de dragage telle que celle qui s'est déroulée au début des années 2000 n'ait pas été renouvelée plus rapidement. Il craint fortement que celle-ci ne soit qu'une nouvelle opération isolée et qu'elle n'ait pas vocation à devenir pérenne.

Cette situation n'a pas empêché l'enquête de se dérouler sereinement. Nous avons rencontré des personnes, notamment des représentants d'associations environnementales et d'usagers qui avaient une parfaite connaissance de la problématique « envasement de la Rance » et de ses conséquences tant du point de vue des usages que de la nécessité de préserver l'environnement qualifié d'exceptionnel.

Pour les membres de la commission d'enquête, il a fallu prendre connaissance de cette spécificité de la Rance et notamment de la présence exceptionnelle et unique d'une usine marémotrice. Cette mise à niveau s'est faite dans le contexte particulier de différentes procédures regroupées en une seule dont une ICPE. Nous devons nous investir afin d'être en mesure d'apporter une contribution à la hauteur des enjeux. C'est pourquoi, dès notre désignation, nous avons pris l'initiative de participer à une conférence de l'Association Rance Environnement (adhérente de Coeur Environnement) et avons rencontré les représentants de EDF (barrage de la Rance).

### **Réunion Publique :**

Cette enquête s'est distinguée également par la mise en oeuvre d'une réunion publique. Très tôt nous avons souhaité organiser celle-ci pour trois raisons :

- Le choix de la période d'enquête au mois d'août afin d'engager les travaux dès cet automne.
- La complexité de la procédure (une seule enquête alors que trois enquêtes avaient été annoncées)
- Le niveau de concertation engagé par le Maître d'ouvrage auprès du public.

Nous estimons que cette réunion publique a été très bénéfique, son utilité ne fait aucun doute.

## C - CONCLUSIONS SUR LES OBSERVATIONS (ICPE)

### C1 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

La nécessité de procéder au dragage de la Rance à partir du piège à sédiments de Lyvet et de création d'un centre de transit de ces sédiments marins au Petit Châtelier n'est remise en cause par personne. Au contraire il existe une très grande impatience de voir ces travaux engagés.

Néanmoins ce projet suscite de grandes inquiétudes :

- Conditions de sa mise en œuvre,
- Capacité à solutionner à lui seul le problème de l'envasement global de la Rance,
- Techniques employées
- Mesures prises afin de protéger l'environnement
- Pérennisation

Nous avons analysé en détail toutes les observations dans le rapport d'enquête et avons présenté en fin de rapport une synthèse spécifique à chacune des réglementations dont celle-ci.

---

### C2 CONCLUSIONS SUR LES OBSERVATIONS

#### THEME N°1 – AVIS GLOBAL SUR LE PROJET DE DESENVASEMENT

➤ **Aucun des intervenants ne fait part d'une opposition au projet.**

-----

Ce projet est la reprise d'une action similaire réalisée sur le même site de Lyvet en 2001. Il est ressenti comme la reprise logique d'une opération qui a bien fonctionné et a permis une amélioration sensible de l'envasement durant quelques années.

Compte tenu de ce vécu, aucun des intervenants, que ce soit par écrit ou oralement, ne remet en cause l'utilité du piège à sédiments de Lyvet et la création d'un centre de transit des sédiments. Il en est de même pour les bilans, études et autres documents annexés au dossier ou tous ceux que nous avons pu consulter.

Aucun des avis des administrations et services consultés ne remet en cause le principe de l'opération par hydro - curage sur ce site. A l'inverse de très nombreux écrits s'accordent à dire que la mise en œuvre de ce piège a été très bénéfique, que son utilité n'est plus à démontrer. Parmi ceux-ci nous avons noté que :

- La DML précise que l'extraction des sédiments au lieu-dit « le Lyvet » est apparue juridiquement adaptée à la situation et s'avère d'intérêt général.
- La Commission Nautique Locale (CNL) émet un avis très favorable...
- La Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites émet un avis favorable à l'unanimité
- Parmi les 12 communes consultées au titre de la procédure ICPE, qui avaient jusqu'au 15 septembre pour délibérer, aucun avis défavorable n'a été porté à notre connaissance.

#### CONCLUSION

➡ L'hydro-curage de la Rance à partir du piège de Lyvet a déjà fait ses preuves, il a permis d'obtenir de bons résultats, c'est pourquoi ce projet ne suscite aucun avis défavorable.

---

## ENJEU POUR LES USAGES DE L'ESTUAIRE

- Utilité du désenvasement ?
- Le piège de Lyvet situé au plus près de l'écluse du Châtelier est-il à un emplacement stratégique ?
- La navigabilité sur l'ensemble de l'estuaire donne-t-elle au piège une obligation de pérennité ?

-----

La création du canal et le souhait de maintenir sa navigabilité afin de garantir les usages actuels constituent de fait un engagement de gestion et d'entretien. Le dragage du lit de la Rance fait partie des obligations de gestion. Le constat permanent des incidents de navigation témoigne de la nécessité d'une intervention. Au barrage écluse du Châtelier (piège de Lyvet), deux courants s'opposent :

LA RANCE FLUVIALE : Le niveau d'eau est maintenu par le barrage écluse du Châtelier et par la vocation « soutien d'étiage » des retenues situées en amont. Sur cette section des périodes de chômage de la navigation permettent les interventions sur les ouvrages, des opérations de dragage sont engagées (exemple récent : Taden).

LE BASSIN MARITIME : Du côté du bassin maritime le courant est inversé lors de chaque marée. L'amplitude de celles-ci a pour conséquence d'abaisser de manière importante le niveau d'eau à l'intérieur du bassin, notamment dans la partie située le plus en amont. A marée basse le secteur n°2 (entre Le pont Saint-Hubert et Lyvet) a la plus faible hauteur d'eau de l'ensemble de la liaison. Ceci explique pourquoi les principales observations du public concernent cette section.

Le bilan, réalisé à 5 ans après Lyvet 1, indique qu'il sera nécessaire qu'il y ait plusieurs sites d'hydrocurage. Le piège de Lyvet, à proximité de l'écluse, dans la partie la plus en amont, constitue, en raison de sa position une véritable porte qui à certains moments se transforme en obstacle à franchir, notamment pour la voile (tirant d'eau).

Pour toutes ces raisons et pour tous les usages qui doivent être maintenus, nous considérons qu'il constitue une priorité par rapport à l'ensemble de l'estuaire. Son bon fonctionnement permettra ensuite d'apprécier de l'étendue de l'amélioration vers l'aval. Il sera alors possible de définir les actions ultérieures à partir d'un constat.

La réalisation du centre de transit est un outil complémentaire indispensable à la pérennisation de ces opérations de dragage il participe également à un enjeu de niveau estuarien.

### CONCLUSION

- Le projet de dragage de la Rance à partir du piège de Lyvet et la réalisation du centre de transit constituent bien un enjeu estuarien.
- Le projet, au delà de l'estuaire, est également un enjeu essentiel pour le maintien de la navigabilité de la liaison Manche Océan, plus particulièrement la liaison de Dinan à la Manche pour la voile et les vedettes touristiques.

---

## ENJEU ENVIRONNEMENTAL POUR L'ESTUAIRE

- Le désenvasement de l'estuaire doit-il être un enjeu de développement durable.
- Compatibilité avec Le DOCOB du site Natura 2000 ?
- Compatibilité avec le SAGE (PAGD, fiche d'action n°15) ?

