



Nivellement du sable refoulé sur la plage de Châtelailon, article en page 3.

Édito par Philippe GOULLEY,
président du TRAMAF

CQP de batteur de profilés métalliques

Il y a maintenant près de six ans, notre syndicat a souhaité mettre en place un **Certificat de Qualification Professionnelle (CQP)** de batteur de profilés métalliques afin de valoriser les compétences de nos compagnons et leur délivrer ainsi une reconnaissance professionnelle. Depuis 2011, date à laquelle notre projet a été validé par la CPNE (Commission Paritaire Nationale de l'Emploi), notre CQP compte déjà cinq sessions à son actif et quarante diplômes décernés. Il convient de noter que ce CQP est ouvert aux entreprises non adhérentes à notre syndicat, de façon à leur permettre également de valoriser et encourager leur personnel spécialisé. En 2015, une large enquête auprès des directeurs des entreprises, des tuteurs ainsi que des compagnons diplômés a mis en avant une appréciation très positive du dispositif ainsi qu'une implication et une prise de responsabilités plus importantes des salariés diplômés dans leur travail en équipe sur les chantiers.

En 2016, nous comptons déjà une douzaine d'inscriptions pour la session qui devrait se tenir en septembre. Aussi, nous a-t-il semblé important de faire en sorte de donner une reconnaissance et une visibilité encore plus fortes à ce diplôme.

C'est la raison pour laquelle un dossier a été déposé pour inscrire notre CQP au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP). Cette inscription aura l'intérêt de valider ce diplôme de façon permanente et de lui attacher, au-delà d'une reconnaissance par notre branche professionnelle, celle de l'État.

L'instruction, qui devrait durer un an environ, est en cours et nous avons bon espoir de franchir cette étape une nouvelle fois avec succès ! Nous comptons donc sur toutes nos entreprises pour continuer d'alimenter le vivier des candidats durant ces prochaines années.

La lettre du TRAMAF N° 13 – Avril 2016

- P. 2 • Andilly : l'écluse fait peau neuve
- P. 3 • Châtelailon : la plage réensablée
- P. 4 • Rencontre avec... Jean-Louis Jérôme
- Marchés : La FNTF atteste des capacités des entreprises

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
theillers@fntf.fr



Andilly : l'écluse fait peau neuve

Il aura fallu un an de travaux au groupement d'entreprises mandaté par Etchart Génie civil et Maritime (anciennement CODA) pour que l'écluse d'Andilly, située sur le canal La Rochelle/Marans, soit entièrement restaurée.

Le projet consistait avant tout en la remise en état de la vantellerie de l'écluse ainsi qu'en la réalisation de deux cales de mise à l'eau et en la réfection de deux ouvrages de franchissement routier, un ensemble très vétuste et plus adapté au nouveau gabarit routier. En effet, cet ouvrage, qui date du début du XIX^e siècle, permet la régulation du niveau des eaux dans le cadre de la sauvegarde des agglomérations urbaines contre les crues, ainsi qu'à la sauvegarde des activités agricoles et de l'intérêt piscicole de la région.

La réfection de cette écluse a impliqué la prise en compte de nombreuses contraintes, comme la proximité d'une voie SNCF, qui relie Bordeaux à Nantes, mais aussi les enjeux économiques (liés à l'agriculture), environnementaux et touristiques, avec le passage de la Vélodyssée.

De ces contraintes découlait naturellement un phasage des travaux nécessitant la réalisation d'une estacade provisoire pour réaliser un batardeau mis en place par vibrofonçage à l'aide d'une pelle équipée d'un Movax. Le confortement des berges a été réalisé par la mise en place de pieux bois Ø200 mm en quinconce pour éviter le phénomène de grand glissement lors de

la vidange du canal et garantir la stabilité de la plateforme ferroviaire. La réalisation des cales de mise à l'eau a nécessité la mise en place par vibrofonçage de palplanches qui faisaient office de batardeau en phase provisoire et de parafouille par la suite en phase définitive. Ces palplanches étaient habillées d'un parement bois s'intégrant parfaitement au site. Enfin, pour conserver l'aspect historique de ce site, un parement en pierres neuves est venu recouvrir l'ensemble des 250 m² de perrés. Pour terminer, les voiries ont aussi fait l'objet de reprises pour un résultat propre.

Fiche technique

- **Maître d'ouvrage :** Département de la Charente-Maritime
- **Maître d'œuvre :** Département de la Charente-Maritime
- **Durée des Travaux :** 12 mois (1 mois de préparation)
- **Montant des travaux :** 2 000 000 €

Quelques chiffres

- **300 ml** de pieux bois Ø200 6 m de long
- **350 tonnes** de palplanches et pieux métalliques
- **250 m²** de pierres de taille
- **Réfection de 2 vannes** d'écluse
- **Réalisation de 2 cales** de mise à l'eau
- **Réfection de 2 ponts routiers**



Châtelaiillon : la plage réensablée

Après la tempête Xynthia de 2010, la commune de Châtelaiillon (Charente-Maritime), en association avec les communes d'Yves, d'Aix et de Fouras, a mis en œuvre un programme de lutte contre les inondations : le PAPI (Programme d'Actions et Prévention contre les Inondations).

