

Nouveau port,
nouvelle énergie

À LA UNE

Chantier, top départ !

Les travaux ont débuté à terre cet hiver. Les opérations de drainage et de terrassement du futur terminal sont lancées. Côté mer, la construction de la digue et du quai débutera au printemps.

Le port de Brest change déjà de visage. Derrière une longue rangée de palissades, les grandes manœuvres ont débuté. Les ouvriers sont au travail. Un ballet de camions et de pelles se déroule. Le chantier est interdit au public pour des raisons de sécurité. Mais que se passe-t-il au juste ?

Un polder à stabiliser

À l'entrée du site, une base vie a été installée début décembre. Des vestiaires, des réfectoires, des bureaux et des salles de réunion ont été aménagés dans une centaine de bungalows, afin d'offrir des conditions de travail optimales aux compagnons et à l'encadrement des entreprises mobilisées sur le chantier. Chaque jour, environ 150 personnes en moyenne interviendront à terre ou en mer jusqu'à la fin des travaux.

Les entreprises de travaux publics (*Lagadec TP, Charier TP, Marc SA, Inclusol*) stabilisent actuellement les terre-pleins. Le site doit être suffisamment solide pour supporter des charges lourdes comme les fondations d'éoliennes, qui atteignent, à l'unité, 800 tonnes. Cette consolidation des sols du polder actuel (25 ha) est obtenue par le déplacement de terres et la pose d'un système de drainage vertical. Les voiries de chantier, les voiries définitives et la pose des réseaux (électricité, eau potable et eaux pluviales) sont également en cours (*Colas, SPAC, Bouygues Énergies et services*), tout comme la réalisation de traitement des eaux pluviales et de génie civil associé (*Marc SA, Charier GC, Lagadec TP*).

Demain, le quai et la digue

Côté mer, les travaux se précisent également. Fin janvier, la Région a fait connaître les entreprises retenues pour les deux premiers lots de travaux maritimes. Les opérations, réputées techniques, se dérouleront jusqu'en 2019 et promettent d'être spectaculaires. La construction du quai et de sa plateforme arrière sera assurée par le groupement *EMCC, Vinci Construction, Ménard Agence Ouest*,

Société de dragage international, IDRA Environnement et GTM Ouest. Les travaux porteront sur la création d'un quai (350 m de longueur utile) d'une résistance adaptée aux colis très lourds. Il sera associé à une plateforme de manutention de 4 ha, connectée aux terre-pleins portuaires.

La construction de la digue d'enclosure sera réalisée par le groupement *Bouygues TP RF, Lizard, Pigeon Bretagne Sud et STPA SAS*. La digue (900 m), une fois reliée au quai, permettra de constituer le casier où seront stockés les sédiments marins issus des dragages des chenaux d'accès aux quais du port. Ces nouvelles surfaces gagnées sur la mer constitueront un nouveau polder (14 ha), dont l'aménagement est prévu dans une seconde phase de travaux à partir de 2020.

À savoir

Pendant toute la durée du chantier, les camions et les engins ne circuleront pas aux abords du site portuaire entre 7 h 30 et 8 h puis entre 17 h 15 et 18 h, afin de ne pas encombrer le trafic aux heures de pointe de la circulation automobile.



© Franck Bètermin

“Un projet exemplaire associant développement économique et environnement”

FRANÇOIS CUILLANDRE
Maire de Brest, président de Brest métropole

DÉCRYPTAGE

Que représente ce chantier pour Brest ?

Le projet de développement des infrastructures portuaires traduit parfaitement l'ambition maritime et portuaire de la Région Bretagne. Brest est née de la mer, et son développement restera intimement lié à elle. Première région maritime de France, la Bretagne dispose de formidables atouts pour l'avenir. Le chantier actuel, l'un des plus importants en France, ne fait que confirmer le rôle stratégique de notre territoire dans les filières maritimes de pointe en commençant par celle des énergies marines renouvelables.

Brest, futur port de base des EMR ?