-----

L'article L110-1 indique que la restauration, la remise en état et la gestion est d'intérêt général dès lors qu'il s'agit de satisfaire les besoins des générations présentes mais il est nécessaire de s'assurer que ce projet ne compromet pas la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Pour cela nous disposons du DOCOB (Natura 2000) et du PAGD (SDAGE et SAGE). Il existe également d'autres mesures de protection (ZNIEFF...)

Natura 2000 : Le DOCOB (page 200) indique « ...Le dragage reste un impératif permettant de maintenir les voies navigables et les routes maritimes accessibles, ce qui peut être une source de conflits potentiels avec l'obligation de préserver l'intégrité d'un site Natura 2000. Cependant, les activités de dragage de maintenance, telles que le dragage de maintenance périodique ou continu, peuvent être conçues de manière à ne pas entraîner d'effets négatifs pour l'intégrité du site Natura 2000 ou pour ses objectifs de conservation. Il est possible d'éliminer les matières enlevées par dragage tout en respectant les estuaires. En déplaçant les sédiments de façon appropriée, les opérations de dragage peuvent même avoir des effets positifs sur l'état de conservation des estuaires. »

(Page 157) : Les travaux de dragage pour entretenir les chenaux de navigation ou d'extraction de sable ou de vase peuvent remettre en circulation les éléments polluants qui pouvaient être enfouis dans les sédiments et augmenter temporairement la turbidité. Cependant la technique par aspiro-dragage limite cet effet. En outre, la réglementation prévoit que l'eau issue des bassins de décantation présente une qualité suffisante pour pouvoir être rejetée dans le milieu naturel.

Le DOCOB prend également à son compte la protection des 7 ZNIEFF

#### SAGE Rance Frémur, baie de Beaussais (LOI EAU)

Le SAGE prescrit le désenvasement. Il demande la pérennisation pour l'ensemble de l'estuaire, le projet de Lyvet doit intégrer cette demande, il demande également que soient définies et hiérarchisées des interventions prioritaires. Il est précisé que les différentes actions doivent être élaborées en concertation avec la CLE, de l'élaboration à la réalisation puis l'évaluation. Compte tenu de ces éléments le piège de Lyvet peut être qualifié d'intervention prioritaire n°1 au regard de l'enjeu estuarien environnemental.

#### **CONCLUSION**

- Les opérations de dragage, en déplaçant les sédiments de façon appropriée, peuvent avoir des effets positifs sur l'état de conservation des estuaires (DOCOB).
- Le SAGE demande que le projet de Lyvet s'intègre dans la pérennisation du désenvasement pour l'ensemble de l'estuaire.
- Le projet Lyvet 2 prend bien en compte l'enjeu estuarien du point de vue environnemental en mettant en application les prescriptions et fiches d'actions prévues au niveau de l'ensemble de l'estuaire.

---

## **THEME N°4 – CENTRE DE TRANSIT DES SEDIMENTS**

### **MILIEU PHYSIQUE**

#### **LOCALISATION DU CENTRE DE TRANSIT**

- Le centre de transit est-il trop éloigné du piège de Lyvet ?
- Le centre de transit peut-il être en site naturel inscrit ?
- Est-il utile qu'il soit proche d'infrastructures de transport ?
- L'autorisation de voirie est-elle pérenne ?

-----

Entre le piège et le centre de transit la distance est d'environ 600 m à vol d'oiseau. La longueur des canalisations sera au maximum de 1300 m, (1000 m entre le piège et l'entrée du centre de transit). L'emplacement est desservi par des infrastructures de transport.

Notre analyse montre qu'il n'existait pas de solution plus proche compte tenu de la nécessité de ne pas implanter le centre sur un site naturel classé ou inscrit. Il aurait fallu développer un linéaire de canalisation plus important dans le lit de la Rance.



La technique utilisée du relevage hydraulique avec l'appui de boosters permet d'aller au plus court et évite toutes les conséquences néfastes d'une évacuation par camions. L'autorisation de voirie concerne l'accès à la parcelle, il n'est pas envisageable qu'une desserte de parcelle à partir d'une route départementale soit remise en cause, par contre elle doit être délivrée afin de déterminer ses caractéristiques.

#### CONCLUSION

- ➡ L'observation sur l'éloignement du centre de transit n'a pas lieu d'être retenue.
  - ➡ Le centre de transit est à une bonne distance compte tenu de la nécessité de respecter les périmètres de protection situés tout le long de la vallée de la Rance.
  - ➡ Le trajet des sédiments s'effectue au plus court
  - ➡ Le choix du site respecte les sites classés
- 

#### CAPACITE DES LAGUNES

- La capacité totale du centre sera-t-elle suffisante pour accueillir la campagne de 65 000 m<sup>3</sup> ?
  - Le cycle de curage, ressuyage et valorisation de sédiments permet t-il de bien apprécier les périodes susceptibles d'occasionner des impacts sur l'environnement ?
  - La tenue des ouvrages, leur mise en œuvre et leurs contrôles sont t-ils suffisamment décrits ?
- 

La superficie (47 298 m<sup>2</sup>) permet d'accueillir environ 106 420 m<sup>3</sup> (2.25 m) ce qui répond à la capacité annoncée de 100 000 m<sup>3</sup>. Il existe au dessus de ce niveau une première marge de 50 cm pour accueillir les volumes complémentaires jusqu'au niveau 2,75 qualifié de hauteur maximale du niveau d'eau avant ressuyage et une seconde marge de sécurité de 50 autres cm est prévue pour les intempéries de caractère exceptionnel alors que les calculs produits par Coeur Emeraude indiquent une hauteur de 10 cm pour prévenir ce risque (490 m<sup>3</sup>).

L'arrivée des eaux chargées en sédiment ne se fera pas en une journée, mais sera étalée. La décantation commencera dès l'arrivée de ces eaux au centre. Ceci permettra d'engager rapidement une première phase d'évacuation par manœuvre des éclusettes.

Le site n'accueillera jamais le volume total de sédiments et ses 4 volumes d'eau. La marge de 50 cm entre 2,25 et 2.75 est destinée à jouer le rôle de tampon lors des dernières journées de dragage alors qu'une grande quantité des eaux clarifiées est déjà répartie en mer.

Le bassin de clarification et sa pompe asservie évacueront ces eaux au fur et à mesure de leur arrivée

#### CONCLUSION

- ➡ Le centre de transit aura une capacité suffisante par rapport aux objectifs annoncés pour 2014/2015
  - ➡ Le site aura une marge complémentaire de 35 000 m<sup>3</sup> pour les phases ultérieures
  - ➡ Le phasage d'essuyage sera continu dès le début de la décantation, l'eau clarifiée ne fera que passer par le bassin de clarification dont la capacité sera suffisante.
-

## EAUX CLAIRES ET MATIERES EN SUSPENSION (MES)

- Comment les sédiments décantés du bassin de clarification seront enlevés ?
- Comment sera préservée la géomembrane du fond de bassin de clarification ?

-----

Le bassin de clarification sera totalement géomembrané car son but n'est pas d'accueillir les sédiments. Pour cela des dispositions seront prises afin que les éclusettes ne soient pas manœuvrées si la turbidité dans les lagunes est supérieure à 100 mg/l.

