



Ile de Ré, légende en attente, article en p. 4

Edito

Communiquons !

par Philippe GOULLEY, secrétaire du bureau du TRAMAF

En mai 2010, le TRAMAF éditait sa première lettre. Depuis, nous avons multiplié les supports de communication, augmentant considérablement la visibilité du TRAMAF vers l'extérieur : lettre d'info, site Internet et, en collaboration avec l'UMTM (Union des Métiers de la Terre et de la Mer), création du livret de la FNTF, spécifique aux métiers de la terre et de la mer.

Deux ans après, avec cette 5^e lettre, c'est en effet la naissance de notre tout nouveau site Internet que nous avons le plaisir de vous annoncer. Pour y accéder, rien de plus simple, rendez-vous sur www.tramaf.fr !

Vous retrouverez sur ce site une présentation du syndicat, de ses membres et de leurs métiers ainsi que les différentes lettres du TRAMAF. En bref, un outil essentiel pour nous faire connaître et communiquer sur nos missions, mais surtout sur la diversité des travaux maritimes et fluviaux.

Cependant, pour continuer dans cette même voie et diffuser à nos clients et partenaires des informations pertinentes et de qualité, nous avons besoin de l'ensemble des membres du TRAMAF pour alimenter ces différents supports. Alors n'hésitez pas à nous faire part de vos souhaits, de vos idées ou à nous faire parvenir des articles sur vos chantiers en cours et sur vos belles réalisations !

Enfin, une liste de diffusion (entreprises, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre) a été définie pour l'envoi de La Lettre du TRAMAF. Sachez que nous sommes à votre disposition, à tout moment, pour compléter, modifier ou améliorer cette liste.

Sur ces quelques mots, je vous souhaite une bonne lecture et une agréable visite de notre site Internet !

La lettre du TRAMAF - Mai 2012 -

- P. 2 • Révision des prix dans les marchés publics
- Terminal Méthanier de Dunkerque
- P. 3 • Port des Minimes à La Rochelle
- P. 4 • Lutte contre les dégradations des digues à l'île de Ré
- Frédéric CARRON, du Port Autonome de Dunkerque

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

La révision de prix dans les marchés publics, indifférence des donneurs d'ordres ?

Le dernier courrier de Patrick BERNASCONI, président de la FNTF, du 9 mars 2011 à Madame la ministre de l'Économie et des Finances au sujet de la répercussion de la hausse des matières premières dans les marchés publics a fait réagir le TRAMAF.

En effet, depuis 2004, les courriers de notre fédération aux autorités de tutelle se sont tous soldés par des réponses sous forme de circulaires ou de recommandations ne répondant pas à l'objet principal, cause des préjudices subis. Les maîtres d'ouvrage se contentent le plus souvent d'appliquer un TP 02 uniforme dont les 8 % structurels de part « acier » sont sans commune mesure avec la part acier très importante que l'on rencontre dans les marchés de notre spécialité pour le cas d'un quai sur pieux par exemple.

Or, à l'aune des + 70 % d'augmentation sur les aciers HA constatés entre février et mai 2004, nos sous-traitants armaturiers ont introduit, dans leurs offres de prix, leur propre formule de révision qui répercute ces augmentations.

Pour nous, membres du TRAMAF, la véritable source du problème réside dans la distorsion entre la formule de révision contractuelle et la

structure des familles de déboursés du marché. Devant cette situation, le TRAMAF a préconisé la création de l'index TP 07 bis, réhabilitant l'ancien TP 07. Ce nouvel indice a pris en compte un pourcentage des différents types d'acier utilisé conforme à la réalité moyenne des marchés de notre spécialité et où la part totale acier (Tma, Lma et Lmc) représente 49 % du poids de l'index. Ce nouvel index est en vigueur depuis 2009 mais n'est que rarement utilisé par les donneurs d'ordres. Rappelons qu'il existe aussi un TP 13 qui, dans certains cas, s'avère plus adapté.

Dès lors, on se demande pourquoi grand nombre de donneurs d'ordres persiste à imposer des formules contractuelles de révisions adossées uniquement à l'index généraliste ouvrage d'art TP 02. En effet, il relève bien des obligations des maîtres d'ouvrage d'intégrer à leurs marchés des formules de révisions qui soient REPRÉSENTATIVES des prestations à réaliser (prise en compte

de « techniques différentes »...) ; la profession serait déjà rassurée de voir des formules utilisant les TP 07 bis, TP 13 en complément ou en substitution d'un TP 02 généraliste, en opposition vis-à-vis de ces instructions.

Enfin, il est important de signaler que la cohérence entre formule de révision contractuelle et les « grandes structures » des coûts du marché préserve l'équité de la rémunération, que l'évolution des coûts de tel ou tel composant (l'acier en l'occurrence) s'avère haussière ou baissière. Le CMP et les CCAG ne disent pas autre chose...

« En conséquence, le TRAMAF demande aux donneurs d'ordres publics d'apporter la plus grande vigilance à la rédaction des formules de révisions portées dans les marchés publics, de sorte que, dans le respect des principes d'équité, la structure de l'index retenu pour la variation des prix d'un marché soit représentative de la structure des coûts de l'ouvrage à construire. »

Dunkerque : coup d'envoi

Le Grand Port Maritime de Dunkerque étudie depuis 2006 son grand projet de terminal méthanier. Le marché, passé en novembre 2011, entre en phase chantier depuis le mois dernier.



