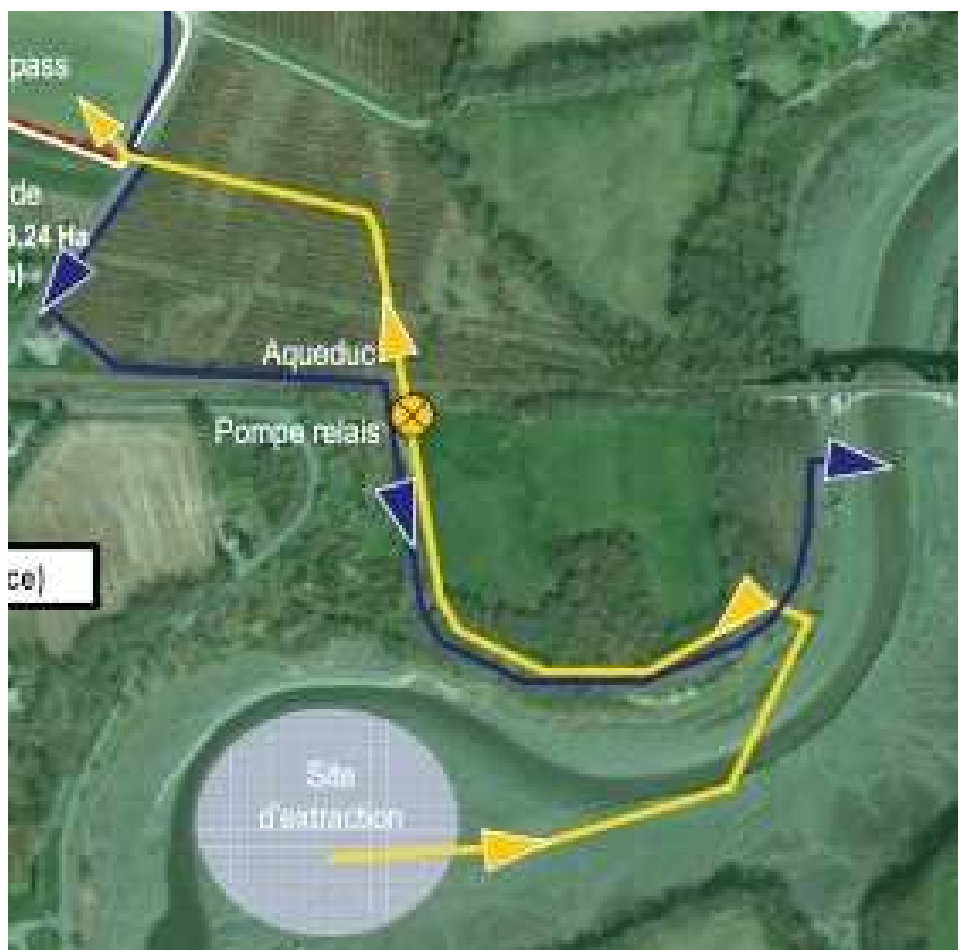


COMITE OPERATIONNEL DES ELUS ET USAGERS DE LA RANCE ET DE LA COTE D'EMERAUDE

TRAVAUX EN SITE CLASSE ET NOTICE NATURA 2000



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).

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.

Afin d'envisager une nouvelle phase opérationnelle de dragage il est nécessaire qu'une autorisation de travaux en site classé et en site inscrit soit accordée au Maître d'ouvrage en charge de l'opération pour l'emprise du site de dragage située dans le lit de la Rance et pour l'emprise du parcours des canalisations devant assurer la liaison hydraulique entre le piège à sédiments et le centre de transit.

Description du projet

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 l'autorisation relative à la réalisation de travaux en site classé et notice Natura 2000.

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 Cœur 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 (DPM)

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 Beausais (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 par le PAGD du SAGE.

Thème n°2 : SITE D'HYDRO-CURAGE DE LYVET

MILIEU PHYSIQUE

DIMENSION DU PIEGE

- Une extension du piège est-elle possible ?
- L'objectif est-il de vider le piège quelque soit le volume dragué ?

Depuis 2001, la phase terminale de comblement du piège à sédiments a été atteinte en 2004. En raison d'un léger tassement du merlon périphérique (2,30 au lieu de 2.70) le volume est aujourd'hui estimé à 63 000 m³. C'est pourquoi le projet prévoit un volume d'environ 65 000 m³.

Le piège de Lyvet n'est pas extensible. Il s'étend au maximum tout autour. Un merlon de vase est nécessaire afin de le protéger des pollutions extérieures notamment lors des opérations de dragage. Ce merlon est également utile pour protéger le piège lors de l'arrivée du courant à chaque marée.