La turbidité pourrait être proche des 100 mg/l, dans ce cas il existe un risque de légère décantation. Le Maître d'ouvrage nous indique que dans ce cas des dispositions seront mises en oeuvre afin que, si nécessaire, l'enlèvement des quelques quantités de sédiments qui pourraient s'y trouver soit réalisé manuellement. Le dispositif d'étanchéité conservera ainsi toute son efficacité

### CONCLUSION

- En cas de besoin l'enlèvement des quelques sédiments qui pourraient être présents dans le bassin de clarification se fera manuellement de façon à préserver son étanchéité.

---

## ETANCHEITE DES LAGUNES

- Quel sera le temps nécessaire pour rendre pelletables les sédiments de la lagune 1 ?
- Les sédiments complémentaires viendront d'où ?
- L'entreprise sera soumise à une obligation de résultat, quelles sont les conséquences ?
- La canalisation EU, hors service, ne risque t-elle pas de provoquer une perte d'étanchéité ?

-----

Les dispositions prises pour la constitution des merlons, notamment la pente des talus et leur largeur en crête, seront conformes à l'étude réalisée par le cabinet spécialisé. Nous avons noté que les préconisations pour le compactage seraient respectées. Ceci devrait permettre avec la mise en place de géomembranes et géotextiles sur les merlons d'assurer l'étanchéité.

Nous avons cependant quelques inquiétudes quant au fond de lagunes. Il sera demandé aux entreprises de prendre en charge et de mettre en oeuvre les sédiments fins déshydratés de Plouër sur Rance afin d'assurer leur étanchéité, il sera exigé une garantie de résultat.

Le projet modificatif (impact sonore) montre que les chargeurs utiliseront des brèches réalisées dans les merlons afin de reprendre les matériaux rassemblés par les bouteurs. Qu'en sera-t-il de l'imperméabilité lors des phases successives d'ouverture et de fermeture de ces brèches.

Le Maître d'Ouvrage précise que ces brèches seront bien réelles, elles seront réalisées au point haut des lagunes et seront, entre chaque phase opérationnelle de remplissage, reconstituées à l'identique afin de retrouver l'étanchéité d'origine.

Si le volume nécessaire n'est pas suffisant les entreprises pourront apporter le complément pour atteindre les objectifs impartis. Cette insuffisance sera liée à des difficultés de reprise des sédiments de la lagune n°1. Il sera donc nécessaire de réagir vite.

Dans cette circonstance l'apport complémentaire se fera par le recours à des matériaux extérieurs ayant une étanchéité comparable. Cette solution est positive car elle permet à la fois le respect des délais globaux quelque soit le niveau d'assèchement des sédiments de la lagune n°1 et elle assure que l'étanchéité sera réalisée avec des matériaux conformes. La notion d'obligation de résultat consolide cette solution.

Le maintien de l'ancienne canalisation des eaux usées sous les lagunes risquera de compromettre la pérennité de l'étanchéité.

## CONCLUSION

- ➡ L'appel à un bureau d'étude spécialisé sur la constitution et la mise en oeuvre des lagunes et de leurs merlons permettra d'obtenir de bons résultats.
  - ➡ L'utilisation des sédiments de la lagune n°1 en complément d'étanchéité, sera en cas de besoin, remplacée par des matériaux de même qualité provenant de l'extérieur.
  - ➡ Les brèches d'évacuation des sédiments, pratiquées dans les merlons, seront situées en partie haute des lagunes et reconstituées aussitôt à l'identique.
- 

## RESPECT DES DELAIS

- Les délais (création du centre de transit et dragage Lyvet 2) seront-ils respectés ?
  - Les délais de dragage dont la date limite fixée au 15 février, pourront-ils être respectés ?
- 

Le dossier évoque une mise en place du chantier en septembre alors que notre rapport ne sera pas remis et que les délais de remise des délibérations des communes ne seront pas passés. M. le préfet aura besoin de tous ces éléments avant de prendre ses décisions.

Nous pensons qu'il sera difficile de tenir les délais mais nous n'avons pas à émettre un avis sur chacune des phases. Nous avons pris note que la construction du centre de transit serait réalisée hors de la période estivale (chambres d'hôtes et gîte) et que le calendrier des travaux avait été adapté afin que les opérations de dragage soient terminées pour fin février 2015 (Tadorne de Belon).

A l'intérieur de ce délai l'étanchéité des lagunes devra être obtenue et le piège à sédiments devra être totalement vidé, y compris le bouchon vaseux.

## CONCLUSION

- ➡ La construction du centre de transit sera réalisée hors de la période estivale.
  - ➡ Le calendrier de fin de dragage fixé à fin février permettra de préserver le Tadorne de belon.
- 

## CONTROLES ET SUIVIS

- Quels contrôles et quels suivis et par qui ?
  - Y aura-t-il des autocontrôles ?
  - Quelles obligations de contrôle prévues par la loi ?
- 

L'analyse du projet montre qu'il existe deux types de suivis et d'analyses qui selon les situations nécessitent des compétences diverses. Les différentes analyses présentées annexées au dossier ont été réalisées par des cabinets privés (calcul des ouvrages, composition des sédiments etc.). Ceux-ci possèdent toutes les qualifications requises.

Il existe par ailleurs, comme pour toutes les opérations d'aménagement, des mesures de suivi et des contrôles qui doivent être diligentés par le Maître d'ouvrage ou l'entreprise qu'il a missionnée. Pour cela il existe des appareils spécifiques (piézomètres etc.). Ces opérations sont qualifiées d'autocontrôle car elles sont permanentes. Il est logique qu'elles soient placées sous la responsabilité du Mo.

## CONCLUSION

- ➡ Le programme de contrôle et de suivis envisagé par le maître d'ouvrage permettra d'intervenir dès qu'il sera nécessaire pour la bonne tenue des ouvrages et le bon déroulement des différentes opérations.

## REMISE EN ETAT DU SITE

- L'utilisation des 168 000€ de garantie financière est-elle précisée ?
- Comment est fixé le calcul de cette garantie financière ?

-----

La garantie financière est spécifique à la loi ICPE, son objectif ne concerne ici que la remise en état de culture du centre de transit en cas d'arrêt définitif de son fonctionnement. Le calcul permettant de définir ce montant est fixé par la loi.

## CONCLUSION

- ➡ Il existe une garantie financière définie par la loi, elle permettra la remise en état de culture du centre de transit en cas d'arrêt définitif du fonctionnement de celui-ci.

---

## PATRIMOINE ET MILIEU NATUREL

### PROTECTION DU PAYSAGE

- Les lagunes sont-elles protégées par le paysage environnant ?
- Le centre de transit est-il visible depuis le Manoir du Châtelier-Guitrel et de ses dépendances ?
- Les haies inscrites à l'intérieur de l'emprise du centre de transit sont-elles protégées ?
- La zone humide située en limite Ouest est-elle protégée ?

-----

Le centre de transit des sédiments sera situé en dehors des sites naturels inscrits ou classés, en dehors des ZNIEFF et des sites Natura 2000. Aucun site archéologique n'a été recensé.

Le projet sera situé à l'intérieur du périmètre de 500 m de protection autour du manoir du Châtelier-Guitrel, à proximité immédiate d'une zone humide et d'une zone boisée de type EBC. Il comprendra dans son enceinte des haies protégées au PLU.

