

Port-La Nouvelle, le 9 avril 2013

Commission Particulière du Débat Public

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire,

C'est en ma qualité d'expert en Ingénierie Maritime et de retraité résident épisodique à Port-La Nouvelle dont je suis originaire, que je souhaite à nouveau apporter ma contribution au débat et exposer au bénéfice du projet quelques idées pour le déroulement des travaux.

Bien que ces quelques suggestions s'appliquent à toute solution relevant du scénario 3, je les recommande notamment pour la solution 3 B optimisée en 1ère phase, telle que je l'ai recommandée dans une précédente contribution (C 3 sur le site du débat public).

L'importance, notamment en linéaire, des ouvrages à construire, l'unique accès routier au chantier traversant le port en activité, le nécessaire ensouillage profond du sea-line, la vocation balnéaire de La Nouvelle comme principales **contraintes d'une part**,

mais la proximité du chantier de l'avant-port protégé, la proximité au rivage d'au moins 3 carrières de bon calcaire, de possibles amenées de granulats par fer ou fluvial, la disponibilité sur place de fournisseurs de ciments de diverses qualités requises, comme **atouts d'autre part**,

doivent suggérer, plus que dans tout projet comparable, un fort recours à des solutions d'ingénierie spécialement adaptées à un projet qui se veut exemplaire en matière de respect de l'environnement.

Un premier principe devrait s'imposer ici, la multiplicité et une simultanéité maximale de chantiers élémentaires. Ce simple principe présenterait les avantages suivants :

- possibilité d'adapter la conception de chaque partie de l'aménagement à ses propres contraintes (digue de raccordement NO par faible à moyenne profondeur, tronçons de brise-lames par moyenne et grande profondeur, dragage, remblais terrestres, quais, ensouillage sea-line, préfabrication de blocs artificiels, de caissons flottés, etc.) ;
- meilleure adéquation de la spécificité de chaque chantier à la compétence et l'équipement de l'entreprise retenue ;
- moindre interférence entre ces différents chantiers, l'exploitation courante du port (commerce, pêche et plaisance) et surtout la fréquentation touristique en période estivale.

Il devrait donc en résulter un **meilleur contrôle de qualité** et un substantiel compactage du planning des travaux, d'où une **mise en service plus rapide** que pour une réalisation traditionnelle, plus linéaire.

Un deuxième principe découlant du précédent consiste à conjuguer des types de structure différentes pour **soulager notablement la contrainte de disponibilité en enrochements**. Dans le cas de ces solutions de type 3 et a fortiori 3 B optimisé, le tronçon de brise-lames orienté à l'Est et fondé entre -10 et -15 C.M et le brise-lames forain SE gagneront à être constitués de structure mixte, caissons préfabriqués, flottés et échoués sur remblai entièrement exécuté par voie maritime. Le chantier de préfabrication séquencée des caissons trouverait un emplacement idéal le long du talus intérieur de la digue Nord actuelle; leur remorquage à proximité est de nature à réduire les aléas météo et à assurer un **avancement rapide de la réalisation** des deux ouvrages concernés.

Un troisième principe à appliquer systématiquement serait la **réutilisation** immédiate et sur le chantier même **de la totalité des sables dragués** pour la réalisation des terre-pleins et autres exhaussements des zones réservées aux futures phases de développement. Même si cette disposition conduit à quelque contrainte de planification coordonnée, c'est à ce prix que la meilleure qualité écologique sera assurée.

L'adoption de ces trois principes pour la réalisation de ce projet pourrait conduire au découpage suivant en chantiers coordonnés mais distincts, sans préjuger de leur chronologie ni de leurs recouvrements :

- 2 fondations sous-marines des brise-lames caissons, voie maritime ;
- 1 dige de raccordement NO à l'avancement terrestre et éventuellement en partie par voie maritime (approvisionnement enrochements) ;
- 1 préfabrication de blocs artificiels performants (condition nécessaire à l'optimisation carrière)
- 1 ensouillage du sea-line voie maritime;
- 1 préfabrication et échouage continus des caissons béton verticaux sur deux brise-lames forains de 450 et 850 m maximum ;
- 1 à 2 dragages, remblais par voie hydraulique ;
- 1 quais et revêtements.

Ce serait donc 7 à 10 chantiers différents qui pourraient être envisagés ici pour une réalisation relativement rapide et de moindre impact sur la localité et l'activité portuaire.

Enfin et à titre indicatif, l'exécution prioritaire du brise-lames forain SE, compatible avec l'exploitation courante du port, pourrait sans doute réduire utilement la dernière saison de dragage du chenal d'accès au port historique.

En souhaitant que ces quelques dispositions puissent être prises en considération dans le cadre des prochaines études d'avant projet,

je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, l'expression de mes salutations distinguées.

Max CANEL