Le fond du piège correspond au sol dur au-delà duquel le travail de la drague devient impossible sans désagréger le sous-sol. La limite supérieure correspond aux mesures bathymétriques.

Pour que le dragage soit efficace il est donc nécessaire que le piège soit vidé au bout de 3 ans, dans ce cas nous constatons que les dimensions du piège sont suffisantes.

CONCLUSION

- Le volume du piège est suffisant pour extraire le volume constaté au bout de trois ans
- La superficie du piège est étendue au maximum vis-à-vis de l'environnement extérieur

VOLUME A DRAGUER

- Les capacités d'accueil du centre permettent-ils d'accueillir les 65 000 m3 annoncés ?
 - Le volume supplémentaire estimé à 15 000 m3 peut-il être accepté par le centre de transit ?
 - L'objectif quantitatif de 65 000 m3 correspond t-il à une limite financière ?
 - Le marché est passé avec un objectif de volume ou une obligation de résultat ?
-

L'estimation du volume à draguer de 65 000m3 permet de s'assurer que la capacité d'accueil du centre de transit sera suffisante, cependant ce volume demeure théorique. Lors de cette campagne Lyvet 2 il reste une marge de 35 000 m3.

Il ne faudrait pas, s'il reste des sédiments dans le fond du piège, que le dragage s'arrête lorsque les 65 000 m3 seront atteints alors qu'il restera de la place au centre de transit. Dans cette situation le piège sera à nouveau plein avant trois ans.

Par ailleurs il existe un envasement situé en face de l'entrée du piège (estimé entre 10 000 et 15 000 m3), il doit également disparaître. Non seulement il est dans le chenal mais de plus il se trouve dans une zone d'attente avant que les bateaux pénètrent dans l'écluse. Il serait anormal d'avoir vidé le piège alors que dans le chenal, là où existent des obligations de maintien de la navigabilité, il resterait de la vase.

Nous ne partageons pas l'avis des intervenants qui souhaitent fixer un volume à extraire à partir de Lyvet ce qui aurait des conséquences néfastes pour l'environnement. Mais l'indication de volume ne doit pas être le seul critère pour lancer l'appel d'offre auprès des entreprises. Il est nécessaire de parler d'obligation de résultat.

L'objectif recherché est d'obtenir une amélioration tangible de la navigabilité dans le chenal de la Rance et le rétablissement de l'aire en attente d'éclusage, ceci par le vidage complet du piège à sédiments et par l'enlèvement de l'envasement situé en face de la sortie du piège.

CONCLUSION

- ➡ Le volume de 65 000 m3 pourra être accueilli au centre de transit qui disposera d'une marge de 35 000 m3 supplémentaires.
 - ➡ Il est inutile de fixer un volume à atteindre toutefois le volume de 65 000 m3 ne doit pas constituer une limite maximum de la vase à extraire, le piège doit être entièrement vidé.
 - ➡ L'envasement situé en face de la sortie du piège doit être retiré et l'aire pour les bateaux en attente d'éclusage doit être rétablie.
-

EFFICACITE DES CHASSES D'EAU

- A quoi servent les chasses d'eau ?
 - Si ces chasses d'eau s'avéraient efficaces, seraient-elles renouvelées ?
-

Il est exact que la présence des deux courants opposés fait perdre de l'intérêt aux opérations de chasses d'eau, le retour de la vase au même endroit est inéluctable.

Cependant la proposition faite par Coeur Emeraude de profiter du vidage du piège pour engager une chasse d'eau afin d'observer ce qui se passe nous parait très intéressante. Cela permettrait de voir les conséquences de cette chasse d'eau sur l'envasement situé en face de la sortie du piège lors des marées suivantes. Cela pourrait également décoller la vase située un peu à l'aval et lui permettre par les marées suivantes de remonter à la hauteur du piège alors que celui-ci sera en état de fonctionner.

CONCLUSION

- ➡ L'usage des chasses d'eau pendant la période de dragage pourrait avoir des effets bénéfiques sur le désenvasement.

MILIEU NATUREL

PROTECTION DE L'AVIFAUNE

- Le projet préserve-t-il les classements en site classé, en ZNIEFF et en zone Natura 2000 ?
 - Les opérations répétées peuvent-elles avoir des conséquences sur la faune et de la flore ?
 - L'ajustement du calendrier de dragage permet-il de préserver le Tadorne de Belon ?
 - Le projet devra prendre en compte les prescriptions de la délégation à la mer et au littoral.
-

La turbidité de l'eau sera surveillée constamment, dès lors que le seuil d'alerte fixé à 100 mg/l sera atteint, les mesures deviendront horaires. En cas d'atteinte du seuil d'arrêt fixé à 250 mg/l l'extraction sera arrêtée.