Depuis le centre de transit il n'existe aucune visibilité sur le manoir et sur ses dépendances. Depuis ce dernier aucun endroit du site d'implantation du centre de transit n'est visible. Ceci est dû à la configuration du terrain (altimétrie) et à l'existence de nombreux espaces boisés (EBC) et haies protégées. Les merlons envisagés de 2.50 m de hauteur contribueront à améliorer l'image d'ensemble du paysage. L'aspect visuel sur les lagunes et le bassin depuis le Petit Châtelier sera abordé au chapitre milieu humain.

Il existe une zone humide qualifiée d'EBC dont le contour n'est pas parfaitement identifié. Le Maître d'ouvrage a précisé les limites, la ZH sera préservée.

Les haies situées à l'intérieur de la future emprise de centre de Transit sont préservées.

## CONCLUSION

- ➡ La visibilité, entre le manoir du Châtelier-Guitrel et le centre de transit, est inexistante en raison de la présence d'une déclivité, d'espaces boisés classés et de haies à préserver.
- ➡ Les haies protégées situées à l'intérieur de l'emprise du projet seront préservées.
- ➡ La zone humide située à l'ouest du centre de transit sera préservée.

## MILIEU HUMAIN

### INCIDENCES SUR L'HABITAT ET L'ACTIVITE ECONOMIQUE

- La partie nord de la lagune n°5 peut-elle être transformée en bassin de clarification ?
- Une estimation de l'activité économique actuelle peut-elle être réalisée ?
- Une valorisation du patrimoine bâti du petit Châtelier pourrait-elle être réalisée ?

-----

Il n'était pas utile de tracer sur les différents plans le périmètre des 35 m autour du centre de transit, mais il était indispensable de décrire sur cette zone l'affectation des constructions et terrains existants. Le simple fait d'inscrire « Chambres d'hôtes ou Gîte », n'est pas suffisant car cela ne permet pas d'apprécier au plus juste l'importance de l'activité face aux dangers ou inconvénients qui découleront de l'implantation du projet.

Ainsi ce village dont une partie est située à moins de 35 m du projet comprend :

- Une grande longère ancienne, en pierre, dont les combles sont aménagés. Ces deux niveaux sont affectés à l'habitation des propriétaires.
- Un second bâtiment en pierre prolonge en pignon cette maison, également sur deux niveaux il est affecté à l'usage de bâtiment annexe également occupé par les propriétaires. Le pignon au bord de la voie communale se trouve à environ 10 mètres de l'emprise du centre de transit.
- Une troisième longère de grande longueur, en pierre, également aménagée sous combles est affectée aux chambres d'hôtes. Il y a au RDC une grande pièce de vie, une cuisine, des sanitaires et des dépendances. A l'étage trois grandes chambres sont aménagées avec vue sur les futures lagunes. L'ensemble comprend 16 couchages. Il existe également un petit gîte rural pour deux personnes.

Impact visuel Les visiteurs arriveront en longeant le centre de transit depuis le village de la Hisse. Les fenêtres des chambres situées à l'étage du bâtiment « Chambres d'hôtes » auront une vue directe sur le bassin de clarification et sur les lagunes. Le bassin de clarification ne sera pas un bassin d'agrément mais un ouvrage naturel de retenue. La vue sur les lagunes sera légèrement atténuée par une haie.

Impact sonore Une seconde étude de bruit a démontré que l'impact sonore était réel, ce qui conduit le maître d'ouvrage à modifier le projet en supprimant une lagune qui sera remplacée par des merlons anti-bruit. Le bassin de clarification serait réimplanté mais il ne sera pas protégé par les nouveaux merlons alors qu'il sera équipé d'une pompe électrique asservie qui en cas de fortes pluies pourrait à certaines périodes de l'année être activée la nuit.

Il serait utile de profiter de la réimplantation envisagée par le Mo pour remédier à cet impact en déplaçant le bassin de clarification vers le sud, c'est-à-dire de l'autre côté de la haie protégée. Ce bassin étant le dernier dans le processus de décantation, il ne peut être implanté qu'au point bas du site (écoulements gravitaires).

Les courbes A-A' et D-D', comparées aux courbes de niveau (planche n°1) montrent qu'un écoulement gravitaire est possible entre la lagune 1 et la lagune 5. La partie basse de la lagune 5 pourrait donc être transformée en bassin de clarification. L'emplacement actuel du bassin pourrait être classé en EBC.

Il existe un risque de perte d'activité des chambres d'hôtes et du gîte en raison du nouvel environnement général de l'impact visuel depuis les chambres et l'impact sonore. Nous ne sommes pas compétents pour apprécier ce risque, il serait utile qu'un point zéro soit établi.

Indépendamment de l'activité il existe un bien mobilier qui en cas de vente subira une dépréciation qu'il convient d'apprécier. Une valorisation de ce bien avant travaux serait utile

## CONCLUSION

- ➔ Le projet soumis à enquête présente des impacts sonores qui dépassent les normes admises.
- ➔ La présence du bassin de clarification devant les chambres d'hôtes présente un impact visuel qui n'est pas pris en compte
- ➔ La pompe de relevage des eaux claires est susceptible d'être activée la nuit.
- ➔ Il existe un risque fort de voir une diminution de l'activité de chambres d'hôtes et gîtes.
- ➔ Le bien immobilier sera déprécié

---

## IMPACT SANITAIRE

- Les impacts liés à la pollution atmosphérique sont-ils existants ?
- Les impacts liés à la toxicité sont-ils suffisamment pris en compte ?
- La qualité dont l'éventuelle toxicité des matériaux de Plouër a-t-elle été vérifiée ?
- Les sédiments provenant de Lyvet feront-ils l'objet de nouvelles analyses ?

-----

Les odeurs des sédiments ne sont pas qualifiées de nauséabondes, néanmoins il existe actuellement une ambiance de cultures agricoles, ces surfaces vont être décapées et recouvertes de sédiments marins. Une superficie de plus de 4 ha recouverte de ces sédiments sortis de la mer (vases) ne sera pas sans modifier les odeurs, notamment lors de la mise en charge et le ressuyage des sédiments. Il y aura odeur inhabituelle, cette période sera hors du temps estival.

Les sédiments accueillis sur le site ne seront pas dangereux, leur épandage sur les terres agricoles ne posera pas de difficultés particulières. Ceci est confirmé par la nomenclature des ICPE à d'une analyse de prélèvements effectués à Lyvet (sept/oct. 2013). Au sein de cette nomenclature ICPE ils ont au titre des déchets la classification : la classification : 17 05 06 : Boues de dragage. La plateforme va donc recevoir des déchets avec pour objectif de les transformer en sédiments valorisables.

L'objectif du projet est en conformité avec l'article L.541-1 du CE, il envisage la valorisation des matériaux en amendement agricole (priorité 2 de l'art). Il est prévu en dernier recours un envoi en installation de stockage de déchets non dangereux ou inertes. Les sédiments ne pourront être conservés plus de 3 ans.

En valorisant les déchets à proximité, le Mo répond à la priorité 4 du même article sur l'organisation et le transport des déchets en limitant la distance et les volumes transportés pour la valorisation.

Compte tenu des suivis qui seront mis en place nous n'avons pas d'observation à formuler à ce sujet.

Nous nous interrogeons cependant sur la qualité des matériaux accueillis :

Ceux provenant de Lyvet peuvent évoluer, le dragage peut remettre en suspension des sédiments enfouis depuis longtemps qui pourraient ponctuellement présenter une poche de pollution.

