

Les travaux et l'entretien



- HAROPA PORT (siège social) -
Publié le 1 Mars 2021

Les emprises du chantier



Afin de conduire les travaux de réalisation de cet ouvrage, plusieurs zones seront utilisées, à savoir :

URL of the page: <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr/les-travaux-et-l'entretien>

□

- › **A** : L'ensemble de la zone de la future chatière, à savoir les emprises de la future digue, du futur chenal, des futures passes d'entrée côté avant-port historique et côté avant-port Port 2000, ainsi que la zone comprise entre le chenal de la chatière et la digue de la CIM.
- › **B** : Une bande d'accès pour les engins terrestres au chantier (camions...) dans la prolongation ouest des dessertes routières des postes 11 et 12 de Port 2000 (en construction en 2021 lors du dépôt de la présente étude d'impact).
- › **C** : La surlargeur de Port 2000 d'où des matériaux graveleux seront extraits par dragages et réutilisés pour le soubassement de la Chatière sur la zone A.
- › **D** : Zone Sud D1 d'où des matériaux graveleux mis à terre pendant les différentes phases de Port 2000 pourront être extraits si nécessaire au mouvement de terre global.
- › **E** : Zone pour la base-vie de l'entreprise (utilisation uniquement de la zone déjà imperméabilisée pour de précédents chantiers).
- › **F** : Ancien Bassin aux pétroles qui sera utilisé pour valoriser les matériaux de dragage non immergeables sur le site d'Octeville.
- › **Site de clapage d'Octeville** : le site de clapage au large d'Octeville, utilisé pour les dragages d'entretien d'HAROPA PORT | Le Havre, sera utilisé pour l'immersion en mer des matériaux de dragage non valorisables du chantier.

Les grandes étapes de réalisation du chantier

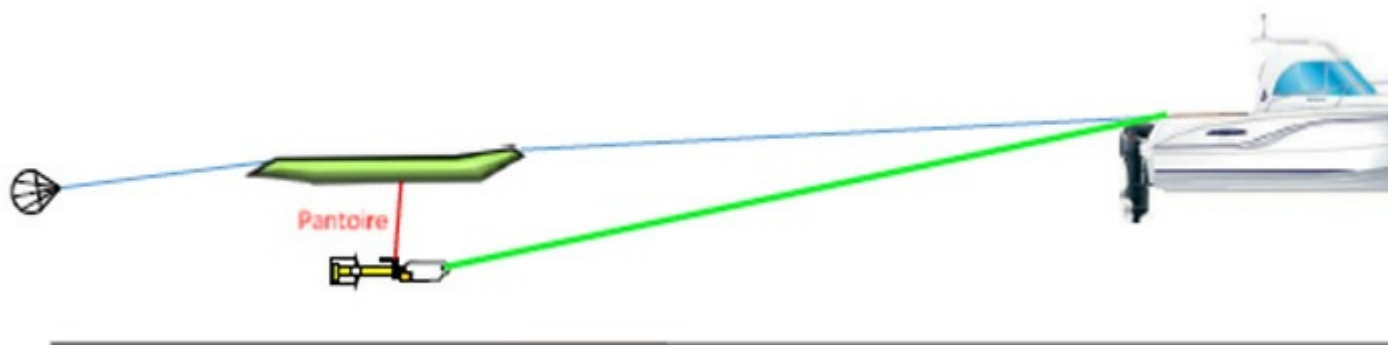
La phase de préparation

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) (site voisin du chantier de réalisation de la «chatière»).

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

URL of the page: <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr/les-travaux-et-lentretien>

□ tirant un sonar (comme illustré dans le schéma ci-dessous) pour repérer les anomalies magnétiques et les mettre à nu par les plongeurs missionnés. En cas de découverte d'un engin de guerre, ce qui est possible, les équipes de déminage prendront immédiatement le relais afin de faire le nécessaire.



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 900 000 m³ de matériaux) sera réalisé.

Le lancement des travaux et la réalisation de la digue

A la suite de ces diverses étapes, citées précédemment, les travaux de la digue protégeant le chenal maritime pourront être initiés. Il s'agira, en premier temps, 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 600 000 m³ de matériaux en partie basse de la digue. Ces matériaux seront issus de zones de stockage du port (les zones C et D précédemment citées), ou auront été dragués, depuis la zone d'implantation de la « chatière », puis été valorisés.

