

© DR



RENCONTRE AVEC...

Laurence Barrère, cheffe du service ingénierie de la direction des ports au sein du Conseil Régional de Bretagne

Quels sont les enjeux stratégiques de votre service ?

Nous devons bien connaître notre patrimoine et nos besoins. Quand vous avez, par exemple, 76 km d'ouvrages, dont certains dans les îles, le travail ne manque pas. À nous de structurer, de bien connaître ce patrimoine pour repérer les priorités et prendre les décisions qui en découlent en termes de travaux. Il faut y ajouter le lancement de nouveaux projets. Enfin, nous devons travailler en veillant à favoriser la décarbonation de nos activités pour les rendre plus vertueuses vis-à-vis de l'environnement. Ensuite, il faut convaincre les élus que nos choix sont importants car cela coûte cher. Notre mission stratégique consiste, entre autres, à assurer la continuité territoriale, y compris avec les îles. Notre travail doit permettre de bien éclairer les arbitrages budgétaires.

Quels sont vos projets pour répondre à ces enjeux ?

Comme vous vous en doutez, nous allons du plus petit projet au plus grand. Les projets sont classés en 3 catégories. La première catégorie, c'est l'entretien courant et la maintenance qui représentent 25 % de notre budget. La deuxième catégorie rassemble les gros entretiens et les réparations pour environ 40 % de notre budget. Enfin, la troisième catégorie regroupe les nouveaux projets. C'est par exemple la création d'une passe à poissons au port du Légué, à Saint-Brieuc, pour un montant d'un million d'euros. Un projet qui a connu 10 ans d'attente ! Heureusement, les premiers résultats ont confirmé son utilité. Et notre plus gros projet actuel, le quai EMR de Brest qui est un polder (extension en mer) qui représente 40 hectares rendus disponibles pour les énergies marines renouvelables. Les travaux ont

commencé en 2016 et l'ensemble du projet pèse 250 millions d'euros. Enfin pour l'avenir, je pense au futur terminal pour ferry de Saint-Malo. Cela permettra de moderniser la desserte vers les îles anglo-normandes et l'Angleterre, au départ d'une nouvelle gare maritime. Un projet évalué à 150 millions d'euros.

Quel regard portez-vous sur le travail du Tramaf ?

J'ai eu l'honneur d'être invitée à l'assemblée générale du Tramaf. J'ai trouvé que toutes les problématiques de notre secteur étaient très bien abordées. C'est très intéressant car cela doit nous permettre de mieux progresser ensemble. Si j'avais une suggestion : je trouverais utile que le Tramaf s'ouvre aux maîtres d'œuvre et aux maîtres d'ouvrage car cela faciliterait ensuite la mise en œuvre des bonnes idées qui naissent dans ce genre de rencontres...

Diplômée de l'INSA en génie civil, à Toulouse, Laurence Barrère a ensuite poursuivi ses études pour obtenir l'agrégation ! Pendant 9 ans, elle enseigne à l'université dans le Nord. Puis, départ pour Rennes, au sein de bureaux d'études pendant 10 ans. Enfin, depuis 2017, Laurence Barrère rejoint la Direction des ports du Conseil Régional de Bretagne, qui regroupe 21 ports. Elle manage 10 personnes au sein du service de l'ingénierie...

Ethique, bénéfique...

LA PLUPART DES MEMBRES DE NOTRE SYNDICAT ONT SUIVI DANS LEUR ENTREPRISE DES FORMATIONS ÉTHIQUES.

En effet, les pratiques éthiques et la saine concurrence sont de vraies valeurs qui permettent à la fois de créer de l'émulation technique, d'augmenter nos savoir-faire et d'accélérer notre attractivité. C'est donc tout naturellement que nous nous sommes rapprochés d'un cabinet spécialisé en droit à la concurrence, pour dupliquer les formations dispensées dans les entreprises, à l'échelle de notre syndicat.

Nous avons fait appel au cabinet Stephenson Hardwood pour créer une formation spécifique aux activités syndicales.