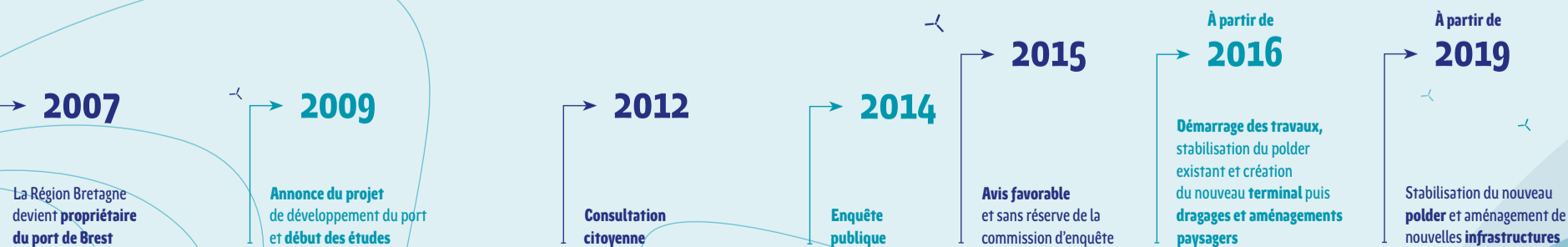
Je suis fier de constater que Brest métropole sera l'un des fers de lance de la Glaz économie, stratégie économique régionale qui lie la mer à la terre. Il s'agit du résultat de la parfaite coordination entre la Région Bretagne et notre métropole. Elle concrétise et pérennise la constante volonté de tous les acteurs institutionnels (Région, Métropole, CCI métropolitaine, Département), réunis depuis 45 ans au sein du Syndicat mixte pour le développement de Brest Iroise, de poursuivre le développement du port de Brest. C'est un projet exemplaire d'un montant de plus de 220 millions d'euros qui associe le développement économique de notre territoire et l'indispensable préservation de l'environnement et notamment l'écosystème de la Rade de Brest.

VISITE DE CHANTIER

Le président de la Région, Jean-Yves Le Drian, s'est rendu sur le chantier du futur terminal portuaire le 2 février pour un temps d'échanges avec les entreprises et les équipes du Conseil régional qui contribuent à ces travaux de grande ampleur. Cette visite s'est déroulée en compagnie de partenaires du projet, notamment François Cuillandre, maire de Brest et président de Brest métropole, et de Frank Bellion, président de la CCI métropolitaine Bretagne Ouest.



© Simon Cohen



Le polder en détail

Sur le polder, un chantier exceptionnel vient de débuter. Vu du ciel, un nouveau terminal portuaire se dessine. Avec des formes, des tâches et des lignes un peu mystérieuses. Visite guidée de ces opérations terrestres.

- 1 La base vie est le lieu de rassemblement de l'encadrement et des compagnons des différentes entreprises en charge des chantiers. Elle comprend des salles de réunion, des bureaux et des espaces communs, répartis dans une centaine de bungalows. Elle jouxte un parking provisoire de 88 places.
- 2 Ces tâches rouges sont des grillages avertisseurs en plastique. Ils signalent la présence de terres faiblement polluées, qui peuvent rester en place, car elles sont compatibles avec le futur usage industriel du site.
- 3 Haut de 5 m, ce tas de préchargement représente environ 400 000 m³ de terres, récupérées sur site. Il tasse le sol pour le consolider. Il restera en place cinq mois puis sera déplacé pour recouvrir une autre zone à consolider.
- 4 Le drainage sert à évacuer l'eau et à répartir les pressions dans le sous-sol. Tous les deux mètres, des drains géotextiles sont insérés verticalement dans le sol jusqu'au toit du rocher (à quinze mètres de profondeur environ). Entre 300 et 400 unités sont posées chaque jour. Le drainage du polder nécessitera au total 1 200 km de ces tubes souples.
- 5 Une fois extraites, les terres polluées de manière concentrée et localisée sont confinées provisoirement sur site. Elles feront l'objet au cours des prochains mois d'un traitement par une entreprise spécialisée.
- 6 Ici, se distingue l'emprise du futur merlon paysager (95 m de long / 75 m de large / 10 m de haut). Lieu de transition entre la ville et le port, ce nouvel espace public offrira une vue insolite sur l'activité du port. Il se prolongera vers la rade en belvédère.

7 2 ha ont été réservés à la petite faune encore présente sur le polder. On trouve essentiellement dans cette zone de biodiversité, protégée par des barrières semi-perméables, des batraciens – crapaud commun, grenouille rousse, alyte accoucheur, triton palmé et marbré... – qui peuvent y entrer mais pas en sortir. Hors suivi environnemental, cet espace ne fera l'objet d'aucune intervention humaine jusqu'à la fin du projet.