Le site est qualifié d'important pour les oiseaux en général et certaines espèces en particulier. Il est démontré que le projet peut avoir des effets bénéfiques sur la qualité environnementale du site en évitant l'extension des vasières et leur évolution vers des herbues, ce qui permet à l'avifaune qui y trouve son alimentation d'être protégée.

Le site, classé en « zone Natura 2000 », est qualifié de majeur pour une espèce protégée : le Tadorne de Belon. Les travaux de curage réalisés antérieurement ont été jugés pertinents et sans effets négatifs sur l'avifaune cependant les dérangements sont à éviter car des difficultés temporaires de reproduction de cette espèce ont été constatées en 2001.

Le Maître d'ouvrage prend pour référence l'expérience acquise lors de la phase précédente de 2001. Il rappelle qu'un retour à l'équilibre biologique du milieu a été constaté une fois que les opérations de dragage ont été terminées. Une modification du calendrier des travaux est toutefois proposée par le Mo en réponse à l'Ae.

Impact cumulé

Nous attirons l'attention sur le caractère ponctuel de l'opération de curage précédente. Le projet aujourd'hui se voulant pérenne, il doit garantir sur le long terme la protection des espèces et vérifier qu'elles ne souffrent pas de l'intensification répétée des opérations de curage.

L'évolution des espèces floristiques et faunistiques (déplacements vers d'autres secteurs de l'estuaire) devra faire l'objet d'un suivi spécifique à cette zone comme il a été fait lors de la première opération mais avec une périodicité plus rapprochée (le précédent bilan était à 5 ans).

Indépendamment des opérations de dragage, celles-ci vont nécessiter des phases d'installation et de dépose de la drague et des canalisations. Ce sont des risques d'impacts temporaires mais qui cumulés, pourraient à terme porter préjudice à la conservation du site classé. Il est nécessaire que des mesures spécifiques soient prévues (grues, transport des canalisations, engins de pose). La demande de la CDNPS à ce sujet est prise en compte.

CONCLUSION

- ➡ En 2001 un retour à l'équilibre biologique du milieu a été constaté une fois que les opérations de dragage ont été terminées.
- ➡ Les travaux de curage réalisés antérieurement ont été jugés pertinents et sans effets négatifs sur l'avifaune.
- ➡ Le calendrier sera adapté s'il y a validation du mémoire en réponse aux recommandations de l'Ae.
- ➡ Des mesures de protection de la qualité de l'eau seront mises en œuvre, notamment la surveillance de la turbidité.
- ➡ Il existe un risque d'impact cumulé en raison des opérations de dragage, de pose et dépose des installations et des canalisations ?

IMPACT SUR LE PATRIMOINE INSCRIT À L'INVENTAIRE

- Depuis le manoir inscrit à l'inventaire des MH, le site de dragage de Lyvet est-il visible ?

Une visite au manoir du Châtelier nous a permis de constater qu'il existe depuis les jardins et terrasses positionnés en balcon, une vue plongeante sur la vallée de la Rance en direction de Lyvet. Cependant une colline en rive située au droit de la ligne de chemin de fer, masque complètement l'endroit où se trouve le piège.

CONCLUSION

- ➡ Le site de dragage de Lyvet n'est pas visible depuis le manoir du Châtelier-Guitrel et de ses dépendances, inscrits à l'inventaire complémentaire des monuments historiques.

MILIEU HUMAIN

SECURITE

- Le balisage du site de dragage sera-t-il suffisant (Kayaks etc.) ?
- Quelle profondeur pour la pose de la canalisation sous le chenal principal ?

Une information à destination des usagers sera mise en œuvre et un marquage rétro réfléchissant sur les flotteurs des canalisations réduira sensiblement les risques.

La gêne pour la navigation se trouvera au droit de l'enfouissement de la conduite de refoulement sous le chenal principal pour lequel des dispositions spécifiques seront mises en œuvre.

La demande de la CNL suppose une tranchée de 85 cm sous le chenal. Il est nécessaire de limiter la profondeur afin d'éviter un excès de turbidité.

Faut-il interdire toute activité de navigation, y compris pour les kayaks, durant les trois mois de dragage ?

L'article 2.4 de la convention qui sera passée avec le Mo dit que le concessionnaire supportera les frais d'établissement, d'entretien et de fonctionnement des installations de signalisation maritime qui seraient prescrites par le service de l'Etat compétent... leur mise en place sera effectuée sous le contrôle... des représentants du concédant.

