



**COMPTE RENDU DE LA RÉUNION
DU 20 OCTOBRE 2021**

Objet : Éclusement du barrage de la Rance – Bilan estival 2021 - au regard de la circulation routière et maritime.

Présidence :

LAGOGUEY Vincent

Sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Malo

Personnes connectées :

LENFANT Stéphane

Vice-président du Conseil départemental

SALMON Arnaud

Conseiller départemental - Maire de Dinard

FONTAINE Christian

Adjoint au maire de Dinard

GUICHARD Pascal

Président de la C.C.C.E

CONTIN Pierre

Maire de La Richardais

MARBOUX Frédéric

Mairie de Pleurtuit

LE MESTREALLAN Pascal

Commandant de police CSP St Malo-Dinard/La Richardais

PRIGENT Eva

Commandant la compagnie de gendarmerie de St-Malo

MIAUD Olivier

BTA - Gendarmerie de Pleurtuit

JEZEQUEL Guy

Chef de service au Conseil départemental 35

NEVO Richard

Exploitation et sécurité au Conseil départemental 35

CHOLEY Stéphane

Directeur EDF CE Rance Énergies

CHATEAU Pascal

SDIS 35

MARY Sandrine

Chargée de mission DDTM / UEEM

LE GUEN Patrick

Conseiller territorial CCI Ille-et-Vilaine

GRIFFON Jean-Luc

Compagnie Corsaire

ALBARET Guy

APPP – Vice-président

DAUGUET Hervé

Application « Ecluse »

PENHOUE Louis

UNAN Manche

LE SCANFF Gaël

Association plaisanciers de Minihic - **excusé**

FAUSTIN Liliane

Port de plaisance de Plouër sur Rance

PONTGELARD Alain

UNAN Manche – plaisancier Pleurtuit

MESTRIUS-MENELET Chantal

Pôle cabinet, sécurité et relations aux usagers

La réunion présidée par M. Lagoguey, sous-préfet de Saint-Malo, s'est tenue le 20 octobre 2021 en sous-préfecture.

Monsieur le sous-préfet introduit la réunion en précisant qu'elle a pour but de faire, ensemble, une analyse des flux de circulation, maritimes et routiers. Il est trop tôt pour statuer sur les éventuelles suppressions d'éclusement de la saison prochaine. Ce sujet sera abordé au printemps 2022.

A - La parole est laissée à M. Penhouet pour présenter le diaporama (joint au présent CR) qu'il a établi grâce aux éléments communiqués par EDF et les éclusiers, relatif à la fréquentation des sas durant l'été 2021.

Constat de l'UNAN :

- moins de bateaux éclusés durant l'année 2021. L'un des facteurs d'explication est sans doute lié aux conditions climatiques.
- la comparaison de la moyenne du nombre de bateaux éclusés par heure, sans et avec arrêté préfectoral, fait apparaître un trafic augmenté de 30 % lorsqu'il n'y a pas d'arrêté. Certains sas sont surchargés avant et après les interdictions d'éclusage.

Le pic de bateaux dans l'écluse pour 2021 a été de 36 (ce nombre varie en fonction de leur taille).

Un tableau présente, heure par heure, le nombre de bateaux éclusés en août dernier. Certains éclusages ne sont pas possibles à cause de la hauteur d'eau, les conditions météo génèrent également des fluctuations.

Le 12 août dernier, un problème technique (écluses bloquées par des rondins de bois) a nécessité l'intervention de plongeurs. Les 3 heures d'impossibilité d'écluser ont saturé les sas suivants. Les écluses surchargées sont source d'inquiétude pour les plaisanciers (énervement, risque de collision des navires ...).

Cette saison, les bateaux non éclusés ont été au nombre de 3 en juin, 7 en juillet, 30 en août et 3 en septembre. Le détail des dates n'est pas connu. Ce point serait intéressant à préciser dans l'étude.

Conclusion de l'UNAN :

Les travaux des Millières ont fluidifié la circulation routière, mais la suppression de certains sas a des conséquences néfastes importantes sur les sas suivants (temps d'éclusage plus longs, ruée des plaisanciers au risque d'accrochage, impact sur l'activité en Rance ...).