C'est ainsi que tous les membres du bureau de l'UMTM ont été formés le 28/10/2024. Cette formation a ensuite été dispensée au bureau des différents syndicats de l'UMTM (Soffons, Sotunn, SPTF, Tramaf) en fin d'année 2024. Afin de rendre accessible cette formation au plus grand nombre, une invitation a été émise aux membres du Tramaf et certains d'entre vous ont pu assister à la formation le 10/12/2024.

Lors de ces sessions il est également apparu nécessaire de réviser nos très anciens statuts et règlements intérieurs qui sont, pour la plupart, obsolètes ou non suivis. Nous avons donc missionné le cabinet Stephenson Hardwood pour revisiter les statuts de notre syndicat, en proposer de nouveaux et les uniformiser entre les différents membres de l'UMTM, particulièrement sur les règles d'adhésion et d'exclusion ainsi que les règles de conduite relatives à la non-concurrence. Les statuts doivent insister sur la mission légale d'information, de conseil et de défense des intérêts de nos professions. Cette action sera menée en 2025 et les nouveaux statuts seront validés en assemblée générale.

Ces actions sont bénéfiques pour notre métier, nos dirigeants, nos salariés et nos clients. Alors merci à tous pour votre participation.

Thierry MACE, président du Tramaf.

SITE NAUTIQUE DE VAIRES-TORCY / MARNE-LA-VALLÉE

21 ET 22 MAI 2025

HYDRO EXPO #4

SALON DE L'ENTRETIEN ET DE L'AMÉNAGEMENT DES ENVIRONNEMENTS AQUATIQUES

WWW.HYDROEXPO.FR

Les 21 et 22 mai 2025, le salon HydroExpo ouvrira ses portes pour la 4^e fois en France. Destiné aux acteurs impliqués dans la gestion des zones humides, HydroExpo est un salon européen autour des thématiques de l'entretien et de l'aménagement des environnements aquatiques.

Le format du salon se veut dynamique et instructif avec, notamment, des démonstrations de matériels en direct sur l'eau, des conférences et ateliers d'échanges. De très nombreux exposants proposeront du matériel et des équipements dédiés aux milieux humides, des idées et des conseils pour des solutions pérennes respectant l'environnement et permettant d'être innovant, performant et responsable.