CONCLUSION

- ➡ Des mesures de signalisation et d'information sont prévues pour sécuriser les usagers de la Rance.
- ➡ Des précautions seront prises pour la navigabilité en enfouissant la canalisation de relèvement des eaux chargées en sédiment sous le chenal.
- ➡ Le maître d'ouvrage sera tenu de respecter les prescriptions figurant dans la concession de la DML
- ➡ Au droit du chantier, en dehors du chenal, la sécurité ne pourra jamais être totalement assurée.

IMPACT SONORE

- Les mesures prises pour limiter l'impact sonore sont-elles suffisantes ?
- Quelles seront les périodes de fonctionnement ?
- L'organisation du chantier devra prendre en compte les dispositions spécifiques de la DML.

Les nuisances sonores seront atténuées par la présence d'une isolation phonique performante du moteur.

Les périodes de dragage se dérouleront uniquement lors des phases de niveaux hauts et en période diurne sur une durée de 8h à 10h par jour (durée limitée par les niveaux d'eau).

CONCLUSION

- ➡ Les périodes de dragage seront réalisées de jour
- ➡ Le matériel sera équipé d'une isolation phonique performante du moteur.

IMPACT VISUEL

- L'impact visuel de la drague sera-t-il atténué ?
 - Quel sera l'impact visuel de la drague depuis les parkings ?
 - L'information pourrait-elle être élargie à tous les visiteurs du site ?
-

Une information ciblée à destination des usagers est envisagée, mais toutes les installations ne pourront pas être masquées à la vue des visiteurs passant à proximité (parkings et pont routier). Nous rappelons que ce chantier ne sera pas visible du Châtelier-Guitrel.

CONCLUSION

- Les usagers seront destinataires d'une information ciblée.
 - Il ne sera pas possible de masquer toutes les installations
-

PERENNISATION DU PIEGE DE LYVET

- L'engagement de reposer la dragueuse tous les 3 ans suffit-il à la pérennisation ?
 - La concession d'utilisation du domaine public durant 30 ans est-elle suffisante ?
 - La notice Natura 2000 sera-t-elle à renouveler ?
 - La déclaration Loi sur l'eau sera-t-elle à renouveler ?
-

L'association Coeur Emeraude ne pourra jamais devenir propriétaire de l'emplacement du piège, celui-ci par sa nature fait et fera toujours partie du domaine public maritime (DPM). La pérennisation dépend donc de la durée de l'autorisation accordée par l'Etat.

Le projet de convention annexé au dossier d'enquête par la Délégation à la Mer et au Littoral (service de la DDTM) prévoit à l'article 3, une durée de 30 ans. Il ne s'agira pas uniquement d'une occupation, mais d'une « utilisation du domaine public maritime en dehors des ports ». Le décret n°2004-308 du 29 mars 2004 relatif à ce type de concession d'utilisation, prescrit à son article premier que celles-ci sont conclues pour une durée qui ne peut excéder trente ans.

La DML dans son avis indique que cette durée est apparue juridiquement adaptée à la situation et s'avère d'intérêt général.

Il s'agit donc bien d'une autorisation pérenne.

La pérennité du piège dépend aussi des précautions prises techniquement afin qu'il soit préservé. Les dispositions mises en places notamment les merlons de sédiments qui l'entourent le protègent des mouvements de la marée et du risque de pollution avec les matériaux externes lors des phases de curage. L'existence de ce piège est également pérenne.

La pérennisation du financement est abordée au Thème n°7 ci-dessous

CONCLUSION

- Le projet de concession annexé au dossier d'enquête prévoit la durée maximale autorisée de 30 ans, l'autorisation doit donc être assimilée à une autorisation pérenne.
 - Les dispositions techniques mises en œuvre il y a quatorze ans sont toujours efficaces, le piège est techniquement pérenne.
-

THEME N°3 – TRANSFERTS HYDRAULIQUES VERS LE CENTRE DE TRANSIT

MILIEU PHYSIQUE

- Le tracé de la canalisation de relèvement aura-t-il un impact sur le milieu physique ?

- La transparence hydraulique sera-t-elle assurée au droit de l'aqueduc SNCF ?
- Le perré de la parcelle 288 sera-t-il préservé ?
- La canalisation des eaux clarifiées légèrement enterrée aura-t-elle un impact sur le milieu physique ?

Les deux canalisations seront posées le long d'un chemin communal puis au travers d'une parcelle privée, classée en EBC.

