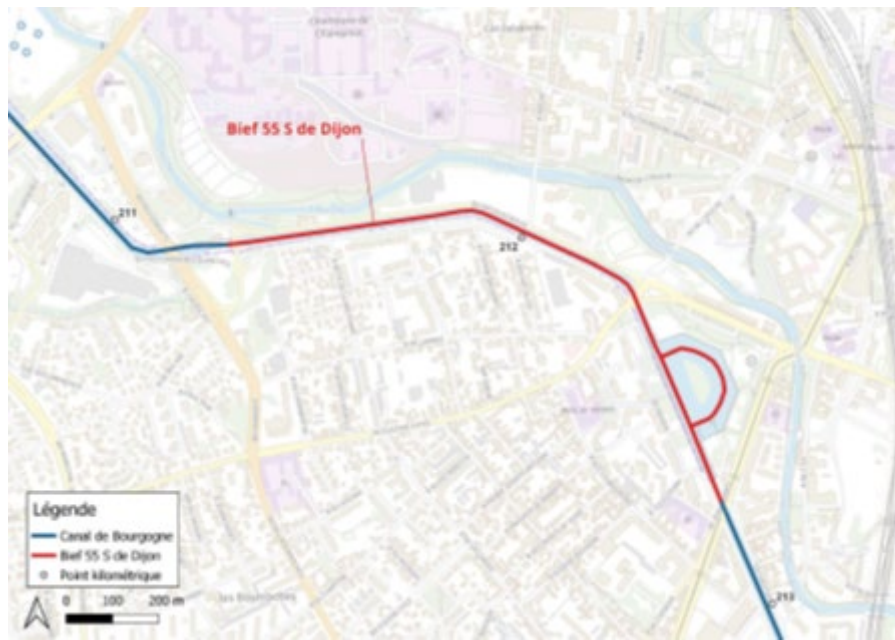




Direction Territoriale Centre-Bourgogne
UTI Bourgogne
Dijon, le 23/10/2024

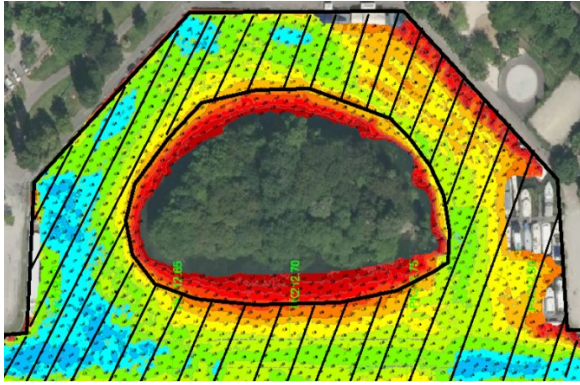
Dragage du port de Dijon – Bief 55S



L'opération porte sur le dragage du port de Dijon.

Le principal objectif est de retirer les sédiments qui se sont déposés au fil des années afin d'offrir un mouillage plus important. Le dragage peut être également une solution pour retirer les plantes envahissantes et retarder la repousse.

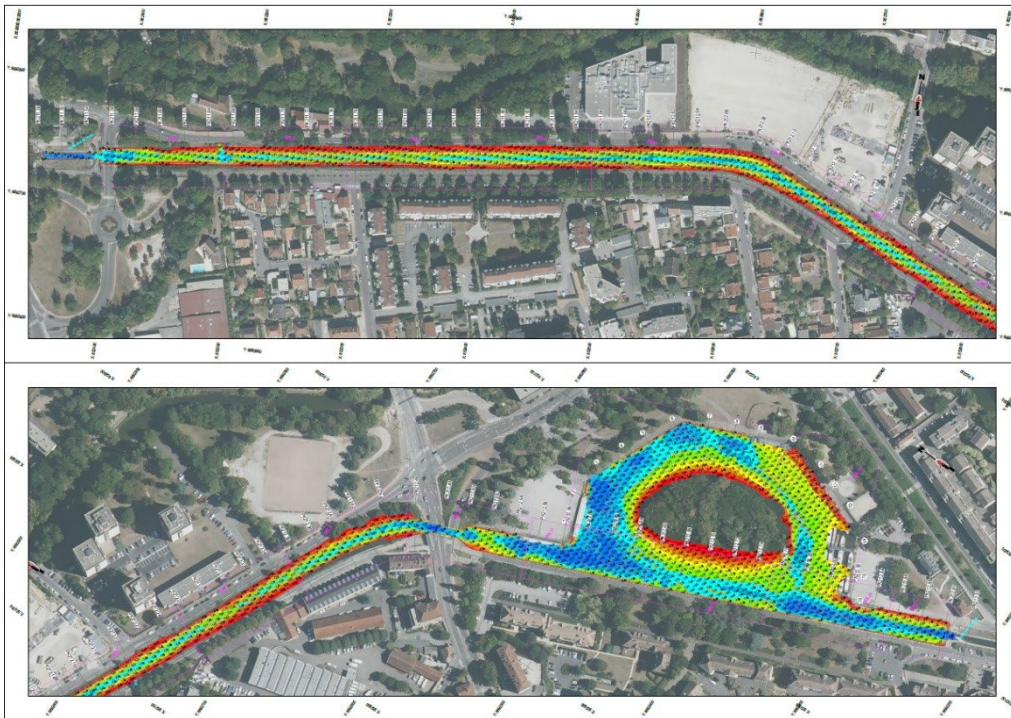
Le contour de l'île sera préservé (cf schéma de localisation du dragage ci-dessous).



