

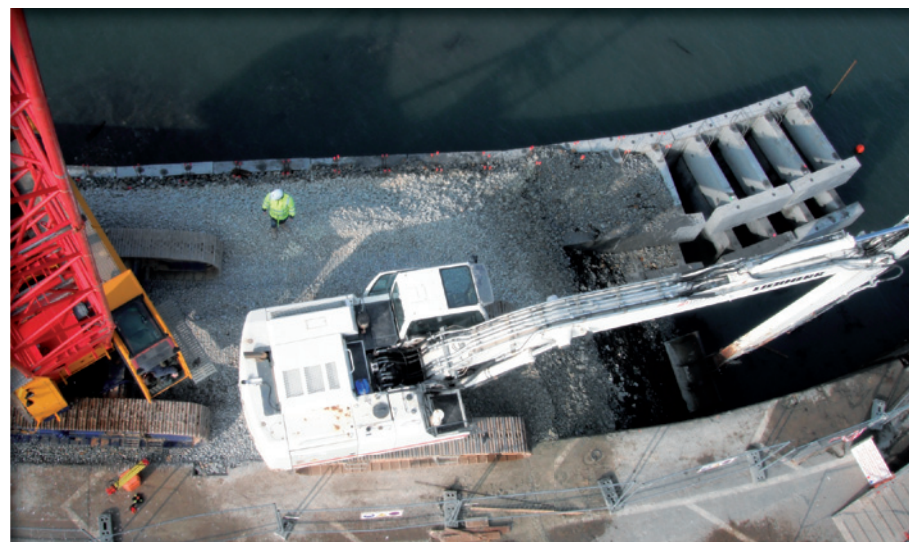
MORBIHAN

Bienvenue sur l'île !

L'île d'Arz, dans le golfe du Morbihan, est un des hauts lieux touristiques du sud Morbihan.

L'afflux de promeneurs y est de plus en plus important et pour y faire face, le Conseil général du Morbihan a décidé d'élargir la cale de Béluré, seul point de débarquement de l'île, de 4 à 13 m. Ce nouvel ouvrage doit permettre une meilleure gestion des flux et de l'interface véhicules/piétons. Ce chantier de 6 mois, qui pourrait paraître anodin, est en fait extrêmement phasé. Il s'agit en effet de mettre en œuvre une variante au projet initial d'un mur poids : un empilage, unique en métropole, de 123 cellules de béton préfabriqué qui, en s'imbriquant, constituent le corps des 75 m de l'ouvrage. Celles-ci sont ensuite remblayées. La nouvelle plateforme est pourvue d'une dalle, également préfabriquée, qui recouvre aussi l'ancien ouvrage.

La méthode de pose à l'avancement impose de circuler avec les engins sur la partie réalisée afin de conserver la circulation des passagers. Les équipes de scaphandriers sont sollicitées pour la réalisation d'un béton d'assises sous-marin puis la pose des cellules sous le niveau d'eau. L'insularité de cet ouvrage impose une production autonome de béton ainsi qu'une gestion stricte des approvisionnements de matériaux, qui se font grâce à des moyens nautiques. Le respect des cadences est impératif pour assurer une livraison au client avant l'afflux d'estivants : un challenge que relève l'équipe d'Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux en calant les postes de travail en fonction de la marée.



RENCONTRE AVEC... Jean-Michel SEVIN



Ingénieur des travaux publics de l'Etat, Jean-Michel SEVIN a connu une véritable carrière « portuaire » passant notamment par Nantes – Saint-Nazaire (en charge des infrastructures) puis par la Chambre de Commerce du Morbihan (en charge de l'exploitation). Rencontre avec le directeur général des Ports Normands Associés (PNA), structure qui regroupe les ports de Caen, Cherbourg et Ouistreham...

Quels sont les enjeux de développement des Ports Normands Associés ?

Jean-Michel SEVIN : Notre stratégie est de jouer la complémentarité des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg. Chacun se positionne avec ses spécificités. Avec les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen, nous mettons de l'intelligence dans nos relations avec le développement de projets communs au sein d'un ensemble Baie de Seine. Pour PNA, qui est le premier point de passage sur la Manche, après Calais, nous avons un plan d'investissement de 120 millions d'euros sur cinq ans (2009 – 2014). Déjà, 40 millions ont été réalisés.

Que pensez-vous du débat lancé par le TRAMAF sur une concurrence déloyale concernant certains services comme le dragage ?

Jean-Michel SEVIN : C'est un sujet compliqué. Je constate que le marché français du dragage est peu structuré et nous voyons de nombreux acteurs étrangers venir répondre à nos appels d'offre. Il me semble qu'il y a une certaine inadéquation entre l'offre et la demande. Il n'est pas possible à la personne publique d'enfreindre les règles de la concurrence. C'est un vieux débat mais les entreprises privées françaises devraient pouvoir proposer une offre plus adaptée aux marchés de dragage conséquents.

Conception, réalisation : agence QCP – Photos : DR

La lettre du tramaf



Vue aérienne du port du Guilvinec, article en p. 3

Edito

Dans un contexte européen où la règle de la concurrence a eu raison de services publics ancrés dans la tradition française (le transport ferroviaire, l'énergie électrique, la Poste, etc.), il est intéressant de constater que certains services de l'État ou des collectivités publiques se sentent aujourd'hui l'âme d'entrepreneurs et soumissionnent à des marchés de travaux publics. Ceci n'est pas sans soulever quelques problèmes pour les entrepreneurs assez chatouilleux en matière d'égalité sur la concurrence. Nul doute que les nombreux recours, dont sont saisis les tribunaux administratifs, permettront d'établir une jurisprudence fixant une règle d'égalité au niveau du financement des matériels publics et privés, au niveau fiscal et au niveau du statut des personnels.