Conduite de refoulement : Celle-ci servira de relevage aux eaux chargées de sédiments, elle sera posée sur le sol, elle n'occasionnera aucune modification du sous-sol mais elle constituera un obstacle en traversant l'EBC en son milieu, elle sera régulièrement déposée puis reposée lors de chaque phase opérationnelle de dragage. Ceci générera un coût qu'il aurait été souhaitable de ne pas avoir à supporter.

Canalisation des eaux clarifiées : Elle sera légèrement enterrée et aura un impact car elle laissera apparaître un léger mouvement de terrain sur son linéaire notamment le long de la rive gauche du chemin, sur l'autre rive le chemin soutient un perré qui devra être préservé. Cette canalisation ne traversera pas le milieu de l'EBC, mais elle le contournera (même parcelle) et présentera également un léger mouvement de terrain. Elle sera permanente y compris sur la parcelle privée mais en contournant l'EBC elle occasionnera une moins grande gêne que la conduite de refoulement.

La traversée de l'aqueduc SNCF se fera sur des trépièdes d'environ 50cm. Elle comprendra un tronçon amovible afin de garantir un accès complet de l'ouvrage au service de surveillance et d'entretien de la SNCF. Nous attirons l'attention sur la nécessité d'une surveillance étroite par la Mo afin qu'il n'y ait pas de fuites lors de la repose. Le fonctionnement de cette canalisation sera permanent (pluies). Les périodes de dépose ne pourront pas être longues.

La fermeture du chemin, prise en compte dans le projet, limitera les risques de détérioration, cependant des précautions seront à prendre durant la période travaux.

CONCLUSION

- ➡ Le tracé de la canalisation de refoulement n'aura pas d'impact physique sur le sous-sol, elle sera temporaire lors de chaque phase opérationnelle de travaux.
- ➡ Le tracé de la canalisation de retour des eaux claires aura un léger impact sur le sous-sol mais elle ne nécessitera pas de pose et dépose lors de chaque phase opérationnelle de dragage, son fonctionnement nécessite qu'elle soit permanente.
- ➡ Les dispositions prises concernant la fermeture du chemin permettront de préserver ces canalisations et le perré situé sur la droite.
- ➡ La canalisation des eaux clarifiées étant peu enterrée et son écoulement étant dans cette partie gravitaire, il existe un risque de détérioration au droit des entrées sur les parcelles agricoles.
- ➡ Il existe un risque de détérioration du perré situé en rive droite du chemin pendant les travaux.

MILIEU NATUREL

- L'ajustement du calendrier de dragage préservera t-il le tadorne de Belon ?
- Les sites classés, dont le chemin communal, seront-ils préservés ?
- Les transferts par canalisations créeront-ils des impacts ?
- Les transferts par canalisations aura-t-il un impact sur la circulation ?
- La fermeture du chemin suffira t-elle à préserver ce site classé ?
- Le manoir du Châtelier-Guitrel sera t-il impacté par la vue sur les canalisations ?
- Le contrôle de l'étanchéité du réseau sera-t-elle suffisante ?
- Quel est le contenu de la convention de passage dans l'EBC ?
- Les impacts répétitifs (dépose et repose des canalisations) sont-ils pris en compte ?

Le tracé des canalisations a la particularité de traverser sur toute sa longueur des sites naturels qui sont protégés : site naturel classé dans le lit de la Rance et aux abords immédiat, le reste du parcours est en

site naturel inscrit. Il existe également des ZNIEFF et des zones Natura 2000. Le projet prend bien en compte tous ces classements, les différents périmètres sont bien reportés.

Ce projet a pour objectif d'assurer la préservation d'un site naturel de caractère exceptionnel. Il s'agit de redonner à la Rance des conditions optimales de navigabilité, laquelle est fortement envasée.

Le développement durable autorise la préservation des usages pour les générations présentes. Cette nécessité ne dispense pas de mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires afin de limiter les impacts du projet sur son environnement. Toutes les dispositions sont prises afin de conserver le caractère naturel des lieux mais il y a des points sur lesquels nous attirons l'attention.

