

## PRÉVENTION

# Suivez le guide !

Le TRAMAF peaufine un nouveau guide des travaux maritimes et fluviaux. Objectif : prévention...

Le guide actuel a été élaboré en 1991, il s'agit d'un ouvrage de recommandations, un véritable référentiel de prévention. Après vingt ans de bons et loyaux services, L'OPPBT a été saisi pour voir de quelle manière ce guide pourrait être mis à jour au niveau des pratiques et surtout de la réglementation. L'organisme a récemment travaillé dans des domaines connexes aux travaux maritimes et fluviaux sur la mise à jour d'autres guides pour des syndicats professionnels tels que le Synduex et le SOFFONS.

La pratique mise en place pour l'élaboration de ces deux guides a montré que le système fonctionne bien en partenariat entre le syndicat professionnel et ses entreprises.

La mise au point de ce document, sauf demande très spécifique, n'engage aucune charge financière pour le syndicat. Ces prestations sont rémunérées à l'OPPBT dans le cadre des cotisations versées directement par les entreprises.

**Suite à la décision de son conseil d'administration, le TRAMAF a mis en place les démarches nécessaires pour l'élaboration de ce document :**

- Constitution partielle du groupe de travail du TRAMAF.
- Rendez-vous entre l'OPPBT et le groupe de travail du TRAMAF pour cadrer les attentes.
- Établissement par la personne de l'OPPBT, responsable de ce dossier, d'une note de cadrage soumise aux CODIR de l'OPPBT pour décision.
- Suite à la décision favorable du CODIR de l'OPPBT, la signature de la convention avec le TRAMAF devrait avoir lieu prochainement, ce qui va permettre officiellement le démarrage de la mission.

**Le mode opératoire pour arriver à produire le document est le suivant :**

- État des lieux
- Lister les problèmes de prévention rencontrés dans les entreprises ainsi que les sujets qu'elles veulent aborder.
- Remise à jour de la réglementation ; problèmes aux limites.
- À terme, édition d'un nouveau guide, sous forme informatique dans un premier temps ; de fiches pratiques ; trame de documents sécurité, etc. sous forme de classeur papier, plus convivial, mais également sous forme informatique.



## L'avancement du dossier

Plusieurs réunions se sont tenues depuis le mois de mai avec l'OPPBT pour faire le point sur la réglementation actuelle. Des visites de chantier ont également été organisées.

Une synthèse importante de la réglementation française et européenne applicable a été compilée et fusionnée pour la création de ce document ; celui-ci devrait être définitivement terminé en décembre 2010.

Le TRAMAF souhaite avoir un document regroupant la partie réglementaire qui pourrait être mise en avant auprès des maîtres d'ouvrage pour s'assurer qu'ils s'investissent directement dans la mise en place des obligations de sécurité par les entreprises.

**Le TRAMAF a souhaité que ce classeur soit accessible à trois niveaux :**

- Maître d'œuvre, maître d'ouvrage.
- Entreprises.
- Opérateur et accueil du personnel.

Ce document a été validé par le service juridique de la FNTF et approuvé lors de l'assemblée générale de 2010. Trois entreprises adhérentes vont valider le travail accompli et s'atteler à la rédaction des fiches pratiques.

L'objectif est d'avoir terminé ce document pour la fin 2011.

## RENCONTRE AVEC...

### Jean-François DALAISE



*Juriste de formation, Jean-François DALAISE a vécu une carrière totalement aquatique et un engagement sans faille au service du transport fluvial. Trois questions au Président du port autonome de Paris...*

#### Quels sont les projets d'aménagements du port autonome de Paris dans les prochaines années ?

Nous allons consolider nos infrastructures actuelles comme nos deux grandes plateformes de Gennevilliers et de Bonneuil et ensuite nous allons créer de nouveaux terminaux, Bruyères, Montereau et Achères. L'idée est de monter en puissance en prévenant tout risque de saturation. Nous allons ainsi augmenter nos capacités face à un marché qui est clairement en développement. L'ensemble sera présenté très prochainement et dans le détail, dans notre plan stratégique.

#### Quelle est selon vous l'utilité du TRAMAF ?

Il est très important d'identifier et de fédérer les professionnels. Ainsi, des partenariats peuvent se nouer, permettant de mieux faire passer des messages d'intérêt général, dépassant ainsi les seuls intérêts individuels de chaque entreprise. J'ai noté un vrai effort de communication et je m'en réjouis. Enfin, c'est aussi un signal fort de la reconnaissance de l'avenir du transport fluvial...