L'opération de réensablement de la partie nord de la plage de Châtelaiillon, réalisée par la société Eco Systèmes de Dragage, rentre dans le cadre de ce programme. En effet, le sable mis en place a pour but d'amortir les vagues en cas de mauvaises conditions météorologiques et d'éviter ainsi une éventuelle inondation de la ville. L'opération avait également pour rôle de créer une plage favorable aux activités touristiques locales.

L'objectif de cette opération consistait à apporter, de manière hydraulique, 80 000 m³ de sable provenant d'un gisement situé à la Longe Nord de Boyard, à environ 16 km de la plage de Châtelaiillon. La portion de plage à réensabler à l'issue des travaux était d'environ 900 m.

Ce marché était composé de 2 lots : création d'un brise lames et réensablement de plage. Le réensablement de la plage fut réalisé à l'issue de la création du brise-lames au niveau du phasage.

Le plus délicat : la mise en place de la conduite de refoulement

Avant le démarrage du réensablement, il était nécessaire d'installer la conduite de refoulement – à laquelle la drague aspiratrice en marche devait se connecter – afin d'acheminer la mixture (mélange d'eau et de sable) jusqu'à la plage.

Cette conduite en acier, de près de 1 750 m et de 600 mm de diamètre, a été installée en 2 sections distinctes : une partie boulonnée sur l'estran de plus de 1 km et une partie soudée de 720 m, mise en œuvre avec des moyens maritimes. La conduite soudée, partie la plus délicate de cette phase de chantier, a été assemblée sur la plage puis immergée en un seul morceau, à l'aide de moyens nautiques. En effet, il était nécessaire de travailler à marée haute, lors de grands coefficients de marée, afin de pouvoir disposer d'un niveau d'eau suffisant pour les moyens nautiques chargés de cette opération. Il était également nécessaire de bénéficier de bonnes conditions météo afin de pouvoir réaliser l'immersion de la conduite en toute sécurité et selon l'implantation préétablie. La bonne organisation et la réactivité des équipes impliquées sur le chantier

ont permis de réaliser cette opération dans le délai imparti. Près de 20 blocs de béton de 2,5 tonnes chacun ont été nécessaires pour stabiliser la conduite durant l'ensemble du chantier.

Christophorus : une machine adaptée aux contraintes locales

Le dragage et le refoulement du sable ont été réalisés par la drague aspiratrice en marche *Christophorus*. Avec une capacité en puits de près de 1 100 m³, c'est le type de drague le plus adapté aux contraintes locales en terme de gabarit. Les sables ont été dragués au niveau de la longe Nord de Boyard, gisement situé à environ 16 km de la zone de travaux et identifié comme possédant des sables proches des caractéristiques de ceux présents naturellement sur la plage de Châtelaiillon. L'organisation du travail aux deux marées permettait à la drague de refouler quatre chargements de sable par jour. Quand le bateau arrivait chargé en provenance de la Longe Nord de Boyard, la connexion était réalisée via un système

Fiche technique

- **Groupeement d'entreprises :**
Eco Systèmes de Dragage /
Van den Herik
- **Maître d'ouvrage :** SILYCAF
(Syndicat du Littoral Yves
- Châtelaiillon-Aix-Fouras)
- **Maître d'œuvre :** Créocéan

Quelques chiffres

- Quantité de sable servant au réensablement : 80 000 m³
- Linéaire de plage concerné par les travaux de réensablement : 900 m
- Distance du gisement de sable par rapport au secteur à réensabler : 16 km
- Linéaire de la conduite de refoulement : 1 750 m

d'accouplement flottant stabilisé par des blocs en béton. La drague a par ailleurs été assez puissante pour refouler les matériaux de manière autonome sans station relais. Une fois les matériaux refoulés sur la plage, ils ont enfin été nivelés à l'aide d'un bulldozer et disposés selon un profil déterminé. Le bulldozer était équipé d'un GPS afin de respecter à la lettre les souhaits du client. Quand le refoulement était terminé, la conduite était nettoyée par pompage d'eau afin d'éviter tout colmatage et la drague reprenait la mer pour un nouveau cycle.



Mise en place d'une partie de la conduite de refoulement par moyen nautique.

MARCHÉS

La FNTF atteste des capacités des entreprises !

En mars 2016, la nomenclature de l'identification professionnelle de la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTF) intègre de nouvelles rubriques qui permettent d'attester de la capacité des entreprises à réaliser un ouvrage de génie civil en contexte nautique.

Le code des marchés publics (article 45 et l'arrêté du 28/08/06) prévoit la possibilité de demander des certificats d'identité professionnelle (IP) dans les marchés pour évaluer les références professionnelles et capacités techniques des entreprises. Grâce aux identités professionnelles qui figurent sur la carte professionnelle de l'entreprise, les maîtres d'ouvrage sont ainsi à même de s'assurer que leurs travaux seront confiés à une entreprise qui les réalisera dans les meilleures conditions.