Les sédiments provenant de Plouër destinés à l'étanchéité des lagunes étant assimilés à ceux de Lyvet, n'ont pas fait l'objet d'analyses. Or ces vases proviennent d'un port qui date d'environ 25 ans. Il n'existe actuellement aucune aire de carénage, il y a à proximité des activités de gestion et d'entretien de bateaux. Ces matériaux auraient du être soumis à une analyse afin de vérifier l'absence de toxicité.

## CONCLUSION

- ➔ Les dispositions mises en œuvre afin de contrôler la qualité des matériaux accueillis sur le centre de transit sont précisées.
- ➔ Il sera nécessaire d'analyser périodiquement les sédiments de Lyvet
- ➔ Les sédiments de Plouër n'ont pas fait l'objet d'une analyse alors qu'ils proviennent d'un port.

---

## SECURITE DU SITE

- Une clôture qualifiée d'anti-intrusion est-elle suffisante à la sécurisation du centre de transit ?

-----

Une étude de danger est associée à l'étude d'impact. Il n'existera pas de stockage de produits dangereux. Les seuls stockages concernent les sédiments valorisés depuis le site.

Des dispositions seront prises afin que la sécurité des personnes travaillant sur le site soit assurée. Il existe au niveau des lagunes de décantation en elles-mêmes un risque de chutes de tiers dans les bassins et noyade.

L'accès au site sera interdit aux riverains/promeneurs ou à toute personne n'ayant pas autorisation de pénétrer. L'article 1/6° précise que la prévention contre les intrusions sera assurée par le bouclage du site par des clôtures périphériques, la mise en place d'un portail en entrée de site fermé en phase de remplissage et la mise en place de panneaux interdisant l'accès au site et informant des dangers.

Nous attirons l'attention sur l'importance de la clôture (COU.04) anti-intrusion. Il existe à proximité des chambres d'hôtes et des gîtes qui accueillent des familles dont des enfants. Par ailleurs le centre de transit est longé sur deux façades par le chemin de grande randonnée GR 34C et par un chemin de petites randonnées. Le GR est également utilisé par les cavaliers.

## CONCLUSION

- ➡ La sécurisation du site sera assurée par la pose d'une clôture périphérique et d'un portail d'accès ainsi que de panneaux interdisant l'accès au site et informant des dangers.

---

## PERENNISATION DU PROJET

- L'assiette du projet appartient à qui ?
- Le projet de centre de transit est-il techniquement pérenne ?

-----

L'achat des 8 hectares de terrain dans le but de mettre en place un centre de transit permanent prouve qu'il y aura bien pérennisation. En étant propriétaire de ce site EDF s'engage dans ce processus en étant le propriétaire de ce centre de transit de sédiments du Petit Châtelier.

L'autorisation d'exploiter une ICPE délivrée par le Préfet déterminera sa pérennité administrative.

## CONCLUSION

- ➡ La pérennisation technique du projet est assurée par l'achat des 8 ha du centre de transit par EDF

## THEME N°5 – TRANSPORT DES SEDIMENTS VERS LES TERRES AGRICOLES

### MILIEU PHYSIQUE

- Le réseau routier situé à proximité (EI, p20) est-il suffisamment structuré pour le surcroît de trafic ?
- La RD 12 est-elle dimensionnée pour la circulation à double sens (page 35 de la notice) ?
- L'autorisation de voirie prend-elle en compte l'accroissement du trafic ?
- Quelles mesures pour préserver la voirie communale ?

-----

Le Conseil Général a délivré une autorisation de voirie après avoir pris connaissance du projet et de ses éventuelles conséquences sur le réseau routier départemental. Le maître d'ouvrage nous confirme son accord.

L'observation COU.04 concerne les 12 communes appelées à recevoir des sédiments.

La Commune de Saint-Samson sur Rance est cependant la plus impactée en raison de la proximité d'une voie communale. Il est nécessaire que celle-ci située le long du centre de transit (Petit Châtelier, Vaugarni) soit limitée en tonnage et interdite à tous les engins du chantier d'aménagement du centre de transit. Un seul accès (entrées et sorties) devra se faire à partir de la route départementale.

Le dossier comprend la liste de toutes les parcelles destinées à recevoir des sédiments afin de valoriser les terres agricoles. L'utilisation de camions de 38 tonnes n'est pas adaptée aux structures de la voirie communale. Elle ne facilitera pas l'épandage sur les parcelles agricoles. Il existera des difficultés au niveau de l'entrée sur ces parcelles et un risque d'enlèvement.

L'utilisation de tracteurs avec remorques agricoles comme l'indique dans sa réponse le Mo, est préférable afin de limiter ces inconvénients en réduisant la charge. Ceci facilitera également la conservation en bon état de la voirie communale. Cette évacuation réalisée par des tracteurs avec remorques n'était pas clairement indiquée dans le dossier soumis à enquête.

Une circulation en sens unique sur ces voies communales est de la compétence de chaque Maire. Afin de ne pas trop pénaliser les autres usagers de ces voies l'obligation de sens unique pourrait être imposée uniquement aux engins transportant les sédiments dans le cadre d'une organisation en interne.

Le choix des terres d'épandage devrait donc prendre en compte la nature des engins de transport utilisés et les caractéristiques routières de chaque parcelle à desservir en accord avec les gestionnaires concernés.

Un état initial pourrait être réalisé, étant entendu que le tonnage total se répartira entre différents sites et que les engins agricoles de type remorque et tracteur limiteraient ces impacts.

### CONCLUSION

- Le Maître d'Ouvrage précise que le Conseil Général a donné son accord sur le projet, son réseau routier pourra supporter l'augmentation du trafic.
- L'utilisation de tracteurs avec remorques permettra de limiter les impacts sur les structures des chaussées et facilitera l'accès aux parcelles agricoles et l'épandage des sédiments
- Une concertation avec les collectivités est cependant nécessaire afin que des mesures de police soient éventuellement mises en œuvre concernant les sens de circulation.

---

### MILIEU HUMAIN

- Combien de temps durera l'évacuation des sédiments ?
- Est-il possible de créer un sens unique ?
- La sécurité des usagers du GR sera-t-elle assurée ?



-----

Les sédiments évacués seront solides et compacts, ils ne dégageront ni odeur, ni poussières. Nous ne reviendrons pas sur la structure des chaussées (abordée précédemment).

#### Lyvet 2 : En 2014/2015

Il serait préférable d'utiliser des tracteurs avec remorques (24t = 3 essieux). Ceci permettrait sur la base de 12,5 circuits à l'heure d'évacuer 2400 tonnes par jour. Le volume de 65 000 représente un tonnage de 117 000 tonnes soit 49 jours (10 semaines)

#### Phases ultérieures : Centre de transit en pleine capacité

Le tonnage maximum du centre estimé à 180 000 tonnes soit sur la base 2400 t/j 75 jours (15 semaines).

Cette solution permettrait de situer dans une fourchette comprise entre 10 et 15 semaines selon le remplissage des lagunes. Elle permettrait de mieux respecter l'état des voiries.

Pour les usagers une circulation en sens unique sur ces voies communales est de la compétence de chaque Maire. Afin de ne pas trop pénaliser les autres usagers l'obligation de sens unique pourrait être imposée uniquement aux engins transportant les sédiments dans le cadre d'une organisation en interne.

