



Édito par Frédéric Bernadet
Président du Tramaf

Port de Bormes-les-Mimosas,
article en page 3.

Faire face !

La France vient de sortir d'une période de confinement et est toujours plongée dans une crise sanitaire historique. Si le réflexe premier de nos entreprises a consisté à protéger leurs salariés d'un virus en stoppant toute activité, très vite tout a été mis en œuvre pour pouvoir reprendre les chantiers arrêtés en sécurité et dans le strict respect des gestes barrières. Les syndicats professionnels, comme le Tramaf, se sont impliqués pour accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de mesures sanitaires, à la mesure de cette situation exceptionnelle, et adaptées aux travaux maritimes et fluviaux.

Mais le rôle d'un syndicat comme le Tramaf est également de défendre les intérêts économiques et la pérennité de ses entreprises ; le Tramaf participe, avec la Fédération Nationale des Travaux Publics et le gouvernement, à l'élaboration d'un grand plan de relance des infrastructures dès 2021 qui permettra de relancer l'économie. Ce plan amplifiera les objectifs de transition écologique. Le Tramaf propose notamment de :

- Accélérer la régénération des voies navigables fluviales : ports, écluses, barrages, berges, etc. ainsi que la régénération et le développement des infrastructures portuaires sur les façades maritimes ;
- Relancer un plan digues ;
- Accélérer le développement des infrastructures liées aux EMR (Énergies Marines Renouvelables).

Néanmoins, ce plan de relance doit être accompagné par un plan de continuité immédiate. Il ne faut pas amplifier une crise sanitaire par une crise sociale dans les prochains mois, il y va de la survie des entreprises à court terme.

Il est primordial que les donneurs d'ordre, collectivités territoriales, grands ports, opérateurs de la voie fluviale... engagent les projets programmés avant la survenue de la crise et participent à la reprise de l'économie. Le Tramaf y veillera.

La lettre du Tramaf N° 20 – Juin 2020

- P. 2 • Bassin d'Arcachon
Le renouveau du canal
des Landes
- P. 3 • Port de Bormes-
les-Mimosas
La nouvelle digue
du large
- P. 4 • Les actions du Tramaf
CAP sur la RSE pour
préserver l'avenir des
générations futures
- Rencontre avec...
Nicolas Ménard

Le syndicat des
Travaux Maritimes et Fluviaux
Membre de l'UMTM
9, rue de Berri – 75008 Paris
Tél. 01 44 13 32 31
benjamin.daubilly@umtm.fr



Chiffres clés

- Montant du marché : 1,6 M€ HT
- Durée des travaux : 10 mois
- 200 t d'enrochements
- 225 t de palplanches AZ 700
- 4 000 m³ de terrassements
- 100 ml de remblais d'endiguement
- 1 000 m³ de béton C35/45

Bassin d'Arcachon

Le renouveau du canal des Landes

Les contraintes environnementales

- **Travaux à proximité du canal** : réalisation d'une pêche de sauvegarde – mise en place de mesure des matières en suspension (MES) régulière sur la période des travaux en amont et aval du chantier – mise en place de barrage hydrocarbure et filtre à paille.
- **Travaux dans un parc boisé** : protection de l'ensemble des arbres situés dans l'emprise des travaux.
- **Protection du chantier** : mise en place d'un bypass pour reprendre les eaux du canal pendant la phase de travaux.

Les contraintes techniques

- **Présence de la nappe phréatique au niveau de la plateforme de travail** : mise en place de deux systèmes de rabattement sur les batardeaux de l'ouvrage : un rabattement intérieur et un rabattement extérieur (modélisation du rabattement par modèle géologique en 3D pour fiabiliser l'étude de rabattement).
- **Terrain sableux** : mise en place des palplanches par lançage hydraulique.
- **Variation du niveau des eaux du canal** : mise en place d'une passe à poissons avec hauteur et inclinaison réglables.

Le canal des Landes est un canal artificiel, destiné initialement à la navigation. Il a été transformé lors de la Seconde Guerre mondiale en un ensemble de seuils en palplanches métalliques formant des plans d'eau en cascade entre le lac de Cazaux et le bassin d'Arcachon.