A l'inverse, le contexte général libéral incite nos entreprises à demander que la concurrence s'applique dorénavant aux marchés protégés que sont notamment les dragages réalisés par les services propres des grands ports maritimes ou ceux, réalisés par les collectivités locales, pour leurs besoins, avec leurs propres moyens.

Il en est du dragage dans les ports français ce qu'il en est du commerce dans ces mêmes ports : le protectionnisme affiché trop longtemps sur la manutention portuaire à détourné les opérateurs maritimes des ports français au bénéfice des ports belges, néerlandais et espagnols.

De même pour le dragage, force est de constater qu'aucune entreprise française n'est arrivée à se hisser à un niveau européen, faute de commandes suffisantes en France, alors que nos voisins belges et néerlandais, en démontrant tous les jours leur savoir-faire dans les ports de leur pays, sont de redoutables entreprises bien équipées en Europe et à travers le monde.

Alors, quand ce verrou des marchés protégés va-t-il sauter ? Nous attendons ce moment avec impatience.

Jean-Claude GRANDCHAMP,
secrétaire général du TRAMAF

La lettre du TRAMAF – Juin 2011 –

- P. 2 • Gros plan
Guyane :
pont Larivot
- P. 3 • Dans les coulisses...
Finistère :
port de Guilvinec
- P. 4 • Rencontre avec...
J.-M. SEVIN
- Morbihan
L'île d'Arz

Le syndicat des
Travaux Maritimes et Fluviaux

Membre de la FNTP

CAPN – Le Continental
BP 267

93153 Le Blanc Mesnil

Tél. 01 48 14 94 60

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

GUYANE

Au secours du pont du Larivot

En Guyane, le pont du Larivot traverse la rivière de Cayenne, large de plus de 1,2 km ; il assure ainsi la liaison entre Cayenne en rive droite et Kourou en rive gauche...



Chargement Antonov à Vatry



La structure avant travaux



Mise à l'eau 2^e quadrupole

Suite à l'affaissement du chevêtre de l'une des piles du pont, la DDE de Guyane, assistée par le SETRA et le CETE de Rouen décide, le 25 novembre, de fermer complètement le pont à toute circulation : la Guyane est dorénavant coupée en deux ! Aussitôt, le SETRA convoque les principales entreprises françaises de Travaux Publics à une table ronde au cours de laquelle, après présentation du problème, il invite les participants qui le souhaitent à faire part de leurs propositions techniques de confortement. Quelques jours plus tard, la Direction Technique de EMCC soumet une étude de faisabilité au SETRA, qui en accepte les principes généraux. Le contrat prévoit un délai de réalisation très court : l'ouvrage doit rouvrir à la circulation le 3 avril au plus tard, sous peine de lourdes pénalités en cas de retard. La solution de confortement proposée consiste en un ensemble de structures métalliques conçues comme un mécano pour être entièrement préparé en France. Les différents éléments sont ensuite acheminés en Guyane par bateau et pour partie par avion. Les structures porteuses sont alors réassemblées sur place par boulonnage, mises à l'eau et transportées par remorquage en flottaison jusqu'à la pile affaissée du pont, puis mises en œuvre à l'aide de moyens nautiques. Compte tenu de l'urgence du projet, la mobilisation générale a été décrétée et les travaux ont donc été réalisés par le groupement EMCC, Balineau, ETPO, SOGEA Guyane, déjà mobilisé sur place pour le quai n°1 du port de Degrad des Canes. Au lendemain de Noël démarre la construction du premier élément du « mécano » chez Berthold, la filiale de Baudin Châteauneuf, retenue comme partenaire charpentier métallique. Une mobilisation qui a porté ses fruits, puisque le 15 mars, c'est la fin des travaux, la livraison de l'ouvrage au client et le lendemain, la remise en circulation du pont avec 18 jours d'avance sur le planning contractuel.



Vérinage des poutres

FINISTÈRE

Opération grands travaux au port du Guilvinec



Quelques chiffres

- Béton : 15 000 m³
- Explosif : 13,5 tonnes
- Sédiments : 32 000 m³
- Macro déchets : 2 000 tonnes
- Déroctage : 60 000 m³
- Matériaux de déroctage valorisés à Saint-Guénolé : 37 000 m³

Le 2^e port de pêche français vient de s'offrir un vrai coup de jeune avec des travaux de grande ampleur...

Le port du Guilvinec avait quelques problèmes, il vient de s'offrir les solutions. Le port du Finistère souffrait de l'inadéquation entre ses infrastructures et sa flottille. Conséquences, des problèmes de fonctionnement, des soucis de sécurité et des surcoûts d'exploitation. Au programme : de nouveaux quais, un ponton de type Catways, la réfection de la cale d'échouage et l'amélioration des profondeurs. Au total, deux ans et demi de travaux ont été nécessaires aux équipes du groupement d'entreprises de Marc SA et de Semen TP pour mener à bien ces grands travaux. Un investissement de 13,6 millions d'euros a été consacré à ce grand projet.

De plus, ce chantier a été mené dans le respect du développement durable. Cette démarche s'est traduite par l'utilisation des matériaux de déroctage pour la réalisation des batardeaux puis pour le terre-plein de Saint-Guénolé, par la valorisation des sables et le confinement des vases dans une ancienne carrière (Ty Coq à Combrit), le remplacement du bois exotique des platelages des pontons par du plastique recyclé (anciennes bâches agricoles) et enfin, par 1 250 heures d'insertion.