- Le Tadorne de Belon se nourrit et se reproduit aux abords immédiats de la Rance, donc également sur les rives. Nous avons abordé la nécessité de suivre l'évolution de cette espèce au Thème n°2, face au risque d'impact cumulé lorsque les phases d'hydro-curage se succéderont de manière plus rapprochées.
- Les canalisations à la sortie du lit de la Rance ne remettent pas en cause la végétation existante de l'EBC. Au droit de l'EBC du Châtelier-Guitrel, les chênes ne sont pas touchés, ils sont protégés par le choix du tracé. Il sera nécessaire de procéder à un léger élagage méthodique en lisière afin de ne pas abîmer les végétaux (RD 12). Les poses et déposes à cet endroit se feront manuellement.
- Les conduites traversent également l'emprise du périmètre de protection instauré autour du manoir du Châtelier-Guitrel. Depuis celui-ci et de l'endroit où se situeront les canalisations, il n'y aura pas d'impact visuel.
- Toutes les précautions seront prises afin que les canalisations soient étanches en conformité avec les dispositions du SAGE (Loi Eau).
- Le chemin sera utilisé lors de chaque opération de pose et de dépose de canalisations. Il faudra prendre des dispositions afin qu'il soit remis en état et qu'au fil du temps il ne subisse pas de dégradations (voir impact milieu physique)
- Le recours à ces deux canalisations (refoulement et retour des eaux claires) présente un impact très mesuré comparé à celui qu'aurait occasionné un transport par route.

CONCLUSION

- ➡ Le Tadorne de Belon est protégé par un aménagement du calendrier de la phase de dragage.
- ➡ Le passage des canalisations ne remet pas en cause les plantations situées dans les EBC. Dans un cas il n'y aura pas de pose enterrée, dans l'autre la canalisation contournera l'EBC.
- ➡ Les poses manuelles des canalisations dans l'EBC éviteront de porter atteinte aux arbres.
- ➡ Il n'y aura aucun impact visuel entre le manoir du Châtelier-Guitrel et le site où se situeront les canalisations.
- ➡ Le recours à ces deux canalisations présente un impact très mesuré comparé à celui qu'aurait occasionné un transport par route.

MILIEU HUMAIN

- La sécurité des usagers du GR est-elle assurée le long des voiries existantes ?
- Sera-t-il nécessaire de créer un petit parking en bordure de la RD 57 (près de la nouvelle barrière) ?

La fermeture du chemin communal à la circulation automobile est très utile, cependant elle va avoir des conséquences pour les usagers qui ne pourront plus se garer à cet endroit. Cette fermeture du chemin ne va-t-elle pas inciter à un stationnement sauvage le long de la route départementale. Ne faudrait-il pas maintenir une possibilité de stationnement au début du chemin pour quelques véhicules.

Il existe des chemins piétonniers et équestres inscrit au PDIPR. Ils sont reportés au PLU. L'un est constitué par la servitude littorale de passage piétonnier qui suit la Rance. L'autre, le GR 34C longe

l'estuaire. Le GR 34C a deux tracés (PDIPR) dont l'un traverse la propriété du Châtelier-Guitrel, il n'est plus accessible. L'autre tracé longe la RD 12. Il est impacté par le centre de transit (voir thème n°4) mais il ne traverse pas les sites naturels et inscrits autrement que par l'utilisation des voiries existantes. Le long de la Rance il existe un chemin (sentier du littoral qui bénéficiera d'un passage aménagé sur les canalisations.

CONCLUSION

- La fermeture du chemin va permettre de préserver les sites naturels classés et inscrits.
- Le tracé du chemin de grande randonnée (GR 34C) ne sera pas impacté au niveau des sites naturels
- Le franchissement des canalisations par le sentier du littoral en bordure de la Rance sera aménagé
- Il existe au PDIPR un tracé du GR 34C en site naturel inscrit et classé qui aujourd'hui n'est plus accessible (pour mémoire hors projet)

PERENNISATION DU PROJET

- Le passage des canalisations peut-il être qualifié de pérenne ?
- La présence de ces conduites en terrain privé est-elle une servitude ?

Il existe un risque d'impact cumulé au fil des années pour la préservation des arbres, en raison de ces diverses interventions.

La canalisation des eaux clarifiées ne nécessitera qu'une seule pose mais elle aura un caractère permanent et obligatoire afin d'assurer l'évacuation de l'eau chargée de sel et l'eau de pluie.

Les deux canalisations constitueront une servitude discontinue pour l'une et continue pour l'autre. Si la convention ne précise pas clairement l'institution de ces servitudes grevant la parcelle, le fonctionnement du centre de transit ne pourra être garanti.

Il est possible que ces servitudes soient instituées mais nous n'avons pu en obtenir la preuve comme pour toutes les autres emprises nécessaires à la réalisation du projet.

CONCLUSION

- Le Mo confirme qu'une convention sera signée avant la phase opérationnelle de Lyvet 2.
- Les échanges que nous avons eus avec le propriétaire (visite du site) confirment l'existence d'un projet de convention.
- La convention ne devra pas autoriser une remise en cause du caractère boisé de l'EBC.
- La convention devra préciser clairement qu'il est institué une servitude pour les deux canalisations.