Les dépôts solides sableux dans le canal et le niveau d'eau imposé par l'ouvrage déterminent la permanence de certaines constructions compte tenu des usages directs ou indirectes associés à la nappe d'accompagnement.

L'état des ouvrages représentait une menace pour la sécurité des biens et des personnes et l'appréhension des enjeux liés à la continuité écologique ont conduit, en concertation avec le COPIL et l'AFB (qui est associé à toutes les réunions de travail sur ce dossier), à proposer un programme de travaux fractionnés sur les différents ouvrages du canal.

Le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) a été sollicité par les communes pour élaborer un projet de travaux afin de :

- Déconstruire un ouvrage hydraulique du canal des Landes, SM03, seuil métallique déversoir ;
- Reconstruire en aval un autre ouvrage en génie civil doté de vanneries mobiles et d'un organe

de montaison piscicole pour les anguilles et d'une passerelle piétonne pour faciliter la circulation dans le Parc de la Chêneraie.

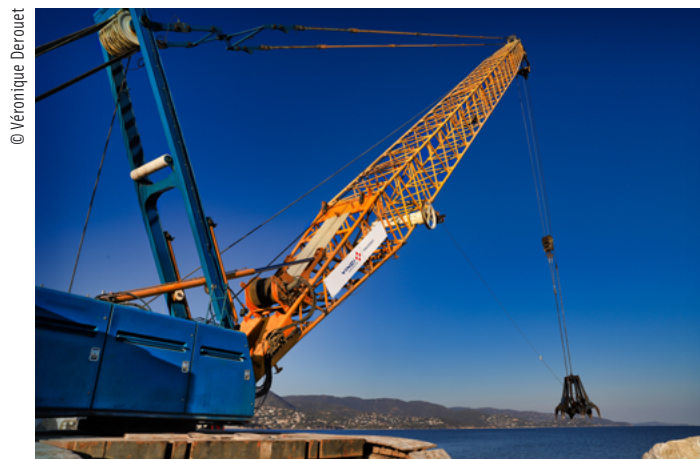
La géométrie de l'ouvrage anticipe le programme de travaux sur les ouvrages aval et amont, interdépendants dans l'établissement du profil en long et des niveaux d'eau.

Principaux intervenants

- **Maître d'ouvrage** : SIBA
- **Maître d'œuvre** : EGIS
- **Groupe** : Etchart GCM (mandataire), Rouby Industrie

Port de Bormes-les-Mimosas

La nouvelle digue du large



Démarrées en octobre 2018, les opérations de réfection de la digue du large de Bormes-les-Mimosas mobilisent l'expertise de deux collaborateurs de retour du chantier des digues de la Nouvelle Route du Littoral.

Principaux intervenants

- **Maître d'ouvrage** : Yacht Club International de Bormes-les-Mimosas
- **Maître d'œuvre** : Corinthe Ingénierie
- **Groupe** : Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux, VINCI Construction Terrassement
- **Fin des travaux** : avril 2020
- **CA** : 11 M€

La digue du large du port de Bormes-les-Mimosas a été endommagée par des franchissements réguliers de la mer lors de tempêtes. Le projet de sécurisation du port consiste à redimensionner cette digue d'environ 500 m en créant un mur de renvoi de houle associé à un bassin de déversement en creux. Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux (mandataire du groupement) réalise le génie civil du mur de protection côté port, tandis que les équipes de VINCI Construction Terrassement œuvrent côté mer. Elles remanient les enrochements qui serviront de surfaces d'appui pour poser des acropodes et des écopodes (2 600 unités). Ces blocs artificiels en béton moulé, à la surface texturée et à la couleur adaptable, seront fabriqués par Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux à proximité du chantier.

Tout en raidissant la pente du talus et en aidant à la restauration de la biodiversité, les acropodes, semblables à des étoiles de mer en 3D, formeront une carapace protectrice dans la partie submergée de la digue. Tandis que les écopodes, dont le design reproduit des rochers, viendront habiller de façon très naturelle la partie émergée du talus en s'intégrant parfaitement dans l'environnement.

C'est le troisième chantier de pose d'écopodes au monde. Il est donc très observé et servira de vitrine pour d'autres projets !





RENCONTRE AVEC...