8 Sur la plupart des chantiers, la voirie provisoire consiste en de simples pistes. Ici, ont été réalisées de véritables routes goudronnées, adaptées au poids des engins et à l'intensité du trafic. Jusqu'à 400 camions par jour circuleront sur le site au plus fort du chantier.

9 La plateforme de stockage des déchets verts permet une gestion différenciée des espèces invasives, notamment la renouée du Japon et l'herbe de la pampa, très présentes sur le polder avant les travaux.

10 L'aire d'entretien des véhicules de chantier est complètement étanche pour éviter tout risque de pollution accidentelle. Les huiles et les hydrocarbures sont traités sur place.

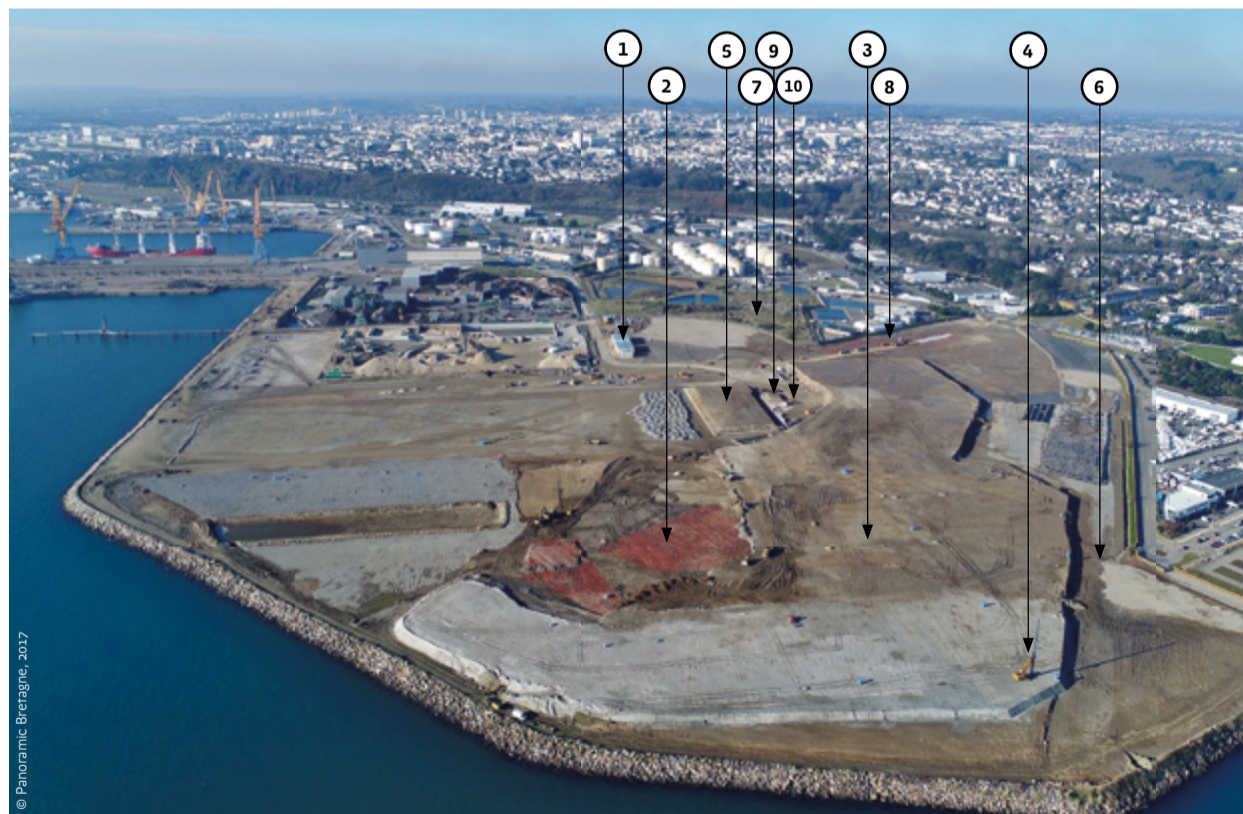
Des pollutions sous contrôle

Depuis sa création à la fin des années 1970, le polder a fait l'objet d'apports de remblais successifs, parfois pollués.