Propositions de l'UNAN :

- suppression de l'interdiction d'éclusage en 2022, analyser les conséquences et prendre un arrêté en urgence si un problème se pose.
- sensibilisation et diffusion par l'UNAN d'un guide pratique destiné aux plaisanciers et associations et diffusé largement auprès des plaisanciers et des associations.

Quelques exemples des préconisations qui seront faites :

- inciter à la fréquentation de sas intermédiaires ;
- demander à quitter la bouée pour se préparer plus tôt à entrer dans l'écluse.

D'autres améliorations sont proposées :

- développer la communication pour les sas grâce à des panneaux et des applications,
- revoir la procédure d'éclusage,
- instaurer une meilleure signalisation dès la RN 176 par panneaux à message variable,
- revoir le feu du parking d'EDF.

M. Choley précise :

- le sas intermédiaire est difficile à faire ;
- de même, supprimer les sas auxquels personne ne se présente est une action compliquée ;
- par contre, si le niveau d'eau côté mer et côté bassin est compatible, on saisit l'opportunité et l'écluse est ouverte.

Clôture de cette présentation par M. le sous-préfet :

Il a bien noté que l'axe principal souhaité par les plaisanciers est celui de la suppression des restrictions des sas et qu'un certain nombre de réglages doivent être faits du côté des plaisanciers, notamment un travail sur la hiérarchisation des types de bateaux.

B - Présentation de l'étude réalisée par le Conseil départemental (diaporama joint)

1 – Elle consiste en une étude comparative sur août 2019 et 2021, du trafic moyen journalier de la circulation routière. Rappel : l'arrêté estival de 2021 supprimait les éclusages à 14h et 17 h.

L'étude a été possible grâce à des capteurs insérés dans les chaussées, permettant le comptage des véhicules.

- la moyenne de 30 000 véh/j il y a deux ans est de 40 000 cette année ;
- les pointes horaires sont les mêmes le matin (11h-12h) et le soir (17h-18h) dans les deux sens (Dinard/St-Malo et St-Malo/Dinard) mais c'est dans ce dernier sens que le trafic moyen est le plus impactant ;

- sur 60 min, 27 min peuvent être amputées à la circulation (une levée d'écluse durant de 9 à 17 min, et la durée des feux rouges du parking pouvant atteindre 10 min par heure).

L'étude (page 5) présente les enregistrements réalisés en fonction des stations de comptage, minute par minute, pour la journée du 2 août 2021 (qui n'est pas la journée la plus chargée). Elle permet d'estimer les kilomètres de bouchons (cf. station 2 à La Marré à 18h18 - soit jusqu'à 3 km ce jour-là) créés lors du sas. Se pose donc la question de la durée de la perturbation due à un éclusage, du temps d'attente maximum pour un usager et ainsi du deuxième éclusage si la perturbation dure au-delà d'une heure. Constat : si la moyenne des véhicules passe à 2 400 véh/h, l'impact est ressenti sur le deuxième éclusage.

Témoignages des participants :

Certains précisent avoir été bloqués sur 2 éclusages pendant le Jumping de Dinard, des retenues sont même remontées parfois jusqu'au lycée Jacques Cartier et à La Flourie.

Les bouchons ont un impact certain sur la vie économique.

Depuis les travaux des Millières, les ralentissements sont moins nombreux mais la levée de l'écluse, un accident ou un évènement mineur (exemple : interventions pour récupérer des matériaux) génèrent un bouchon et un retard.

Conclusion du Conseil départemental (page 8)

L'impact sur la circulation est fort dès lors qu'il y a levée du pont. Il y a des inconnues pour connaître l'heure la plus propice pour interdire l'éclusage (17h ou 18h). Toutefois l'interdiction de 17h semble la plus favorable par rapport au nombre de véhicules impactés.

M. le vice-président appelle l'attention sur les risques générés par des bouchons en matière de sécurité routière sur la RD 168 et également de l'impact sur l'environnement en raison de la pollution générée lors des ralentissements.