PROGRAMME DES CONFÉRENCES



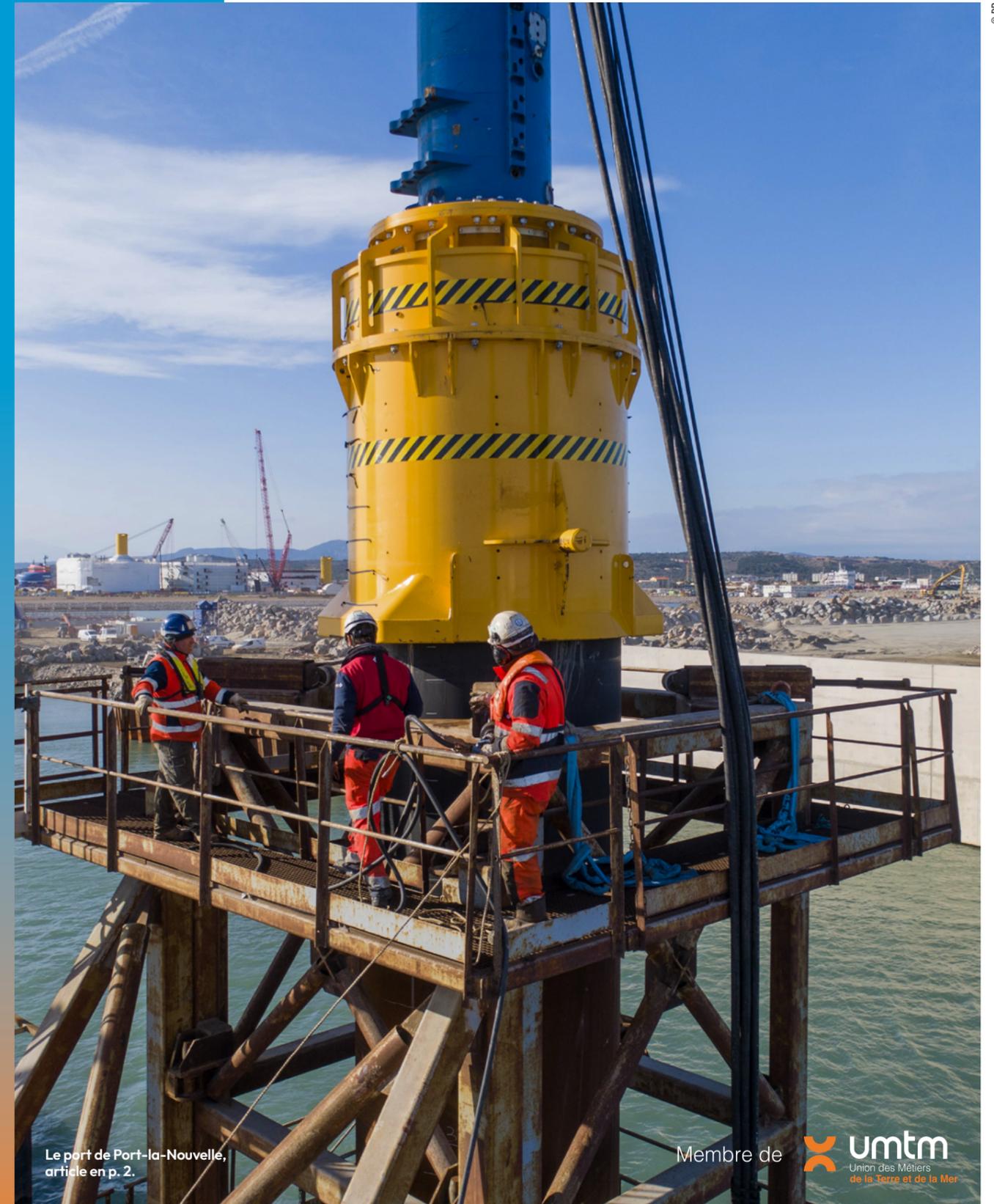
INSCRIPTION GRATUITE

Conception, réalisation : Xavier Quintin - Imprimé avec des encres végétales sur du papier blanc sans chlore issu de forêts gérées durablement.

La
LETTRE
N° 30

Avril 2025

 **tramaf**
Syndicat des travaux maritimes et fluviaux



Le port de Port-la-Nouvelle, article en p. 2.

Membre de  **umtm**
Union des Métiers de la terre et de la Mer

© DR

Par **Jan Vandebroek**
vice-président du Tramaf



© Mathieu Hébert

De la boue... à la vie !

Lorsque que j'étais un jeune ingénieur dans le domaine du dragage, les sédiments fins étaient souvent considérés comme de la « boue ». Le dragage, en général, n'était pas trop compliqué techniquement. Ces matériaux provenaient souvent des dragages d'entretien et étaient considérés – et le sont encore généralement – comme sans valeur. À la différence des sables et graviers, matériaux nobles utilisés pour créer des remblais gagnés sur la mer, les boues étaient déposées dans des zones autorisées, souvent en mer.

Au fil des chantiers, source d'inspiration, et des échanges avec le monde universitaire étudiant la vie marine, comme les laboratoires de Wimereux, ainsi qu'avec des collègues combinant les sciences biologiques et l'ingénierie, j'ai appris que ces boues sont pleines d'une vie incroyable et résiliente. Elles présentent un potentiel de recréation d'écosystèmes même après le dragage.