#### Justement, pourquoi êtes-vous un si fervent défenseur du transport fluvial ?

Si j'osais, je dirais que l'histoire nous donne raison. L'Europe s'est beaucoup développée dans ce domaine mais la France était trop longtemps restée à la traîne. C'est un enjeu majeur à la fois économique mais aussi pour le développement durable. Enfin, le projet Seine Nord sera une excellente illustration de l'engagement du pays dans cette voie. Il faut une mobilisation générale pour soutenir ce projet crucial pour la France !

# La lettre du tramaf



## EDITO

# Dans le sillage du Grenelle de la mer

par Philippe GOULLEY, secrétaire du bureau du TRAMAF

*Le Grenelle de la mer, auquel nous avons eu le plaisir de participer, ouvre de nouvelles perspectives sur le devenir des matériaux dragués.*

*La société civile (pêcheurs, associations de défense de la nature, etc.) affiche de plus en plus sa préférence pour le stockage à terre des matériaux issus des dragages. Elle pense, à juste titre ou non, d'une part que l'impact sur l'environnement des matériaux mis à terre est plus faible que celui des matériaux rejetés à la mer et d'autre part, qu'il est plus facile de contrôler l'état des matériaux à terre et enfin, qu'il y a à terme, des perspectives de réutilisation de ces produits suite à divers processus de transformation.*

*Le dragage, mais aussi le traitement des matériaux dragués, pollués, est un des savoir-faire des entreprises du TRAMAF ; le syndicat ne peut donc que se réjouir du développement de cette activité de traitement.*

*Il faudrait toutefois se garder d'aller trop loin et trop vite dans cette démarche, car plus de 90 % des matériaux dragués ne sont pas pollués, selon les critères GEODE actuellement utilisés.*

*Mettre à terre tout ou partie de ces matériaux considérés aujourd'hui comme inertes représente, à notre avis, un impact gigantesque au niveau écologique, car il faudra les transporter, les déshydrater, les confiner, pour un bilan énergétique très largement négatif par rapport*

## La lettre du TRAMAF - Novembre 2010 -

P. 2 • Gros plan  
Roscoff Blocon :  
extension du Port

P. 3 • Dans les coulisses...  
Région Nord :  
dragage fluvial

P. 4 • Rencontre avec...  
J.-F. DALAISE

• Prévention  
Suivez le guide !

Le syndicat des  
Travaux Maritimes et Fluviaux

Membre de la FNTF

CAPN - Le Continental  
BP 267

93153 Le Blanc Mesnil

Tél. 01 48 14 94 60

dwo@vanoord.com  
jcg.tramaf@yahoo.fr

suite en page 2

suite de la page 1

au système utilisé aujourd'hui du clapage en mer ou dans les estuaires.

Bien sûr, pour les matériaux pollués, un traitement ne peut s'envisager aujourd'hui que par des procédés nécessitant la mise à terre de ces matériaux. De nombreuses entreprises travaillent actuellement dans ce sens, mais les coûts sont très élevés. Le développement de cette activité pour une nouvelle catégorie de matériaux « faiblement pollués » nécessitera une augmentation significative des moyens financiers nécessaires.

L'État, initiateur du projet du Grenelle de la mer, doit donc veiller à définir des objectifs précis mais surtout à associer à ces objectifs des calendriers raisonnables de mise en œuvre.

Il serait en effet catastrophique pour le trafic maritime et fluvial, qui reste rappelons-le un des modes de trafic le plus économique, ainsi que pour toute l'économie induite par les activités maritimes de commerce, de pêche, de plaisance, de voir mettre en place des règles extrêmement contraignantes dans des délais très brefs sans que l'État lui-même et les collectivités locales, gestionnaires de ces plans d'eau et rivières, soient en mesure de mettre en place les budgets nécessités par les surcoûts importants induits par ces nouvelles dispositions. De telles dispositions entraîneraient un coup d'arrêt, là où la reprise est espérée.

Notre profession, très ouverte aux ambitions nouvelles offertes par le Grenelle de la mer, restera vigilante sur les conditions techniques, environnementales et surtout sur le calendrier de la mise en œuvre de ces programmes.

ROSCOFF BLOSCON

# Extension du Port

Les travaux engagés début 2010 à Roscoff pour l'extension du port en font actuellement un des plus gros chantier de travaux maritimes de France.