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	78 740 €	(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 ?

La pérennisation des opérations de dragage dépend essentiellement du financement. Le budget 2014/2015 comprend une charge d'exploitation de 760 000 € afin de draguer 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 se (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 GOLBAL 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 par le PAGD du SAGE.

Thème n°2 : SITE D'HYDRO-CURAGE DE LYVET

- Le volume du piège est suffisant pour extraire le volume constaté au bout de trois ans
- La superficie du piège est étendue au maximum vis-à-vis de l'environnement extérieur
- Le volume de 65 000 m³ pourra être accueilli au centre de transit qui disposera d'une marge de 35 000 m³ supplémentaires.
- L'usage des chasses d'eau pendant la période de dragage pourrait avoir des effets bénéfiques sur le désenvasement.
- En 2001 un retour à l'équilibre biologique du milieu a été constaté une fois que les opérations de dragage ont été terminées.
- Les travaux de curage réalisés antérieurement ont été jugés pertinents et sans effets négatifs sur l'avifaune.
- Le calendrier sera adapté s'il y a validation du mémoire en réponse aux recommandations de l'Ae.
- Des mesures de protection de la qualité de l'eau, seront mises en œuvre, notamment la surveillance de la turbidité.
- Le site de dragage de Lyvet n'est pas visible depuis le manoir du Châtelier-Guitrel et de ses dépendances, inscrits à l'inventaire complémentaire des monuments historiques.
- Des mesures de signalisation et d'information sont prévues pour sécuriser les usagers de la Rance.
- Des précautions seront prises pour la navigabilité ne enfouissant la canalisation de relèvement des eaux chargées en sédiment sous le chenal.
- Le maître d'ouvrage sera tenu de respecter les prescriptions figurant dans la concession de la DML
- Les périodes de dragage seront réalisées de jour
- Le matériel sera équipé d'une isolation phonique performante du moteur.
- Les usagers seront destinataires d'une information ciblée.
- Le projet de concession annexé au dossier d'enquête prévoit la durée maximale autorisée de 30 ans, l'autorisation doit donc être assimilée à une autorisation pérenne.

- ➔ Les dispositions techniques mises en œuvre il y a quatorze ans sont toujours efficaces, le piège est techniquement pérenne.

THEME N°3 – TRANSFERTS HYDRAULIQUES VERS LE CENTRE DE TRANSIT

- ➔ Le tracé de la canalisation de refoulement n'aura pas d'impact physique sur le sous-sol, elle sera temporaire lors de chaque phase opérationnelle de travaux.
- ➔ Le tracé de la canalisation de retour des eaux claires aura un léger impact sur le sous-sol mais elle ne nécessitera pas de pose et dépose lors de chaque phase opérationnelle de dragage, son fonctionnement nécessite qu'elle soit permanente.
- ➔ Les dispositions prises concernant la fermeture du chemin permettront de préserver le site et le perré situé sur la droite.
- ➔ Le Tadorne de Belon est protégé par un aménagement du calendrier de la phase de dragage.
- ➔ Le passage des canalisations ne remet pas en cause les plantations situées dans les EBC. Dans un cas il n'y aura pas de pose enterrée, dans l'autre la canalisation contournera l'EBC.
- ➔ Les poses manuelles des canalisations dans l'EBC éviteront de porter atteinte aux arbres.
- ➔ Il n'y aura aucun impact visuel entre le manoir du Châtelier-Guitrel et le site où se situeront les canalisations.
- ➔ Le recours à ces deux canalisations présente un impact très mesuré comparé à celui qu'aurait occasionné un transport par route.
- ➔ La fermeture du chemin va permettre de préserver les sites naturels classés et inscrits.
- ➔ Le tracé du chemin de grande randonnée (GR 34C) ne sera pas impacté au niveau des sites naturels
- ➔ Le franchissement des canalisations par le sentier du littoral en bordure de la Rance sera aménagé
- ➔ Le Mo confirme qu'une convention sera signée avant la phase opérationnelle de Lyvet 2.
- ➔ Les échanges que nous avons eus avec le propriétaire (visite du site) confirment l'existence d'un projet de convention.

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

Thème n°2 : SITE D'HYDRO-CURAGE DE LYVET

- ➔ Il est inutile de fixer un volume à atteindre toutefois le volume de 65 000 m³ ne doit pas constituer une limite maximum de la vase à extraire, le piège doit être entièrement vidé.
- ➔ L'envasement situé en face de la sortie du piège doit être retiré et l'aire pour les bateaux en attente d'éclusement doit être rétablie.
- ➔ Il existe un risque d'impact cumulé en raison des opérations de dragage et de la pose et dépose des installations et canalisations qui seront plus répétées ?
- ➔ Au droit du chantier, en dehors du chenal, la sécurité ne pourra jamais être totalement assurée.

