

DÉSENVASEMENT DU PORT DE DINARD

AVANCEMENT DU MARCHÉ D'ÉTUDE (Avant-projet)

Réunion Mairie Dinard / ADUPP du 20 Février 2017

Présents : pour la Mairie - M. Bedard Adjoint chargé du port

- M. Odoard Directeur des Services Techniques

Pour l'ADUPP - Louis Penhouët, J-Yves Romagné, J-Yves Gruel

1- Rappel des échéances du Marché d'études

Les « Etudes préliminaires » ont été menées par la société retenue par les services de la Mairie, le BET EGIS, en Septembre et Octobre 2016 et ont fait l'objet d'une communication de faisabilité au Conseil Portuaire du 28 Novembre 2016.

Suite à ces études, le BET EGIS a travaillé sur l'Avant-Projet qui nous a été présenté, ce jour, par M. Odoard. A la fois sur le plan technique et avec une approche financière comparative des différentes possibilités.

Il faut rappeler les bases sur lesquelles reposent cet Avant-Projet :

- La qualification positive pour le rejet des sédiments
- La profondeur requise est de -2m pour les Souilles, -2m pour l'Estacade. Le chenal est porté à sa dimension initiale de 25m de large et de 1m de profondeur
- La quantité de rejets est évaluée à environ 61000m³ qui se répartissent en 36297m³ pour les Souilles, 2868m³ pour le Chenal, 21787m³ pour l'Estacade. Il n'y a pas de dragage au droit de la station d'avitaillement.
- Si l'agrandissement de la Souille doit se faire, elle se fera au Nord sur une dizaine de mètres ce qui représente 3000 m³ de sédiments supplémentaires. Le nombre de mouillages reste le même avec davantage d'aisance entre bateaux.

2- Les techniques de dragage et d'évacuation des sédiments

De par la constitution des fonds et suite aux travaux d'il y a un an en Décembre 2015, le moyen choisi pour creuser est le dragage mécanique.

Pour l'évacuation des sédiments, trois solutions sont proposées.

2.1 – Le clappage en mer

- * C'est la solution la moins onéreuse (2,2M euros)
- * Elle nécessite l'aval des pêcheurs et devra se faire à 40/70 Kms des côtes
- * Le transport se fait par 2 chalands de 500m³ par jour
- * Elle intègre une étude de bathymétrie de la zone de déversement qui est à prévoir avant les travaux et une étude d'impact qui sera à prévoir postérieurement pour le suivi des sédiments.
- * Ces études entraînent un retard supplémentaire de deux ans dans l'exécution des travaux. Fin en 2020.
- * Il faut prévoir éventuellement un problème d'acceptabilité social (recours écologique) qui risquerait de suspendre l'exécution des travaux pendant ces recours.

2.2 – Le dépôt à terre (site du Lyvet) avec transport maritime

L'étude de faisabilité aboutie à exclure cette solution du fait :

- Du tirant d'eau en Rance, variable et faible
- De la nécessité de prendre des petits chalands avec une seule rotation par jour,
- D'une accessibilité directe au site impossible ce qui nécessite un transbordement

2.3 – Le dépôt à terre (site du Lyvet) avec transport routier

L'enveloppe financière se monte alors à 3,2M euros. L'écart avec la solution précédente s'explique, entre autre, par le coût du transport et du dépôt en zone de valorisation qui est de 15 euros le m³.

L'association « Cœur Emeraude » qui gère le site du Lyvet veut prendre des garanties sur le comportement à terre des sédiments qui sont beaucoup plus compact que les sédiments vaseux qu'elle traite habituellement. Le transport se ferait par camion de 10m³ au rythme de 1 camion toutes les 10 minutes.

Afin de permettre l'analyse du comportement de ces sédiments, l'association demande un échelonnement des dépôts sur trois ans. Une première extraction de 10000 m³ qui permettrait d'évaluer la transformation de ces sédiments, une seconde de 25000 m³ et une troisième de 30000 m³.

Cet échelonnement dans le temps nécessite de mener de front avec l'extraction d'une zone, le rééquipement d'une zone creusée précédemment, tout en maintenant la sécurité des mouillages qui continuent d'exister au-delà de leur durée de vie prévue. Autrement dit une réorganisation du séquençement des travaux.

Ainsi ce serait la Souille Nord qui ferait l'objet des premières extractions (zone où il y a moins à creuser).

Dans le cas de cette dernière solution, les premiers travaux pourraient commencer en 2018 pour une fin complète en 2020.

3- Choix du projet

Les Solutions 2.1 et 2.3 sont les seules à pouvoir être envisagées.

L'analyse complète de ces deux possibilités va continuer à être menée par M. Odoard . Décision attendue des élus début Avril pour aboutir à la rédaction du projet en Mai 2017 afin de respecter les échéances fixées dans le Marché des Prestations.

Positions du bureau de l'ADUPP

Nous avons remarqué que sur le plan des principes M.Bedard, l' élu, penchait pour la solution du clappage au large, M.Odoard, le technicien, penchait pour le dépôt à terre. L'ADUPP n'ayant pas été destinataire du rapport de l'Avant-Projet de la Société EGIS, il nous est difficile de se prononcer.

Nous avons ré-exprimé notre souhait de participer aux réunions de présentation des rapports d'études et d'être destinataires de leur contenu.

Au cours de cette réunion, la partie comptable de remboursement d'un emprunt n'a pas été abordée. Or, compte tenu de l'importance des sommes à engager, il serait intéressant de connaître aujourd'hui plusieurs points, à savoir :

- l'état actuel du remboursement de l'emprunt pour la rénovation de l'Estacade (durée, somme annuelle)
- les impacts prévisionnels sur les redevances des mouillages avec des emprunts de 2 millions ou 3 millions € selon la solution choisie.

Notre prochain rendez-vous est fixé courant avril afin de faire le point du dossier et des décisions à prendre quant au choix d'une solution (clappage ou dépôt à terre). A noter que la période actuelle d'élection municipale n'est pas propice à une prise de décision rapide!