Nous invitons donc les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre à faire référence à ces nouvelles rubriques d'identification professionnelle dans leurs marchés :

1112 Ouvrages de haute technicité, ouvrages nautiques

A titre indicatif : ponts haubanés de toutes portées, ponts précontraints ou mixtes acier-béton de plus de 70 m de portée (ou 50 m pour les ouvrages ferroviaires), barrages en charge, murs de quai de plus de 15 m de hauteur, digue.

1122 Ouvrages de technicité moyenne à haute ou ouvrages groupés, ouvrages nautiques

A titre indicatif : autres ouvrages précontraints, barrages en charge, ensemble d'au moins dix ouvrages courants dans un même lot, digues, quais.

1132 Ouvrages de technicité courante, ouvrages nautiques

Autres ouvrages courants de béton armé ou mixtes acier-béton.

1142 Ouvrages en maçonnerie, ouvrages nautiques

Plus d'informations sur : www.fntf.fr, rubrique **Identification professionnelle**.

RENCONTRE AVEC...



© Europ flash

Jean-Louis JÉRÔME

Jean-Louis JÉRÔME est un homme d'infrastructures. Cet ingénieur des ponts, des eaux et forêts a œuvré pour la construction de routes, d'autoroutes et même d'un aéroport. Passé par des établissements H.L.M., il est depuis 2003 au Port Autonome de Strasbourg. Le fil rouge de ce parcours se traduit par la fidélité à sa région : l'Alsace !

Rencontre avec le directeur général du Port Autonome de Strasbourg...

Quels sont les grands enjeux du Port Autonome de Strasbourg ?

Nous avons trois principaux enjeux. D'abord, Strasbourg est un port urbain et comme il est très imbriqué dans la ville, nous devons concilier nos objectifs ! Nous devons faire en sorte que les habitants s'approprient le port pour en partager les enjeux. A l'occasion de nos 90 ans, nous allons saisir cette opportunité pour faire entrer encore davantage la ville dans le port et réciproquement. Notre deuxième enjeu est lié aux fortes évolutions de structures des trafics. La croissance des ports d'Anvers et de Rotterdam et l'ouverture, en Suisse, du tunnel du Saint-Gothard, qui ouvre la route ferroviaire vers l'Italie, sont des signaux forts du changement et nous devons les envisager et anticiper les conséquences pour notre situation. Il s'agit d'une très forte opportunité. Strasbourg est au croisement de quatre corridors, nous devons donc renforcer notre attractivité auprès des entreprises et travailler tant sur l'axe est-ouest que l'axe nord-sud. Nous ne devons pas nous positionner en arrière-cour de Rotterdam !

Enfin, notre troisième enjeu concerne les évolutions dans le domaine énergétique. Nous devons anticiper cette problématique car elle devient de plus en plus présente. Par exemple, le dossier du GNL doit pouvoir être solutionné pour ravitailler les bateaux sur le Rhin. Il y a également toute une écologie industrielle à prendre en compte, y compris entre les entreprises du Port. C'est un enjeu stratégique d'attractivité !

Quels sont vos projets ?

Le projet le plus important est l'aménagement de la plateforme logistique de Lauterbourg. L'industrie chimique y est très présente ainsi que la construction métallique. Nous investissons environ 25 millions d'euros. Nous allons également créer un terminal pour les conteneurs, ce qui représente un investissement d'environ 12 millions d'euros. Ensuite, nous avons des travaux plus modestes qui concernent l'amélioration de notre accessibilité, notamment ferroviaire. Enfin, nous avons des projets communs avec nos voisins, les neufs ports du Rhin supérieur, et nous allons faire monter en puissance notre « Port Community System » dont l'enjeu est de renforcer notre compétitivité.

Quel est votre sentiment sur le rôle du TRAMAF ?

Je vois le TRAMAF comme une plateforme d'échanges. Je suis peu impliqué dans son travail au quotidien mais je le regrette. C'est dommage, parce que nous avons besoin de communiquer davantage entre professionnels pour discuter des grands enjeux qui nous font face. Prenons l'exemple du dragage ; il y a un vrai besoin de faire entendre une voix qui réclame une simplification. Je suis inquiet de constater l'évolution des prix, qui suit l'augmentation des réglementations, avec la prise en compte des éléments environnementaux. J'ai parfois l'impression que l'on confond la procédure avec l'objectif. Nous devrions porter ensemble ce message !



Nouveau quai sur le Grand Port Maritime de La Rochelle

L'ouvrage - un quai de 200 ml sur 300 pieux - s'inscrit dans le prolongement de l'actuel quai de l'Anse Saint-Marc à La Rochelle et permettra de renforcer la capacité d'accueil du port pour les navires vraciers.

Groupement d'entreprises

ETPO (mandataire) / EMCC (gérant) / VCT / Dacquín