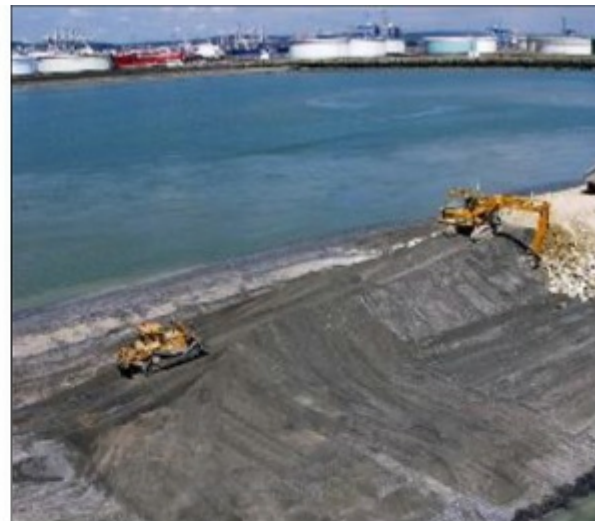
En parallèle, une **digue d'accès provisoire** sera créée perpendiculairement à la Compagnie industrielle maritime (CIM) (voir schéma ci-dessous) à partir, également, de matériaux stockés sur le port et réutilisés pour les besoins du chantier.





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 (voir photo 1 (à gauche) ci-dessous) ;
- > déposer ensuite des enrochements de plus en plus importants pour constituer les couches extérieures et carapaces de la digue (voir photos 2 et 3 (à droite) ci-dessous).





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 ci-dessous). Il s'agira ensuite de réaliser les raccordements aux digues existantes et les ouvertures dans ces digues (voir tracé vert sur le schéma ci-dessous).

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.



□

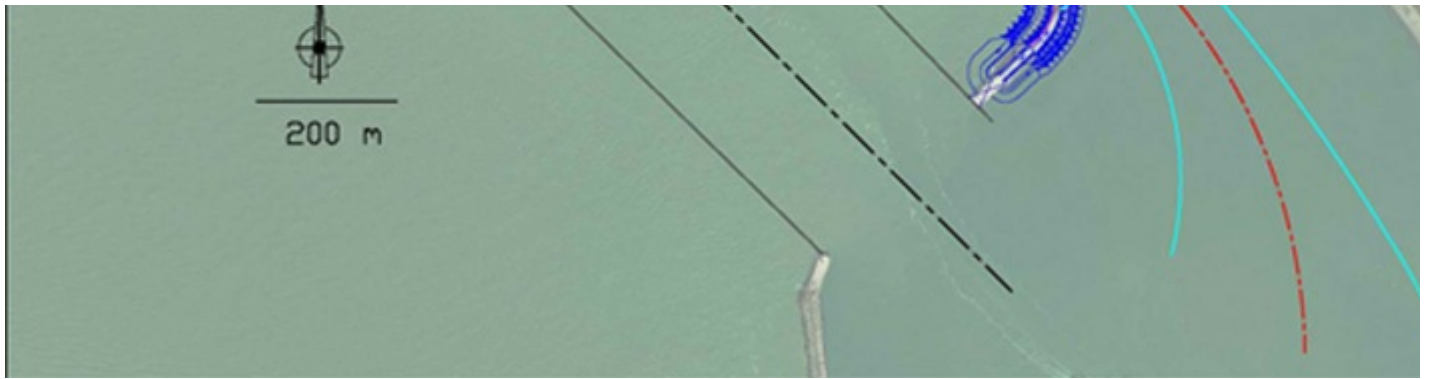
La digue installée provisoirement, et qui aura permis d'acheminer un certain nombre de matériaux par voie terrestre, pourra être démontée dans cette suite.

La préparation et création du chenal maritime

Le dragage du chenal est en effet indispensable pour créer un mouillage nécessaire et une 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. En ce qui concerne la partie non-immergeable, identifiée à partir des campagnes géochimiques menées en 2016 et 2019, elle sera valorisée et participera au remblaiement de l'ancien bassin aux pétroles (création d'un terre-plein).

A la suite de ces différentes opérations, l'ouvrage définitif, composé de la digue et du chenal maritime sera ainsi constitué (voir schéma ci-dessous).





L'entretien du chenal maritime protégé

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 3D ARTELIA* en comparant un scénario avec « chatière » à un scénario tendanciel sans. **L'étude a permis de démontrer que le projet n'aurait pas d'influence sur les dragages d'entretien pilotés par le Port de Rouen. Pour le Port du Havre, cette simulation sur le modèle hydro-sédimentaire avec « chatière » a démontré que sur une durée de sept ans, les travaux de dragage d'entretien du port et des accès actuels, conduits pour assurer avec sécurité l'accueil des navires, augmenteraient de 6,7 % par rapport au scénario sans « chatière ».** Cette hausse est justifiée par **l'entretien du chenal lui-même** (qui représente plus de la moitié de cette augmentation) ainsi que par les **augmentations de dragage générées par l'ouvrage dans les zones d'accès à ce chenal** (bassin Port 2000 ou Théophile Ducrocq notamment).

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. Pour rappel, **l'ensemble des travaux de dragage d'entretien menés par le Port du 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.**

□

L'entretien de la digue de protection du chenal maritime

Des **rechargements ponctuels** (évalués à environ 1000 tonnes par an) en enrochements des carapaces de la digue seront nécessaires. Ceux-ci seront réalisés par moyens nautiques, et éventuellement terrestres.

[Retour au sommaire de la page](#) ↗



RÉALISATION

STRATIS