#### Liaisons douces

Il existe une voie douce dans l'emprise du réseau routier, le long des façades Est et Nord du site. Le GR 34C longera les camions et remorques qui iront vers le Petit Châtelier ou la Hisse. Il y a également un chemin de petite randonnée vers Plouër. Le GR est également accessible à un circuit équestre.

Les usagers de ce GR pourraient être sécurisés en les transférant hors des chaussées, le long des merlons du centre de transit, à l'extérieur de la clôture anti-intrusion. Ces dispositions n'ont pas de conséquence sur le trajet sur l'inscription au PDIPR.

#### CONCLUSION

- ➡ La durée de l'évacuation des sédiments en 2015 serait d'environ 10 semaines (remorques de 24t).
- ➡ Elle serait portée au maximum à 15 semaines lorsque le centre de transit sera en pleine charge.
- ➡ La mise en place d'éventuels sens unique est de la responsabilité de chaque Maire
- ➡ Ces transports poseront des difficultés aux usagers du GR 34C et aux cavaliers

---

#### PERENNISATION DU PROJET

- Le réseau routier est-il pérenne ?
- La présence de la ligne SNCF est-t-elle une garantie sur la pérennité des transports ?

-----

La pérennisation du transport par route existe puisque le réseau proche est départemental. Le choix de ce site est renforcé par la présence en cas de besoin, de la voie ferrée, ceci quelque soit les matériaux à transporter et quelque soit leur type de valorisation (agricole, BTP ou autres).

#### CONCLUSION

- ➡ Le centre de transit étant desservi par un réseau routier existant, le projet est pérenne
- ➡ La pérennisation des transports est renforcée par l'existence d'une ligne de chemin de fer.

## THEME N°6 – VALORISATION DES TERRES AGRICOLES

### MILIEU PHYSIQUE

- Est-il possible d'obtenir une dérogation pour l'épandage sur les terres maraîchères ?

Une dérogation peut toujours être demandée pour ce qui concerne la période d'épandage (cultures maraîchères), cependant la superficie actuelle satisfait largement les besoins.

### CONCLUSION

- ➡ Cette autorisation n'est pas de notre compétence.

---

### PATRIMOINE ET MILIEU NATUREL

- La méthode d'épandage des sédiments sur les terres agricoles sera-t-elle satisfaisante ?

L'épandage sur 10 cm est demandé par la CDNPS, il s'agit d'une épaisseur maximum afin de ne pas porter atteinte au paysage, notamment lorsque l'épandage se fait dans sites classés ou inscrits.

L'inscription au programme d'épandage des sédiments marins n'autorise pas à procéder avec ces matériaux à des nivellements des sols agricoles. Il ne s'agit pas de matériaux de remblai.

### CONCLUSION

- ➡ Le projet en limitant à une couche régulière de 10 cm prend en compte la nécessité de maintenir le vallonnement actuel des terres agricoles.

---

### PERENNISATION DU PROJET

- La superficie des terres agricoles disponibles sera t-elle suffisante ?

La superficie des terres agricoles susceptibles d'accueillir les sédiments est largement suffisante. Il existe une possibilité d'élargir cette offre s'il était accordé une dérogation pour les cultures maraîchères.

La présence d'une ligne de chemin de fer pourrait apporter d'autres débouchés afin de les évacuer vers des terres plus lointaines

Il serait également possible à partir de cette ligne SNCF de trouver d'autres sources de valorisation.

### CONCLUSION

- ➡ La superficie actuellement disponible de terres agricoles pérennise le projet pour une longue durée.

---

## THEME N°7 – BILAN ET ENJEU FINANCIER

### BUDGET 2014/2015

- Quelles sont les recettes ?
- La remise en état du réseau routier est-elle financée ?
- La dépréciation de l'activité et du bien du Petit Châtelier est-elle prévue ?
- La phase de ressuyage est-elle financée ?

Le budget 2014/2015 qui nous est présenté ne permet pas d'identifier une somme destinée à la prise en compte de la baisse d'activité et de la dépréciation du bien du Petit-Châtelier. Le Mo nous confirme que ceci n'est pas budgétisé. Il propose un suivi de la situation de cette activité au thème 4 (Centre de Transit, impact sur le milieu humain). Nous renvoyons à ce thème.

Il n'existe pas également de budget destiné à la remise en état du réseau routier. Il est proposé par le MO de remplacer les camions par des tracteurs avec remorques (voir thème 5 – milieu physique).

La montant total des dépenses et recettes est de	1 450 000 €	
Les recettes seront alimentées par EDF pour	1 000 000 €	(69 %)
Autres financements	450 000 €	(31 %)
La part fixe d'investissement de départ est de	690 000 €	
Les recettes seront alimentées par EDF pour	476 000 €	(69 %)
Autres financements	214 000 €	(31 %)
La part variable à l'unité d'opération (pour 2014) est de	760 000 €	
Les recettes seront alimentées par EDF pour	524 400 €	(69 %)
Autres financements	235 600 €	(31 %)
Budgétisation annuelle	254 000 €	(760 000 / 3)
Les recettes seront alimentées par EDF pour	175 260 €	(69 %)
Autres financements	78740 €	(31 %)

Le prix de revient moyen annuel du m3 dragué est de 11,70 € (760 000 / 65000) soit 3,90 €/m3/an. Le Maître d'ouvrage confirme que le financement est assuré en totalité.

#### CONCLUSION

- ➔ Le financement programmé par EDF est de 1 000 000€
- ➔ Le financement du projet est assuré en totalité.
- ➔ Le coût global n'est pas démesuré à condition que les opérations de dragage soient pérennisées.

---

#### PERENNISATION DU FINANCEMENT

##### ➤ Le financement des opérations futures de Lyvet est-il pérennisé ?

Le budget 2014/2015 comprend une charge d'exploitation de 760 000 € afin de draguer et valoriser 65 000 m3, soit 11,70 € le m3.

Ce coût d'exploitation comprend des charges variables en fonction du nombre de m3 dragués mais il comprend également des charges fixes (transport et démontage de la dragueuse, fourniture de canalisations de transfert). Si le volume était supérieur le coût ne serait donc pas proportionnel. Nous ne disposons pas d'éléments nous permettant d'isoler ce coût

Nous pouvons cependant estimer le montant maximum que coûterait une opération réalisée tous les trois ans sur la base de 90 000 m3 soit 1 053 000 € (90 000 m3 x 11,7€).

Ce coût représente un financement annuel à assurer de 351 000 € qui sur la base de 2014//2015 (non validée pour la poursuite des opérations) équivaut à :

EDF financerait	351 000 x 69% =	242 190 €
Autres financements	351 000 x 31% =	109 000 €

#### CONCLUSION

- ➔ Le coup annuel à Lyvet sur la base actuelle serait de 351 000 €.
- ➔ Ce montant compte tenu de l'importance de l'usine marémotrice et de la population représentée à l'échelle du bassin nous paraît mesuré.