Porteuse d'une politique environnementale volontariste, la Région Bretagne a fait le choix de gérer l'intégralité des pollutions héritées, en recherchant le meilleur compromis entre enjeux environnementaux, humains et sanitaires, et économiques.

Conformément à la réglementation, un « plan de gestion des sols pollués » a été établi, afin d'assurer la maîtrise des sources de pollution et de leurs impacts.

Une centaine de sondages ont été réalisés dans la phase d'investigation, afin de localiser et de caractériser les différentes pollutions présentes sur le site du futur terminal.



© Emmanuel Pain

UN ATOUT MAJEUR DE NOTRE ÉCONOMIE

“Les travaux qui débutent sur le port de Brest ne sont pas forcément visibles pour les Brestois-es, ni leurs conséquences palpables dans l’immédiat. Pourtant, au-delà de l’infrastructure, c’est une partie de l’avenir économique de la Bretagne qui se prépare. Les énergies marines renouvelables, au cœur de ce grand projet, sont une des filières industrielles d’avenir de notre région. Le port de Brest sera plus que jamais un atout majeur de l’économie bretonne.”

LOÏC CHESNAIS-GIRARD
1^{er} vice-président à l’économie,
l’innovation et l’attractivité

Avis favorable pour le parc éolien de Saint-Brieuc

Le 9 décembre dernier, la commission d'enquête publique du projet de parc éolien offshore de Saint-Brieuc a rendu un avis favorable, assorti de cinq recommandations (suivi de la ressource halieutique, enfouissement maximal des câbles inter-éoliennes...). S'ouvre désormais la période qui devrait conduire, sous quelques semaines, à la délivrance des autorisations d'exploitation. Porté par le consortium Ailes marines (Iberdrola/Avel Vor), le projet prévoit l'implantation en mer, sur une zone de 75 km², de 62 éoliennes de grande envergure. Avec une puissance installée de 496 MW, ce parc, situé à 16 km des côtes, produira à l'horizon 2020 1850 GWh/an, soit l'équivalent de la consommation de 850 000 habitants.



© CC-BY-Hans-Hillewaert

Les éoliennes flottantes de Groix & Belle-Île : la concertation se poursuit

En 2020, à 15 km de la côte sud de l'île de Groix par 60 à 70 m de fonds, quatre éoliennes flottantes d'une puissance totale de 24 MW devraient produire, grâce à des vents forts et stables, l'équivalent de la consommation électrique de la ville de Lorient. Le raccordement au réseau électrique, confié à RTE, se fera via une liaison sous-marine et sous-terrain de 30 km. Les différentes solutions à l'étude ont été présentées mi-février au public, qui sera consulté dans le cadre d'une enquête publique. Ce projet de ferme éolienne flottante est porté par une société de projet associant la PME française EOLFI et le leader chinois de l'énergie, CGN EE.



© DCNS-GE

Diffusé en boîtes aux lettres, le Journal de chantier du projet de développement du port de Brest est désormais aussi disponible en ligne dans une version enrichie : journal.portbrest.bretagne.bzh

Pour recevoir une alerte par mail dès sa parution, transmettez-nous vos coordonnées : portbrest.communication@bretagne.bzh

Partageons nos regards sur Instagram : [@portdebrest_bretagne](https://www.instagram.com/portdebrest_bretagne)

À noter

L'Espace découverte sera exceptionnellement fermé pour travaux les week-end du 1^{er} et du 8 mai.

Angle quai Armand-Considère / rue de Bassam, port de commerce, Brest

Entrée libre : samedi et dimanche (10 h-12 h / 14 h-18 h)
+ mercredi durant les vacances scolaires



Directeur de la publication : Jérôme Bastin
Réalisation : Direction de la relation
aux citoyens, Agence Rue Prémion.
Rédaction : Olivier Brovelli, Elsa Guéguen,
Bénédicte Villeroy de Galhau, Région Bretagne
Identité visuelle : Norchup DOB

Conception graphique :
Aude Cherdou, Estelle Savary, Région Bretagne
Parution trimestrielle
Tirage : 125 500 exemplaires
Imprimé sur papier 100 % recyclé
par Val Pg