

Mercredi 27 novembre 2019,
à Brest

Aménagement du port de Brest et du polder Le point sur l'avancement du chantier

Alors que les opérations de dragage démarrent dans le chenal du port et que la *joint venture* Navantia-Windar (fournisseur d'Ailes Marines) prépare son implantation sur le polder, Loïg Chesnais-Girard, Président de la Région Bretagne, a souhaité faire un point global et technique sur l'avancement de ce projet complexe portant à la fois sur le développement du trafic portuaire et l'aménagement d'un nouveau terminal industriel de 40 ha.

Engagé en 2017, ce programme d'investissements (220 M€) porté par la Région, propriétaire du site et maître d'ouvrage, s'est poursuivi jusqu'ici dans les délais. Le chantier du quai EMR, qui s'avance dans la rade et rejoint la nouvelle digue, est toutefois à l'arrêt depuis cet été, en raison d'une déformation de sa structure métallique. Le constructeur, Vinci, et le maître d'œuvre, EGIS, étudient actuellement une solution de renforcement de ce « mur » long de 400 m sur 22 mètres de hauteur, soumis aux flux des marées. En tout état de cause, les opérations à venir sur le nouveau quai n'auront pas d'incidence sur les futures activités industrielles du polder.

Quai EMR : arrêt du chantier et livraison reportée à 2021

La structure métallique du quai EMR, achevée fin 2018 en bout du polder, s'est déformée de manière inattendue depuis l'été dernier. C'est sur ce « mur » du quai, constitué de pieux et de palpanches, que doivent accoster les navires pour y décharger les colis lourds liés aux énergies marines. Une fois dragué à sa base, l'ouvrage affichera une hauteur de 22 m et au moins 12 m de profondeur d'eau avec pour fonction d'accueillir en permanence les bateaux.

Derrière cette structure métallique, ancrée dans le fond marin, des couches de remblais sont posées sur les vases de la rade afin de former le terre-plein arrière du quai. Elles sont compactées pour atteindre une résistance suffisante adaptée aux activités de manutention de pièces pesant jusqu'à 1 000 tonnes.

L'avant du quai s'apparente donc à un mur extrêmement solide retenant derrière lui le poids des terres.

Vinci et EGIS étudient une solution de renforcement

Il est normal que ce mur devienne légèrement courbe sous la poussée des terres qu'il retient, mais la déformation constatée est plus importante que prévu. Elle ne se voit évidemment pas à l'œil nu mais a pu être observée grâce à différents outils de surveillance.

Cette courbure oblige à renforcer le quai.

En attendant la mise au point dans les deux mois à venir d'une solution proposée par Vinci et EGIS, le chantier est à l'arrêt.

Les raisons de cette déformation excessive

Les causes de cette déformation relèvent de plusieurs phénomènes. Au cours de la construction, les forces de poussée et de butée qui s'appliquaient sur le quai ont dépassé les prévisions du constructeur et du maître d'œuvre. Le calcul de la courbure repose sur un modèle précis qui prend en compte les paramètres du chantier et les spécificités des fonds marins de la rade. Dans le cas présent, la déformation constatée va au-delà de la description par le modèle.

Vinci, groupe international, sous le contrôle d'EGIS, maître d'œuvre reconnu en matière d'expertise maritime, mobilise actuellement des moyens importants afin de corriger et améliorer le paramétrage du modèle pour qu'il soit, à l'avenir, conforme à la réalité.

Un surcoût envisagé, les assurances sollicitées

La Région, maître d'ouvrage, et les entreprises de travaux intervenant sur le port, ont toutes souscrit des polices d'assurance adaptées à ce type de chantier exceptionnel. Les surcoûts engendrés devraient donc être couverts par les différents assureurs, sachant que l'investissement consenti à ce jour est de 50 M€.



Un retard de livraison sans impact pour le déploiement des énergies marines

Offrir à Navantia une alternative logistique

La Région veillera à ce que la solution de renforcement proposée par Vinci offre exactement les mêmes fonctionnalités que celles du quai initialement prévu. Il n'y aura donc pas de conséquences pour le déploiement de la filière EMR.

En revanche, le temps nécessaire pour comprendre le phénomène, étudier la solution de renforcement et la mettre en œuvre (à partir de février 2020) reporte la livraison du quai au **printemps 2021**.

Navantia et Windar, chargés de construire les fondations des éoliennes du parc Ailes Marines de St-Brieuc, ne pourront donc pas, dans un premier temps, utiliser le quai, quand va démarrer la construction des éléments des jackets, en **novembre 2020**.

Une alternative logistique est en cours d'étude avec le groupe naval espagnol qui consiste à utiliser **les autres quais** du port de Brest, parfaitement adaptés au déchargement de **pièces métalliques** ne dépassant pas **100 à 150 tonnes**. Cette solution sera mise en œuvre **avec l'appui de la CCI**, concessionnaire du port.

Dans un second temps, et en fin de production, Navantia-Windar pourra décharger, stocker et recharger des jackets entières, via le quai EMR, avant leur départ pour implantation en baie de Saint-Brieuc.

Aucune incidence pour le projet de Groix-Belle-Île

Les éléments manutentionnés pour assembler des éoliennes flottantes seront aussi des colis lourds.

Le deuxième projet industriel connu utilisant le quai EMR est celui de la **ferme pilote** de Groix-Belle-Île, mais l'assemblage des **trois éoliennes géantes** n'interviendra qu'en **2022**, alors que le quai sera livré depuis un an.

L'ouvrage sera donc aussi pleinement opérationnel pour les besoins portuaires du projet à venir de **ferme commerciale en Bretagne Sud**.

Les autres questions qui se posent

> Les opérations de dragage

Tout juste engagées dans le chenal d'accès aux quais existants, elles vont se poursuivre jusqu'en février 2020 mais le retard pris sur le quai EMR ne permet plus de boucler les opérations en une seule saison. La Région se voit donc contrainte de revenir au scénario initial, étalé sur deux hivers. La dragueuse-aspiratrice reviendra donc dans un an.



> Les nuisances sonores

Les bruits de chantier seront comparables à ceux connus précédemment, qui s'apparentent aussi à ceux des autres activités portuaires, réparation navale ou broyage de ferraille. Les riverains seront informés, notamment via les conseils de quartier, du calendrier et des nuisances sonores possibles, générées par la poursuite des travaux.



CONTACTS

SERVICE PRESSE - Tél. : 02 99 27 13 54 | presse@bretagne.bzh

Odile Bruley (06 76 87 49 57) | Rose-Marie Louis (06 88 92 04 53)

| Sylvain Le Duigou (06 42 32 13 57)

www.bretagne.bzh/espace-presse | [@bretagne_presse](https://twitter.com/bretagne_presse)