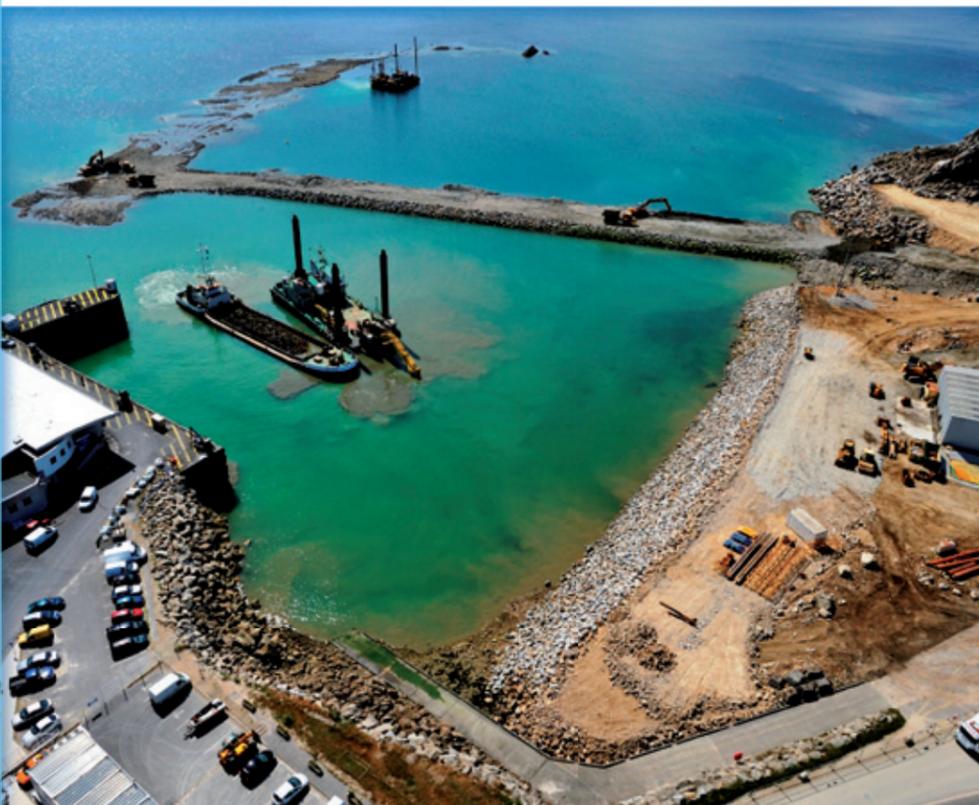
Pour la réalisation de cette opération de 27 mois, mobilisant des moyens importants et des compétences variées, les entreprises ATLANTIQUE DRAGAGE, CHARIER GCTF, LAGADEC, SEMEN TP et SA CHARIER, en tant que mandataire, ont décidé de se grouper afin de relever le challenge.

Ces travaux, qui consistent en la réalisation d'un port de plaisance en extension du port de commerce et de pêche existant, comprennent la réalisation d'un quai de 50 m, d'un quai de 100, d'une cale de mise à l'eau et d'un bassin de plaisance délimité par une digue, des pontons brise clapots et un mole, nécessitent une mobilisation importante de moyens humains et matériels.

Pour l'exécution de cette opération, les entreprises du groupement ont en charge la réalisation de 164 000 m<sup>3</sup> de déroctage, d'une



digue constituée de 125 000 m<sup>3</sup> de remblais et de 310 000 tonnes d'enrochements, 211 000 m<sup>3</sup> de terrassement, 31 800 m<sup>3</sup> de béton, 250 ml de pontons brise clapots, 392 tonnes de pieux et 42 500 tonnes d'enrochements pour divers aménagements de protection.



RÉGION NORD

# Dragage fluvial

1 100 000 m<sup>3</sup>, c'est le volume extrait par SODRANORD pour aménager l'Escaut au gabarit de 3 000 T.

L'Etat et la Région Nord – Pas-de-Calais ont assuré, à parts égales, le financement de l'aménagement de l'Escaut entre Trith-Saint-Léger et Mortagne-du-Nord dans le cadre du Contrat de Plan 2000 – 2006 et du Contrat de Projets 2007-2013, l'Europe ayant apporté sa participation financière dans ce maillon du transport transfrontalier.