- ➔ Il ne sera pas possible de masquer toutes les installations

THEME N°3 – TRANSFERTS HYDRAULIQUES VERS LE CENTRE DE TRANSIT

- ➔ La canalisation des eaux clarifiées étant peu enterrée et son écoulement étant dans cette partie gravitaire, il existe un risque de détérioration au droit des entrées sur les parcelles agricoles.
- ➔ Il existe un risque de détérioration du perré situé en rive droite du chemin pendant les travaux.
- ➔ La convention ne devra pas autoriser une remise en cause du caractère boisé de l'EBC.
- ➔ La convention devra préciser clairement qu'il est institué une servitude pour les deux canalisations.

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 :

Thème n°2 : SITE D'HYDRO-CURAGE DE LYVET

- ➔ Il est possible de prévoir lors de la passation du marché une obligation de résultat à une notion de volume de façon à ce que tout le piège soit vidé et que l'envasement ponctuel en sortie d'écluse soit enlevé.
- ➔ Il est nécessaire qu'un suivi de l'évolution de la biodiversité soit mis en place de façon à mesurer les risques d'impact cumulé avant la prochaine phase opérationnelle.
- ➔ Il sera nécessaire de voir avec la DML s'il ne faut pas interdire la navigation autour des installations, y compris pour les kayaks.
- ➔ L'information destinée aux usagers pourrait être élargie à tous les visiteurs

THEME N°3 – TRANSFERTS HYDRAULIQUES VERS LE CENTRE DE TRANSIT

- ➔ Un soin particulier devra être apporté afin que les canalisations soient bien protégées sous les passages des engins agricoles et une surveillance du perré devra être assurée
- ➔ Il est nécessaire que la convention, autorisant le passage des canalisations sur la parcelle privée du Châtelier-Guitrel indique clairement l'institution d'une servitude.

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).

Le passage des deux liaisons hydrauliques se fait au plus court, cependant il emprunte une parcelle privée pour laquelle une convention de passage est envisagée. Cette situation nous paraît très aléatoire si cette convention n'institue pas une véritable servitude afin de garantir le bon fonctionnement des ouvrages pour lesquels nous devons donner un avis.

Le 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 l'autorisation de travaux en site naturel classé et inscrit montre que cette opération tout en maintenant les usages actuels n'aura pas pour conséquence de porter atteinte aux sites naturels existants, elle ne pénalisera pas les générations futures. 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 :

- 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.
- Une obligation de résultat doit être associée à la notion de volume afin que tout le piège soit vidé et que l'envasement ponctuel en sortie d'écluse soit enlevé.
- Une justification doit être apportée par le Maître d'ouvrage sur l'institution d'une véritable servitude sur la parcelle boisée (A 964) dans le cadre de la convention projetée.

Les recommandations sont à analyser avec autant de soins car elles constituent des réponses intéressantes, elles ne modifient pas le projet c'est pourquoi nous les qualifions de recommandations.

Nous n'avons aucun avis à donner sur le financement à venir, donc hors sujet, cependant pour que les avantages issus de 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^{ers} et 2^{èmes} 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 de travaux en sites naturels classés et inscrits sur un espace d'environ trois hectares compris dans le domaine public maritime de la Rance et entre ce site et le centre de transit situés au lieu-dit « Le Lyvet » sur les communes de La Vicomté-sur-Rance et de Saint-Samson-sur-Rance :

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.
- Une obligation de résultat soit associée à l'idée de volume lors de la passation du marché d'extraction de façon à ce que tout le piège soit vidé et que l'envasement ponctuel en sortie d'écluse soit enlevé.
- Une justification doit être apportée par le Maître d'ouvrage sur l'institution d'une véritable servitude sur la parcelle boisée (A 964) dans le cadre de la convention projetée.

▪ NOUS RECOMMANDONS

- La mise en place d'un suivi de l'évolution de la biodiversité afin de maîtriser le risque d'impact cumulé,
- En relation avec la DML l'interdiction de la circulation (y compris des kayaks) autour des installations,
- Un élargissement de l'information donnée aux usagers de la Rance à l'ensemble des visiteurs.
- Un soin particulier pour la protection des canalisations sous les passages des engins agricoles et le maintien en bon état du perré.

Gérard BESRET
C.E. titulaire



Martine VIART
C.E. titulaire



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