Nicolas Ménard

Depuis 2013, Nicolas Ménard est à la tête du service Ingénierie du grand port maritime de La Rochelle. Ce sportif, adepte de triathlon et de voile, salue les qualités environnementales et sociétales du projet d'aménagement du port de La Rochelle, nommé « Port Horizon 2025 ». Pédagogue et toujours disponible quand il s'agit de transmettre son savoir, il dispense des sessions de formation destinées aux professionnels sur la maintenance des infrastructures portuaires.

En quoi consiste le projet d'aménagement Port Horizon 2025 ? De quels constats est né le projet ?

Tout d'abord, il faut rappeler que Port Atlantique La Rochelle est un port capable d'accueillir la plupart des navires de grande taille, ce qui le rend très attractif. Depuis quelques années, il connaît une croissance quasi continue de ses trafics. C'est tout l'objet du projet d'aménagement Port Horizon 2025 : accompagner les évolutions en cours et anticiper celles de demain pour accueillir avec efficacité les navires de commerce. Le projet, dont l'autorisation préfectorale est attendue, se compose de quatre opérations distinctes : la construction du nouveau terminal de Chef de Baie 4, la création d'un troisième terminal pour le site de l'Anse Saint-Marc, l'aménagement de 35 ha de terre-pleins sur la zone de La Repentie et l'approfondissement des accès nautiques.

Il faut répondre à l'augmentation constante des flux maritimes : l'augmentation des échanges commerciaux a favorisé la massification des flux de marchandises et l'augmentation de la taille des navires. Ce sont des enjeux majeurs auxquels le Port doit pouvoir faire face.

Ensuite, il faut dynamiser le territoire : le port de La Rochelle est le deuxième port français exportateur de céréales. Port Horizon 2025 permettra d'améliorer l'accès des vraciers (céréales, produits forestiers) au Port.

Enfin, il s'agit de diversifier les activités du Port pour anticiper les changements de demain : le port de La Rochelle se positionne activement sur des filières d'avenir et d'excellence telles que l'industrie des énergies renouvelables ou le refit de méga yachts...

Le projet Port Horizon 2025 intègre-t-il les enjeux de la RSE ?

Oui et bien plus encore. Désormais, la RSE est un levier incontournable pour mener tout projet à bon port !

En effet, les opérations seront organisées pour maîtriser l'impact sur l'environnement et limiter les nuisances pour les riverains. Les enjeux sociétaux et environnementaux sont réels et les parties prenantes exigent une information transparente. C'est pourquoi nous avons décidé de mettre la concertation (ateliers thématiques, débat public, etc.) au cœur du projet. Ainsi, nous allons suivre à la lettre les recommandations qui nous ont été formulées. L'une d'elle consiste à aménager des zones de compensation écologiques pour contrebalancer une « perte » de surface, qui bien qu'en zone portuaire, est favorable à la nidification d'oiseaux protégés. Construire le port de demain, c'est concevoir des aménagements en conciliant des enjeux RSE avec des enjeux économiques et techniques.

Quel est votre sentiment sur le Tramaf ?

Je collabore souvent avec des entreprises adhérentes et je parcours toujours avec intérêt *La Lettre du Tramaf* pour découvrir toutes les actualités de la profession.

Les actions du Tramaf

CAP sur la RSE pour préserver l'avenir des générations futures

Les entreprises intègrent les attentes des parties prenantes en matière de RSE.

Le changement climatique n'est plus désormais une notion abstraite, il impacte les ouvrages existants obligeant ainsi maîtres d'ouvrage et entreprises à repenser ensemble la résilience des projets ; la contribution de l'entreprise à la vie et à l'économie locale constitue une attente émergente.

Ce contexte doit conduire les entreprises du Tramaf à placer les attentes de leurs collaborateurs et des parties prenantes de leurs projets au cœur même du développement de l'entreprise. Il a été décidé d'adopter une démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et de transcrire dans une charte les engagements pris par nos entreprises adhérentes. Il s'agit de valoriser les actions de nos adhérents et d'affirmer l'exemplarité d'une profession responsable.

Cette charte s'articule autour de cinq grandes thématiques (Gouvernance, Relations contractuelles, Social, Environnement et Ancrage local), chacune précisée par un certain nombre d'engagements. Elle sera adoptée en septembre lors de notre assemblée générale.