Aujourd'hui, dans nos entreprises, nous militons pour leur revalorisation en tant que matériaux créateurs de vie. Ce que nous considérons comme des déchets peut régénérer des zones humides, sources de biodiversité et de décarbonisation, créer des terre-pleins comme dans le port de Brest et former des barrières ayant un rôle de protection côtière. Un potentiel encore sous-évalué et aujourd'hui bloqué par des contraintes réglementaires. Promouvoir cette revalorisation, le Tramaf en fait une priorité. Non pas seul, mais avec nos clients et les bureaux d'études comme par exemple le Cerema. Ensemble, nous souhaitons créer un guide pour changer les idées reçues et créer des projets.

Prêts à nous soutenir ?

PORT-LA-NOUVELLE

Toujours plus grand !

LE PORT DE PORT-LA-NOUVELLE FAIT L'OBJET, DEPUIS 2019, D'UN TRÈS VASTE PROGRAMME D'EXTENSION

Le programme comprend notamment la création d'un plan d'eau abrité par une digue de 2,5 km et le prolongement de la digue existante de 600 m, la création d'un quai colis lourd de 250 m destiné aux projets EMR, la création de 44 ha de terre-plein, ainsi que plusieurs autres ouvrages (quais, jetées, postes roulants) permettant de cibler un premier palier en transit de 6 millions de tonnes par an à l'horizon 2030.

Depuis mars 2024 et dans le cadre du déploiement de ces nouveaux projets, les entreprises du groupe VINCI Océlian (mandataire), en co-traitance avec Balineau et GTM Sud-Ouest TP GC, ont associé leurs compétences et savoir-faire, pour réaliser la construction du poste P1, jetée de déchargement de vrac liquide. La SEMOP de Port-la-Nouvelle, créée pour le projet global d'extension, porte le développement de ce projet spécifique et a confié la réalisation des travaux à DEME Infra, laquelle a sous-traités au groupement VINCI précité.

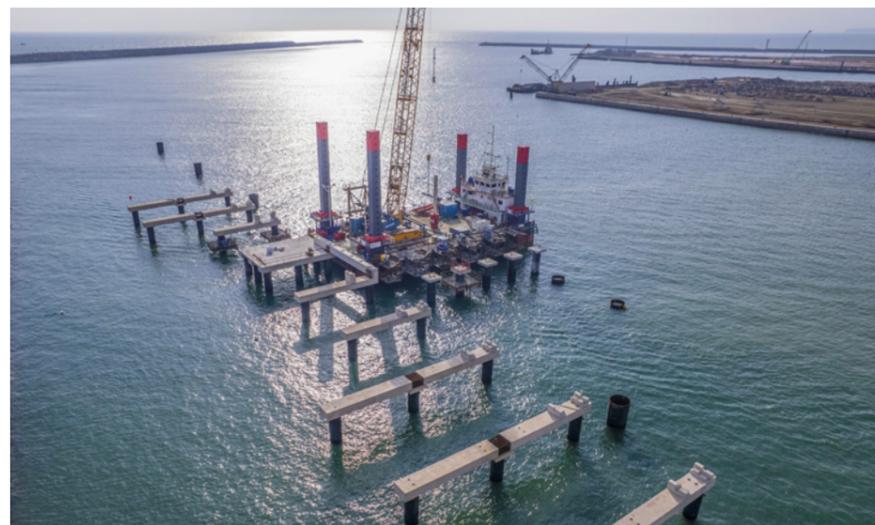
Cette jetée P1, première d'une série envisagée de 3 jetées à long terme, est constituée d'un ouvrage en mer linéaire de 250 ml (succession d'appui de type pieux-chevêtres et tabliers mixtes bi-poutres), de 12 ducs d'albe ainsi que d'une plateforme de déchargement.

Cet ouvrage permettra l'accueil, de manière sécurisée, de navires allant jusqu'à 80 000 t de déplacement, de 250 m de long et 14,5 m

de tirant d'eau. Il permettra ainsi une sécurisation des opérations de chargement et déchargement associées de vrac liquide, en remplacement du sea-line et des installations de dépotage en mer actuellement utilisées, sujettes à la houle et aux aléas météorologiques.