La zone de dragage est schématique. Une vigilance particulière sera mise en œuvre lors des travaux de dragage pour préserver les pentes douces sur le pourtour de l'île.

L'entreprise titulaire du marché dragage sur le canal de Bourgogne est le groupement MAIA FONDATIONS / PERRIER TP.

Données bathymétries :



Le volume à draguer est de **5297 m3** pour le dragage du bief 55S dans son intégralité, port compris.
Volume à draguer si chenal de navigation uniquement : 4075 m3

Synthèse Inventaire faune-flore :

La zone de travaux n'est pas comprise dans le périmètre d'une protection patrimoniale.

La présence d'oiseaux protégés et patrimoniaux en période de nidification implique néanmoins la préservation des haies. Les berges sont quant à elles localement favorables à la reproduction du martin-pêcheur d'Europe et du Râle d'eau.

Aucune espèce floristique protégée n'est détectée.

A noter la présence de trois espèces exotiques envahissantes : l'Erable negundo, le Robinier faux-acacia, le Buddleia du père David.

La diversité en organismes benthiques est très pauvre.
Conclusion: Pas de contrainte sur le dragage lié à cet inventaire.

Synthèse analyse des sédiments :

Des analyses de sédiments ont été effectués sur le bief 55S. Le résultat de ces analyses indique qu'ils ont considérés comme des déblais **non inertes non dangereux**.

Paramètres	Unité	déchets inertes	CB_Bief55S-Sed1	CB_Bief55S-Sed2	CB_Bief55S-Sed3
Analyse sur produits bruts					
Matière sèche	% massique	–	31,9	30,7	29,8
COT	mg/kg MS	30 000	39900*	36800*	36900
BTEX total	mg/kg MS	6	0,3	0,3	0,3
HAP totaux (16)	mg/kg MS	50	2,8	2,2	14
Hydrocarbures totaux	mg/kg MS	500	792	671	1000
PCB totaux (7)	mg/kg MS	1	0,006	0,004	0,008
Analyse sur lixiviats					
Antimoine	mg/kg MS	0,06	0,061	0,064	0,047
Arsenic	mg/kg MS	0,5	<0,102	0,131	0,116
Baryum	mg/kg MS	20	0,199	0,282	0,273
Cadmium	mg/kg MS	0,04	<0,002	<0,002	<0,002
Chrome	mg/kg MS	0,5	<0,10	<0,10	<0,10
Cuivre	mg/kg MS	2	<0,102	<0,102	<0,100
Mercure	mg/kg MS	0,01	<0,001	<0,001	<0,001
Molybdène	mg/kg MS	0,5	0,106	0,094	0,069
Nickel	mg/kg MS	0,4	<0,102	<0,102	<0,100
Plomb	mg/kg MS	0,5	<0,102	<0,102	<0,100
Sélénium	mg/kg MS	0,1	0,058	0,061	0,077
Zinc	mg/kg MS	4	<0,102	<0,102	<0,100
Fluorures	mg/kg MS	10	<5,00	<5,00	<5,00
Indice phénol	mg/kg MS	1	<0,51	<0,51	<0,50
COT	mg/kg MS	500	360	460	530
Fraction soluble	mg/kg MS	4000	3600	5490	5520
Chlorures	mg/kg MS	800	213	529	330
Sulfates	mg/kg MS	1000	876	1570	1340

 teneur supérieure au seuil déchet inerte

* à noter que, concernant les COT, une valeur limite plus élevée peut être admise, à condition que la valeur limite de 500 mg/kg de matière sèche soit respectée pour le carbone organique total sur éluat

Mode opératoire pour le dragage :

Moyens matériels :

- 1 plateforme de dragage avec une pelle hydraulique 15-20 T
- 2 à 3 barges
- 1 pelle hydraulique à chenille 25-30 T avec benne preneuse
- 7 à 10 camions bennes
- 2 container matériels

Descriptif des travaux :

- Pour le Port :

Cette zone du canal représente un volume d'environ **1 700 m³** à curer. La durée estimative des travaux sur ce secteur est estimée à **8 jours**. Les modalités de déroulement du chantier sont compatibles avec les travaux sur le port pilotés par Dijon Métropole (visio du 24 septembre 2024).