## D - BILAN

### AVANTAGES

#### THEME N°1 – AVIS GLOBALE SUR LE PROJET DE DESENVASEMENT

- L'hydro-curage de la Rance à partir du piège de Lyvet a déjà fait ses preuves, il a permis d'obtenir de bons résultats, c'est pourquoi ce projet ne suscite aucun avis défavorable.
- Le projet de dragage de la Rance à partir du piège de Lyvet et la réalisation du centre de transit constituent bien un enjeu estuarien.
- Le projet, au delà de l'estuaire, est également un enjeu essentiel pour le maintien de la navigabilité de la liaison Manche Océan, plus particulièrement la liaison de Dinan à la Manche pour la voile et les vedettes touristiques.
- Les opérations de dragage, en déplaçant les sédiments de façon appropriée, peuvent avoir des effets positifs sur l'état de conservation des estuaires (DOCOB).
- Le SAGE demande que le projet de Lyvet s'intègre dans la pérennisation du désenvasement pour l'ensemble de l'estuaire.
- Le projet Lyvet 2 prend bien en compte l'enjeu estuarien du point de vue environnemental en mettant en application les prescriptions et fiches d'actions prévues au niveau de l'ensemble de l'estuaire.

#### THEME N°4 – CENTRE DE TRANSIT DES SEDIMENTS

- Le centre de transit est à une bonne distance compte tenu de la nécessité de respecter les périmètres de protection situés tout le long de la vallée de la Rance.
- Le trajet des sédiments s'effectue au plus court
- Le choix du site respecte les sites classés
- Le centre de transit aura une capacité suffisante par rapport aux objectifs annoncés pour 2014/2015
- Le site aura une marge complémentaire de 35 000 m<sup>3</sup> pour les phases ultérieures
- Le phasage d'essuyage sera continu dès le début de la décantation, l'eau clarifiée ne fera que passer par le bassin de clarification dont la capacité sera suffisante.
- En cas de besoin l'enlèvement des quelques sédiments qui pourraient être présents dans le bassin de clarification se fera manuellement de façon à préserver son étanchéité.
- L'appel à un bureau d'étude spécialisé sur la constitution et la mise en oeuvre des lagunes et de leurs merlons permettra d'obtenir de bons résultats.
- L'utilisation des sédiments de la lagune n°1 en complément d'étanchéité, sera en cas de besoin, remplacée par des matériaux de même qualité provenant de l'extérieur.
- Les brèches d'évacuation des sédiments, pratiquées dans les merlons, seront situées en partie haute des lagunes et reconstituées aussitôt à l'identique.
- La construction du centre de transit sera réalisée hors de la période estivale.
- Le calendrier de fin de dragage fixé à fin février permettra de préserver le Tadorne de belon.

- Le programme de contrôle et de suivis envisagé par le maître d'ouvrage permettra d'intervenir dès qu'il sera nécessaire pour la bonne tenue des ouvrages et le bon déroulement des différentes opérations.
- Il existe une garantie financière qui permettra de remettre en état de culture le centre de transit en cas d'arrêt définitif du fonctionnement de celui-ci.
- La visibilité, entre le manoir du Châtelier-Guitrel et le centre de transit, est inexistante en raison de la présence d'une déclivité, d'espaces boisés classés et de haies à préserver.
- Les haies protégées situées à l'intérieur de l'emprise du projet seront préservées.
- La zone humide située à l'ouest du centre de transit sera préservée.
- Les dispositions mises en œuvre afin de contrôler la qualité des matériaux accueillis sur le centre de transit sont précisées.
- La sécurisation du site sera assurée par la pose d'une clôture périphérique et d'un portail d'accès ainsi que de panneaux interdisant l'accès au site et informant des dangers.
- La pérennisation technique du projet est assurée par l'achat des 8 ha du centre de transit par EDF

#### **THEME N°5 – TRANSPORT DES SEDIMENTS VERS LES TERRES AGRICOLES**

- Le Maître d'Ouvrage précise que le Conseil Général a donné son accord sur le projet, son réseau routier pourra supporter l'augmentation du trafic.
- L'utilisation de tracteurs avec remorques permettra de limiter les impacts sur les structures des chaussées et facilitera l'accès aux parcelles agricoles et l'épandage des sédiments
- La durée de l'évacuation des sédiments en 2015 serait d'environ 10 semaines (remorques de 24t).
- Elle serait portée au maximum à 15 semaines lorsque le centre de transit sera en pleine charge.
- La mise en place d'éventuels sens unique est de la responsabilité de chaque Maire
- Le centre de transit étant desservi par un réseau routier existant, le projet est pérenne
- La pérennisation des transports est renforcée par l'existence d'une ligne de chemin de fer.

#### **THEME N°6 – VALORISATION DES TERRES AGRICOLES**

- Le projet en limitant à une couche régulière de 10 cm prend en compte la nécessité de maintenir le vallonnement actuel des terres agricoles.
- La superficie actuellement disponible de terres agricoles pérennise le projet pour une longue durée.

#### **THEME N°7 – BILAN ET ENJEU FINANCIER**

- Le financement programmé par EDF est de 1 000 000€
- Le financement du projet est assuré en totalité.
- Le coup annuel à Lyvet sur la base actuelle serait de 351 000 €.
- Ce montant compte tenu de l'importance de l'usine marémotrice et de la population représentée à l'échelle du bassin nous paraît mesuré.

## **INCONVENIENTS**

### **THEME N°4 – CENTRE DE TRANSIT DES SEDIMENTS**

- ➔ Le projet soumis à enquête présente des impacts sonores qui dépassent les normes admises.
- ➔ La présence du bassin de clarification devant les chambres d'hôtes présente un impact visuel qui n'est pas pris en compte
- ➔ La pompe de relevage des eaux claires est susceptible d'être activée la nuit.
- ➔ Il existe un risque fort de voir une diminution de l'activité de chambres d'hôtes et gîtes.
- ➔ Le bien immobilier sera déprécié
- ➔ Il sera nécessaire d'analyser périodiquement les sédiments de Lyvet
- ➔ Les sédiments de Plouër n'ont pas fait l'objet d'une analyse alors qu'ils proviennent d'un port.

### **THEME N°5 – TRANSPORT DES SEDIMENTS VERS LES TERRES AGRICOLES**

- ➔ Une concertation avec les collectivités est cependant nécessaire afin que des mesures de police soient éventuellement mises en œuvre concernant les sens de circulation.
- ➔ Ces transports poseront des difficultés aux usagers du GR 34C et aux cavaliers.

### **THEME N°7 – BILAN ET ENJEU FINANCIER**

- ➔ Le coût global n'est pas démesuré à condition que les opérations de dragage soient pérennisées.
-

## **MESURES COMPENSATOIRES**

Le bilan permet de mettre en balance les avantages et inconvénients du projet. Il est possible de supprimer, réduire ou compenser ces inconvénients en mettant en œuvre les dispositions suivantes :

### **THEME N°4 – CENTRE DE TRANSIT DES SEDIMENTS**

- Il est possible de supprimer l'impact sonore en validant le mémoire en réponse permettant de supprimer la lagune 2 et la remplacer par des merlons anti-bruit.
- Il est possible de réduire l'impact sonore et visuel en déplaçant le bassin de clarification dans la partie basse de la lagune n°5
- Il est nécessaire afin de bien mesurer cet impact d'établir un bilan de cette activité de chambres d'hôtes et de gîte.
- Il serait utile de procéder à une appréciation du bien immobilier avant travaux
- Il sera possible de mettre en place une analyse régulière des sédiments de Lyvet en début et pendant les phases de dragage.
- Il est nécessaire d'écarter tout risque par une analyse des sédiments de Plouër avant de les mettre en œuvre au petit Châtelier.