2 – Concernant les vitesses constatées (page 15)

Le constat est régulier : les véhicules roulent trop vite. L'étude réalisée le montre. À noter que l'étude n'a pas de regard sur l'accidentologie des lieux.

Le représentant du commissariat de sécurité publique a relevé cet été 4 accidents non liés aux éclusages ni au barrage. Ils n'impactaient qu'un seul véhicule à la fois. Constat également que l'on roule trop vite en sortie de barrage (un véhicule contrôlé à 126 km/h).

3 – Présentation de l'étude relative à l'optimisation des feux tricolores

Il s'agit d'une première analyse d'une étude livrée la semaine dernière et en cours de discussion au sein du Conseil départemental quant aux propositions à venir.

Rappel : - on peut repartir vers Dinard et Saint-Malo en quittant le parking côté Rance,

- seule la direction vers Dinard est possible en quittant le parking côté mer. Des infractions (tourne à gauche bien qu'interdit) qui peuvent être lourdes de conséquence sont régulièrement commises par des automobilistes.

Un travail doit être fait en interne sur les cycles des feux qui ont un impact fort sur la circulation et les sorties des parkings, en tenant compte du risque accidentogène.

C – Interventions

- Pour les croisiéristes, si un arrêté de suppression d'éclusage est pris, il est important qu'il le soit le plus tôt possible afin d'organiser l'activité commerciale et d'imprimer les programmes. Les plaisanciers pouvaient en bénéficier lors du salon nautique.

- Importance qu'il n'y ait pas plus de 5 heures sans sas (la suppression se rajoutant à des impossibilités d'éclusage dues aux marées et au tirant d'eau).

- Le travail de fonds sur un guide des bonnes pratiques pour fluidifier le passage aux sas associant l'UNAN et EDF est en cours et est attendu.

- Les responsables des ports travaillent déjà beaucoup sur les horaires. Ils expliquent aux usagers, grâce à des supports déjà existants, les règles pour passer le barrage (arriver 10 min avant et se présenter, différencier les bateaux avec ou sans mât, les zodiacs ...).

- sur le site d'EDF, les prévisions d'éclusage sont indiquées pour l'année calendaire et mises à jour régulièrement.

- une réflexion est à mener pour trouver d'autres relais qu'Internet pour toucher les personnes, plaisanciers et automobilistes : QR code ? Film à diffuser sur le passage de l'écluse ?
- les panneaux demandant aux automobilistes de couper le contact sur le barrage, lors des arrêts dus aux éclusages, sont bien respectés. Il serait intéressant de rajouter l'interdiction de sortir du véhicule, car lors du redémarrage des conducteurs regagnent tardivement leur véhicule. Constat également du danger représenté pour les vélos quand les portes s'ouvrent.

D – Actualités

Les travaux du pont de La Madeleine ont sans aucun doute une répercussion sur la circulation sur le barrage. Depuis le début des travaux, quelques accidents matériels sont à déplorer.

Il semble important de rajouter quelques panneaux supplémentaires afin de faire ralentir les automobilistes (notamment à La Flourie). Le Conseil départemental précisant avoir déjà procédé au renforcement des panneaux.

À noter que le planning des travaux a été avancé de 15 jours, gagnés notamment sur le mois de décembre qui sera moins impacté.

Au sujet des travaux sur le pont Chateaubriand, les dates ne sont pas encore définies (suivi par la DIRO). Les études sont encore à faire en relation avec les réparations du pont Saint-Hubert.

E - Conclusion

M. le sous-préfet précise que la décision d'interdire ou non des éclusages pour 2022 n'est pas prise ce jour.

Si un arrêté est pris au printemps 2022, il peut soumettre au préfet un article qui hiérarchise, pour tel ou tel sas, les typologies de bateaux. Pour cela, il sera nécessaire de définir les modalités de contrôle et les sanctions.

M. le vice-président est satisfait de cet échange constructif. Il note que la problématique est complexe tant elle relève de beaucoup de paramètres, mais il se félicite que l'intelligence collective permette de trouver les solutions adéquates.

Le sous-préfet de Saint-Malo



Vincent LAGOGUEY