Déroulement :

- Installation de chantier sur la zone sud du port
- Les travaux de curage se feront par voie nautique : ponton équipé d'une pelle chenilles amarrée et de 2-3 barges
- Une pelle hydraulique 25-30 T avec benne preneuse pour le déchargement des barges dans les camions bennes
- Transport des sédiments par camions jusqu'à un centre de traitement agréé



- Pour le reste du bief :

Cette zone du canal représente un volume d'environ **3 600 m³** à curer. La durée estimative des travaux sur ce secteur est estimée à **21 jours**.

Déroulement :

- Installation de chantier (base vie) sur la zone sud du port,
- Mise en place du balisage et d'une signalisation de chantier adaptée,
- Les travaux de curage se feront par voie nautique : ponton équipé d'une pelle chenilles amarrée et de 2 à 3 barges qui se relayeront entre la zone de curage et la zone de déchargement

La zone de déchargement des barges se trouvera sur la partie ouest du canal à proximité sur le Quai François Galliot. De manière à travailler en sécurité, ce tronçon de voirie sera condamné (arrêt de circulation auprès de la mairie). Les accès seront autorisés pour les riverains.

Une pelle hydraulique 25-30 T, positionnée sur la piste cyclable, effectuera le déchargement des barges dans les camions bennes qui seront stationnés sur le quai en lui-même.

La circulation des camions sera sous la forme d'une boucle. Ces derniers arriveront par la Rue Restif De La Bretonne et ressortiront sur le giratoire.

Le transport des sédiments se fera par camions jusqu'à un centre de traitement agréé.



Suivi environnemental en phase des travaux :

Un suivi environnemental sera réalisé pendant toute la durée du chantier, à savoir :

- une fois au démarrage : prélèvement et analyse pour corrélation entre turbidité et matière en suspension
- mesure instantanée en continu de la teneur en oxygène dissout et de la température de l'eau, en aval de l'atelier (à l'avancement) avec 2 niveaux de mesures : à 50% et à 90% du mouillage

- 2 fois par jour pour le pH et la conductivité, en aval de l'atelier avec 2 niveaux de mesures : à 50% et à 90% du mouillage
- 3 fois par jour le premier jour pour la turbidité en NTU (unité de mesure de la turbidité), à 200 m en aval du chantier
- 1 fois par jour la première semaine, puis 2 fois par semaine après pour la turbidité en NTU, à 200 m en aval du chantier.

Destination des sédiments :

Le Site pressenti par la destination des sédiments est le pôle Gestion Globale des Déchets Minéraux et Aménagement de Sarpi-Veolia situé à DRAMBON (Côte d'Or). Le site est régi par l'arrêté préfectoral n°4 du 12 janvier 2018.

Le site est situé à environ 40 km du port de Dijon.

Procédure sur site de traitement des déchets :

Les sédiments curés auront une forte siccité et seront donc assimilés à des boues.

A l'arrivée sur le site, chaque camion sera pesé. Une caractérisation par lot d'environ 150 tonnes sera réalisée. Un échantillon moyen, représentatif du lot, est analysé.

Pour la réception de ces boues polluées, des casiers en blocs « lego » seront réalisés pour le stockage des boues. Ces aires permettront le ressuyage des boues le temps nécessaire. Les eaux seront récupérées et acheminées dans le bassin prévu à cet effet. Ces eaux polluées seront traitées par l'usine présente sur le site.

Une pelle à grand bras permettra la gestion des stocks entre les différents tas. Elle sera également utilisée pour le traitement final par biotraitement.

Au préalable au biotraitement, un criblage de matériaux asséchés sera réalisé si nécessaire.

Planning prévisionnel

Planning prévisionnel avec une notification de la commande courant janvier 2025 au plus tard. En cas de passation plus tardive de la commande les travaux seront décalés d'autant.

Le début des travaux est envisagé pour la première quinzaine de mars 2025. En effet, la cote du port doit être maintenue basse jusqu'à fin février pour permettre la réalisation des travaux de réseaux dans le Jardin du port du canal de Dijon (MOu Dijon), et de réfection de l'ouvrage hydraulique de décharge (MOu VNF) .

La cote sera ensuite remontée pour réalisation du dragage avant la réouverture à la navigation prévue le 29 mars 2025. Un faucardage préalable aux travaux de dragage sera réalisé.

A noter que les travaux de dragage sont interdits à partir de **mi-avril**.

Plan de financement prévisionnel

	2024	2025	Total TTC*	Total HT	Pourcentage
Budget VNF	350 000 €	950 000 €	1 300 000 €	1 083 333.33€	
Subvention CPER		600 000 €	600 000 €	600 000 €	55.38%
Subvention Dijon		350 000 €	350 000 €	350 000 €	32.3%
Reste à charge VNF			350 000 €		

- *Pas de récupération de la TVA pour VNF*