Après avoir battu 88 pieux (Ø 1 320 mm pour les appuis, jusqu'à 2 220 mm pour les ducs d'albe) à l'aide d'une plateforme autoélévatrice jack-up équipée d'une grue treillis de capacité 500 t, des chevêtres béton pesant jusqu'à 70 t sont mis en place par ce même atelier. Entre ces chevêtres, une vingtaine de charpentes métalliques équipées de prédalles sont assemblés par un second atelier maritime (grue treillis 180 t sur ponton flottant) et formeront les travées de la jetée. Au bout de la jetée, la plateforme installée sur 36 pieux permet le chargement et le déchargement du vrac liquide à l'aide de bras. Cette plateforme est un assemblage de poutres en U et de prédalles assemblées par voie maritime, puis ferraillées et bétonnées (900 m³). La durée des travaux sur site pour cette opération est de 12 mois.

Dans la foulée, Océlian réalisera une partie des travaux d'équipement de la jetée, avec la pose de piperacks (charpentes métalliques) supportant les tuyauteries permettant l'acheminement de vrac liquide le long de cette jetée nouvellement créée.



© DR



NOIRMOUTIER

Les éoliennes arrivent

LA DEUXIÈME VAGUE DE PARC ÉOLIEN EN MER FRANÇAIS EST LANCÉE POUR LE COMPTE DU CONSORTIUM ENGIE / EDPR.

EN CHIFFRES

- 61 monopieux Ø 7,7m, pour autant de futures éoliennes de 8 MW chacune
- + 1 000 t pour le monopieu le plus lourd
- Max 25 m de forage dans le sol
- 15 à 30 m de profondeur
- 35 000 t de ciment marin mis en œuvre
- 1 300 m de forage en longueur cumulée
- 100 personnes en permanence à bord du navire d'installation « Innovation »

La branche offshore du groupe DEME (opérant en France sous les noms de SDI et DEME Offshore France) est chargée des opérations de transport et d'installation des fondations qui accueilleront les futures éoliennes. De plus, DEME est chargé de l'ensemble des travaux relatifs à l'installation de la sous-station électrique qui consiste en une fondation surmontée d'un hub électrique. Ce hub consolide la production de chacune des rangées d'éoliennes, avant de la transformer pour son injection dans le réseau.

La particularité de ce projet réside dans l'utilisation de monopieux comme fondation pour l'éolienne, insérés dans un forage de près de 8 m de diamètre dans le sous-sol rocheux. DEME est parvenu, en collaboration avec son partenaire de forage Herrenknecht, à adapter la technologie des tunneliers à une utilisation verticale et sous-marine. L'extérieur du monopieu est ensuite cimenté dans son forage à l'aide d'un produit spécialement développé pour le coulage sous-marin et une prise rapide, permettant au monopieu de supporter les efforts



© JD Lamy

des phases de retrait de l'outillage et de l'installation de la pièce de transition. Cette dernière, de couleur jaune caractéristique, abrite des composants de transformation électrique, les câbles inter-éoliennes, une bride boulonnée sur laquelle le mat de l'éolienne sera fixé, des feux de navigation, des capteurs aidant à la maintenance prédictive des structures et parfois même, un radar de veille marine.

Les équipes de DEME réceptionnent les colis lourds (monopieu, pièce de transition et fournitures associées) et développent des équipements spéciaux d'installation, pour mettre en œuvre ces éléments depuis l'*Innovation* : une plateforme autoélévatrice à jambes (un jack up). L'*Innovation* peut transporter 10 000 t de cargaison vers le site offshore, s'élever sur ses jambes pour s'affranchir des vagues et lever des colis jusqu'à 1 500 t en toute stabilité.

Une plateforme logistique permettant de stocker sur plusieurs hectares les monopieux sur des merlons et les pièces de transition sur des chandeliers métalliques, a été créée au terminal Anse Saint-Marc au port de La Rochelle, qui a vu la première utilisation de la plateforme ASM3, récemment créée par le consortium SDI (branche française de DEME dragage) et Terelian.