### **THEME N°5 – TRANSPORT DES SEDIMENTS VERS LES TERRES AGRICOLES**

- Les itinéraires à emprunter pourront être validés en accord avec les communes, sinon un état des lieux du réseau pourrait être fait
- Il est possible de transférer le GR 34C en dehors des chaussées le long du centre de transit.

### **THEME N°7 – BILAN ET ENJEU FINANCIER**

- Il peut être envisagé la pérennisation du financement par une programmation pluriannuelle.
-

## DELIBERATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le projet d'hydro dragage des sédiments de la Rance à partir du piège de Lyvet était attendu depuis près de dix ans par les riverains, les communes, les usagers et les associations locales. Depuis la dernière opération de Lyvet en 2001/2002, le Maître d'ouvrage a suivi l'évolution du piège constatant au bout de trois années qu'il était à nouveau plein.

A partir de l'expérience acquise la décision a été prise de créer un centre de transit permanent des sédiments. La difficulté principale a été tout au long de ces années de se procurer un site qui soit le plus proche possible du piège et qui du point de vue environnemental puisse être accepté par tous, notamment par les services en charge de faire respecter les différentes mesures de protection qui se situent tout le long de la vallée.

Nos rencontres avec les acteurs principaux de la Rance nous ont permis de mesurer les différents enjeux et les attentes que ce projet suscite.

Le dossier qui a été présenté au public était assez complexe mais comprenait tous les éléments indispensables à sa compréhension. Nous sommes convaincus que le site de Lyvet doit être l'objectif prioritaire n°1 de désenvasement de l'estuaire de la Rance. Nous sommes tout autant convaincus que le budget de 1 450 000 € n'est pas démesuré dès lors que le résultat attendu sera au rendez-vous.

L'attente doit se traduire par une obligation de résultat :

- De meilleures conditions de navigabilité dans la partie amont du secteur 2 du chenal principal de la Rance.
- Une estimation et un suivi de l'étendue des améliorations le long de chenal en direction de l'aval.
- Un suivi de la biodiversité et plus particulièrement de l'avifaune au bout de 2 voir 3 ans (impacts cumulés).

Ce piège à sédiments n'est pas seul et c'est ce qui constitue sa force, il s'accompagne d'un centre de transit des sédiments qui permet d'effacer tous les aspects négatifs quant à l'usage temporaire de terres agricoles. Il permet à partir d'un endroit unique de contrôler l'évolution de la décantation et la qualité du retour des eaux clarifiées dans le milieu naturel. Cet ouvrage va avoir pour mission de transformer un matériau qualifié de déchets en sédiment de valorisation.

Le bilan des avantages et inconvénients ayant pour référence la réglementation sur les ICPE montre que de nombreux points sont positifs, mais il subsiste des améliorations à apporter pour lesquelles nous présentons des mesures compensatoires. C'est pourquoi nous émettrons ci-après un avis favorable, celui-ci sera accompagné de deux réserves et de quelques recommandations.

- Nous estimons que le mémoire présenté par M. le Président de Coeur Emeraude en réponse aux recommandations de l'autorité environnementale doit être validé et intégré définitivement au projet.
- Dans ce même contexte nous demandons que le bassin de clarification soit transféré dans la partie basse de la lagune n°5 (derrière la haie protégée) et que son emplacement actuel soit maintenu en espace naturel.

Les recommandations sont à analyser avec autant de soins car elles constituent souvent des réponses à certaines inquiétudes mais elles ne constituent pas une modification du projet c'est pourquoi nous les qualifions de recommandations.

Avant de conclure cette délibération nous tenons à préciser que le véritable enjeu pour la réussite de ce projet c'est sa pérennisation. Nous estimons concernant les ouvrages que le site d'hydro-curage de Lyvet est et sera pérenne, le centre de transit ainsi que l'évacuation vers les terres agricoles et la disponibilité de ces dernières, seront pérennes.

Le transfert hydraulique, entre le piège à sédiments et le centre de transit, mis en œuvre par l'utilisation d'une parcelle privée ne sera pérenne que si la convention institue une servitude discontinue.

Nous n'avons aucun avis à donner sur le financement à venir, donc hors sujet, cependant pour que les avantages issus de cette phase opérationnelle Lyvet 2 ne soient pas perdus, une programmation pluriannuelle doit être engagée (structure adaptée).



## D - AVIS

### COMPTE TENU DE CE QUI PRECEDE,

- Vu** - La décision du 2 juillet 2014 de Mme la Présidente du TA désignant la Commission d'enquête,  
- L'arrêté de M. le Préfet des Côtes d'Armor du 8 juillet 2014 prescrivant et organisant l'enquête.
- Vu** - Les 1<sup>ers</sup> et 2<sup>èmes</sup> avis publiés dans « Ouest - France 22 et 35 » et « Le Télégramme »,  
- Le PV de constat d'affichages du 11 juillet 2014 établi par Me Philippe TROUVE, huissier de justice,  
- Nos constatations personnelles sur la maintenance de ces affichages et celui de la réunion publique,  
- La publication de l'avis d'enquête sur les sites Internet de la Préfecture et de Coeur Emeraude,
- Vu** - Le Projet d'aménagement du centre de transit des sédiments et les trois dossiers associés,  
- La composition du dossier d'enquête notamment l'étude d'impact,  
- L'avis émis par l'Autorité environnementale et ceux relatifs aux différentes procédures associées
- Vu** - Les questions orales posées lors de la réunion publique,  
- Les observations portées sur le registre d'enquête et les courriers annexés,  
- Les entretiens avec le public lors des permanences,  
- Le mémoire en réponse aux observations du public présenté par Coeur Emeraude.

### NOUS CONSIDERONS

- Que la réunion publique nous a permis de prendre connaissance des enjeux du projet,
- Que les permanences ont permis à toutes les personnes qui le souhaitent d'être reçues,
- Que les audits réalisés auprès des élus et des différents acteurs du bassin de la Rance nous ont apporté beaucoup d'informations.

### NOUS CONSIDERONS

- Que les avantages de ce projet sont nettement supérieurs aux inconvénients, lesquels peuvent être supprimés en prenant en compte notre avis assorti de deux réserves et de recommandations.

Nous émettons pour ce projet d'exploitation d'un centre de transit de sédiments de la Rance (Plateforme) à Saint-Samson-sur-Rance au lieu-dit « Le Petit Châtelier » au titre des installations classées pour l'environnement :

### UN AVIS FAVORABLE,

#### ▪ SOUS RESERVE QUE

- Le mémoire de l'association « Coeur Environnement » émis en réponse aux recommandations de l'Autorité environnementale soit validé et intégré au projet avec ajout de la réserve ci-dessous.
- Le bassin de clarification soit transféré dans la partie basse de la lagune n°5 (derrière la haie protégée) et que son emplacement actuel soit maintenu en espace naturel.

#### ▪ NOUS RECOMMANDONS

- Une analyse des sédiments provenant du port de Plouër et des sédiments complémentaires nécessaires à l'étanchéité des fonds de lagunes.
- Une évacuation des sédiments vers les terres agricoles au moyen de tracteurs avec remorques et empruntant des itinéraires validés par les communes.
- Une mesure de l'impact du projet sur l'activité du petit Châtelier et sur la dépréciation du bien immobilier.
- Un transfert du GR 34C en dehors des chaussées le long du centre de transit.

Gérard BESRET  
C.E. titulaire



Martine VIART  
C.E. titulaire



Le 24 septembre 2014  
Jean-Charles BOUGERIE  
Président de la commission

