

Les grandes étapes des travaux

Publié le 10/11/2023 - Mis à jour le 5/02/2024

La phase de préparation

Elle consistera pour l'entreprise, chargée de conduire les travaux sur site, à installer une **base-vie « travaux »**, puis à préparer les pistes d'accès au chantier à l'extrémité ouest de Port 2000 et le long de la Compagnie industrielle maritime (CIM).

Une **campagne de détection pyrotechnique** devra être menée sur le site de la future chatière compte-tenu du fait que les sols qui seront dragués ne l'ont jamais été après les bombardements de la Seconde Guerre Mondiale. La détection sera assurée par un engin tirant un sonar pour repérer les anomalies magnétiques et les mettre à nu par les plongeurs missionnés. En cas de découverte d'un engin de guerre les équipes de déminage prendront immédiatement le relais afin de neutraliser les cibles identifiées.

Enfin, **des purges** devront être réalisées le long du linéaire de la future digue. Les **campagnes géotechniques** menées par FUGRO en 2016 et 2019 ont en effet montré qu'une importante couche de matériaux silteux (limon) était présente sous la future digue. Avec ces matériaux, qui ne possèdent pas des caractéristiques mécaniques suffisantes pour supporter la future digue, un dragage préalable de cette couche (représentant 760 000 m³ de matériaux) sera réalisé.

Le lancement des travaux et la réalisation de la digue

A la suite de ces diverses étapes, es travaux de la digue à proprement parler pourront démarrer. Il s'agira, d'abord, de **constituer un soubassement de la future digue** (c'est-à-dire la première couche) et donc, par moyens nautiques (dragues, barges, chalands), de venir positionner des matériaux sablo-graveleux en partie basse de la digue. Ces matériaux seront issus de zones de stockage du port ou auront été dragués et valorisés depuis la zone d'implantation de la « chatière ».

En parallèle, une **digue d'accès provisoire** sera créée perpendiculairement à la Compagnie industrielle maritime (CIM) à partir, également, de matériaux stockés sur le port et réutilisés pour les besoins du chantier :



Depuis cette digue provisoire, les différentes couches de l'ouvrage seront réalisées par moyens terrestres (camions, pelles, ...) sur deux fronts d'avancement vers le nord-ouest et vers le sud-est. Les engins terrestres seront chargés de :

- déposer des matériaux (issus de carrières extérieures) permettant de constituer le noyau de la digue (photo à gauche);
- déposer ensuite des enrochements de plus en plus importants pour constituer les couches extérieures et carapaces de la digue (photos à droite).

La construction de la digue devra avancer de part et d'autre vers le nord-ouest et vers le sud-est (voir tracé rouge sur le schéma de droite). Il s'agira ensuite de réaliser les raccordements aux digues existantes et les ouvertures dans ces digues (voir tracé vert sur le schéma de droite).

Afin de créer les passes d'entrée et de sortie de la « chatière », les **digues existantes seront ouvertes et démantelées, sur le linéaire nécessaire, par moyens nautiques et terrestres**. Enfin, la digue sera raccordée aux digues existantes par le nord et le sud.

La digue installée provisoirement, et qui aura permis d'acheminer un certain nombre de matériaux par voie terrestre, sera ensuite démontée.

La préparation et création du chenal maritime

Le dragage du chenal est en effet indispensable pour créer le mouillage (niveau d'eau) nécessaire à la circulation par tout temps des bateaux fluviaux. La partie immergeable des sédiments de ces dragages (estimés à 1,8 M de m3) seront immergés sur le site d'Octeville-sur-mer. La partie non-immergeable, identifiée à partir des campagnes géochimiques menées en 2016 et 2019, sera valorisée et participera au remblaiement de l'ancien bassin aux pétroles dans le cadre des travaux d'aménagement d'un futur terre-plein.

L'entretien de la digue de protection du chenal maritime

Pour assurer le mouillage nécessaire des bateaux fluviaux et une circulation par tout temps, le futur chenal de la « chatière » devra être régulièrement dragué.

Les volumes de dragage, une fois le projet réalisé, ont été évalués à l'aide du modèle Hydro-sédimentaire 3D ARTELIA en comparant un scénario avec « chatière » à un scénario tendanciel sans.

Cette simulation a démontré que **sur une durée de sept ans, les travaux de dragage d'entretien du port et des accès actuels augmenteraient de 6,7 % par rapport au scénario sans chatière.**

Pour prendre connaissance des évaluation réalisée à partir du modèle 3D ARTELIA : en 2017 et en 2020.

Comme aujourd'hui, les sédiments de dragage seront clapés tout au long de l'année sur le site de dépôt d'Octeville-sur-Mer. **Ce volume complémentaire n'amène pas de dépassement du volume d'immersion annuel autorisé.**

Des rechargements ponctuels (évalués à environ 1 000 tonnes par an) en enrochements des carapaces de la digue seront nécessaires. Ceux-ci seront réalisés par moyens nautiques, et éventuellement terrestres.

Le saviez-vous ? l'ensemble des travaux de dragage d'entretien menés au Havre est règlementé et autorisé par l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2004, portant permis d'immersion et autorisation de dragage et de rejet, renouvelé en 2009 puis 2015.



71, quai Colbert, 76600 Le Havre

02 79 18 05 00