L'aménagement durable de l'Escaut constitue un accès important au réseau fluvial d'Europe du Nord depuis la France. Ce sont près de 16 000 bateaux de commerce et 580 de plaisance qui transitent annuellement au niveau de l'écluse de Fresnes, transportant 6 millions de tonnes de marchandises.

C'est donc un marché de longue haleine qui occupe encore aujourd'hui un conducteur de travaux de SODRANORD, Mr Teus VAN OORD.

Signé en septembre 2006 avec Voies Navigables de France – VNF, maître d'ouvrage, SODRANORD (filiale de l'entreprise VAN OORD basée aux Pays-Bas) et le Service de la Navigation du Nord – Pas-de-Calais – COP2, comme maître d'œuvre, ce marché prendra fin en été 2011. Le recalibrage de l'Escaut au gabarit de 3 000 T est probablement le plus important projet de dragage fluvial de cette dernière décennie et de ce fait, le chantier pilote de VNF.

Pour la bonne gestion technique et économique de ces travaux, le marché comportait une tranche ferme et 3 tranches conditionnelles pour suivre les 4 biefs reliant Trith-Saint-Léger et Mortagne-du-Nord, soit près de 30 km de voie d'eau recalibrée.

Le dossier de consultation mettait en avant le fort impact du suivi environnemental souhaité par le maître d'ouvrage. Pour ces raisons, le dragage hydraulique était proscrit dans les pièces de l'appel d'offre. Seul, le dragage mécanique au moyen de pelles sur ponton était possible et permettait de limiter fortement la concentration d'eau dans les déblais des sédiments extraits. Dans ce même cadre environnemental, le cahier des charges prévoyait la ségrégation en dépôt des terres franches d'élargissement et des sédiments pouvant contenir des polluants, la préservation des amphibiens, le contrôle journalier de la qualité de l'eau de surface de l'Escaut en amont et en aval de l'atelier de dragage et la gestion du suivi

des eaux de rejet des dépôts vers le canal pendant le dragage et le réessuyage des matériaux. Dans ces conditions, après visite et rapport d'expertise d'un spécialiste des amphibiens, le démarrage des terrassements du TD 8 a été retardé de quelques semaines pour permettre aux différentes espèces de grenouilles de migrer avant les opérations de défrichage et de décapage du premier des trois dépôts construits par SODRANORD pour entreposer les 1 100 000 m<sup>3</sup> dragués.

Pour assurer la maîtrise des rejets d'eau, chaque dépôt a été doté d'un dispositif de drainage en fond de casier, de deux bassins de décantation étanches reliés entre eux et d'un dispositif de mesure de débit en continu mesuré dans un canal venturi. L'ensemble des analyses ayant été confié au laboratoire sous-traitant GALYS basé à Douai. Les dragages des matériaux ont été réalisés par deux ateliers pelles sur pontons équipés d'un dispositif de positionnement DGPS-RTK permettant de s'assurer de la cote de dragage réalisée. Ces moyens de haute technologie ont cependant été perturbés de temps à autres selon leur positionnement géographique.

Lorsque l'on drague les canaux, les macros déchets sont en nombre important, leur tri était assuré avant la mise en décharge définitive. Parmi ces objets insolites retirés du canal, Mr Teus VAN OORD a dénombré pas moins de 88 voitures (sans, bien sûr, leurs chauffeurs indéliçats) pour lesquelles des constats de police ont été établis avant leur mise en décharge en site agréé.

Pour assurer la mise en dépôt de cet important volume de matériaux, SODRANORD a investi dans un équipement parfaitement adapté au profil de ce chantier. Il s'agit d'une pelle hydraulique HITACHI 870 dotée d'une flèche de 25 m, permettant le déchargement des chalands et la mise en dépôt directe des produits de dragage. Aujourd'hui, les dragages sont terminés. Comme prévu au marché, après réessuyage des sédiments entreposés, l'entreprise va entreprendre le modelage des surfaces des dépôts afin de permettre au maître d'ouvrage, dans le cadre d'un autre marché, de les paysager pour leur conférer un aspect final. Ils seront alors destinés à des lieux de promenade, de pâturage ou de culture.



Dispositif de drainage en fond de casier



Bassins de décantation avant rejet des eaux vers l'Escaut



Terrain de dépôt 8 – Fresnes-sur-Escaut  
Contenance : 570 000 m<sup>3</sup>



Atelier de dragage



Pelle hydraulique HITACHI 870 à long bras pour mise en dépôt direct