C'est l'entreprise BOUYGUES TP Régions France, au sein du groupement SODRACO / COLAS et MENARD, qui doit maintenant relever le challenge ! 17 mois de travail au programme de ce marché d'un montant de 120 millions d'euros :

- Le dragage pour l'accueil des bateaux méthaniers pour un volume global de 5 000 000 m³ ;
- La préparation des digues extérieures et intérieures par mise en place de 300 000 m³ de tout-venant et 650 000 m³ d'enrochement de carrières afin de protéger les futurs réservoirs de stockage de gaz ;
- La mise en dépôt des matériaux sableux excédentaires en rechargement de plage (Statoil) ou en comblement de fosse sous-marine (digue de Ruytingen, jetée des Huttes) ;
- Les traitements de confortement des talus sous-marins vis-à-vis du risque de liquéfaction par vibroflotation par voie maritime et terrestre ;
- La construction d'une digue de protection du poste d'accueil des méthaniers.



BOUYGUES TP RF réalisera, dans le cadre de cette opération pour un montant de l'ordre de 7,5 millions d'euros HT, la construction de 3 000 éléments préfabriqués en béton de 6 m³ par unité et la réalisation de 200 ml de murs chasse mers sur la digue de protection du poste de déchargement des méthaniers. La prestation représentera 22 000 m³ de béton et 27 000 heures de travaux.

Un nouveau bassin pour le port des Minimes à La Rochelle



Le projet d'extension du port des Minimes est à l'étude depuis de nombreuses années mais c'est seulement le 9 juin 2010 que le préfet a notifié l'arrêté d'autorisation des travaux. L'ensemble du chantier a été divisé en 9 lots et c'est le groupement Eco Systèmes de Dragage / Van den Herik qui s'est vu attribuer le lot dragage pour la création du nouveau bassin du port de plaisance.

Le creusement du bassin a été mené à bien grâce à une équipe volontaire et impliquée ainsi qu'à un matériel performant.

Les ports de plaisance français saturés

Selon l'enquête de la fédération française des Ports de plaisance, il y a plus de 40 000 emplacements manquants en France. Selon une autre source, le déficit serait de 54 000 places dont 13 000 pour la côte Atlantique. Il apparaît clairement que les ports de plaisance français sont saturés et que des capacités d'accueil supplémentaires sont indispensables. En Charente-Maritime, le projet d'extension du port des Minimes rentre dans ce cadre. Aujourd'hui, pour avoir une place au port de La Rochelle, il faut attendre près de dix ans sur une liste d'attente supérieure à 1 000 bateaux. Le projet d'extension des Minimes engendrera la création de 1 200 places supplémentaires, ce qui en fera le premier port de plaisance européen.

Creusement du bassin : association extraction mécanique et hydraulique

L'étape indispensable dans ce projet est le creusement d'un nouveau bassin par dragage. Les travaux

du lot « dragage » ont également nécessité le creusement du chenal d'accès d'un mètre supplémentaire ainsi que la préparation des travaux de la digue Nord et du Lazaret.

L'extraction des matériaux s'est effectuée de manière mécanique et hydraulique. Le choix de l'une ou l'autre de ces techniques s'est faite en fonction de la zone à draguer et des caractéristiques des matériaux à extraire (vase fluide ou consolidée). Dans les secteurs les plus envasés, la couche de matériaux à enlever avoisinait les 5 m d'épaisseur. Les travaux ont nécessité, durant tout le chantier, l'utilisation d'une pelle sur ponton et de trois chalands en rotation. Sur la fin du chantier, un quatrième chaland a également été réquisitionné pour aider l'atelier de dragage mécanique. Quant à la partie hydraulique, une drague aspiratrice en marche, d'une capacité en puits de 3 600 m³, a travaillé durant environ 3 mois sur le chantier. Une autre drague d'une capacité de 1 000 m³ a ensuite pris le relais

durant quelques semaines. Enfin, une niveleuse était présente sur le chantier afin de régulariser les fonds après terrassement.

Une contrainte importante : un site de dépôt éloigné

Les matériaux dragués ont été clapés au niveau de la fosse d'Antioche, située à 20 miles nautiques du port (environ 35 km). Cet éloignement du site de dépôt était l'une des contraintes principales des travaux. L'emplacement du site de dépôt des vases extraites a été décidé afin de limiter la turbidité au niveau des zones sensibles (fragères, zone Natura 2000, etc.) présentes à proximité.

Chacun des chalands faisait entre 2 et 3 rotations par jour. Le nombre de rotations par bateau était dépendant du temps du cycle de dragage et pouvait évoluer en fonction des conditions météorologiques et des matériaux rencontrés par la pelle lors du chargement. Quant à la plus grande des dragues aspiratrices utilisées sur le chantier, elle se rendait en moyenne 5 fois par jour sur le site d'immersion.

Concernant les dragages, la dernière pelletée a été effectuée le 16 mars 2012. Quant aux enrochements, leur mise en place s'est achevée trois jours plus tard. Le chantier peut à présent se poursuivre avec notamment la création de la digue Nord et du Lazaret qui serviront à la fermeture du bassin creusé.

Quelques chiffres

■ 937 000 m³ de sédiments extraits

■ 13 000 tonnes d'enrochements

■ Distance du site de dépôt : 35 km

■ Durée du chantier : 6 mois (30/09/2011 – 19/03/2012)

Île de Ré : touche pas à mon sable !

Dans le cadre des défenses contre la mer, le Conseil Général de la Charente-Maritime a mis en place un marché à bons de commande pour lutter contre les dégradations des digues.

Outre les travaux d'enrochements, caparaçon bétonné et réfection des digues pavées, un des principes de protection du trait de côte est la rénovation d'épis constitués de béton armé, de bordées en bois exotique, de gabions latéraux et de pieux disposés en quinconce pour retenir le sable. Soumis aux vents de Sud-Ouest et Ouest principalement, le littoral Rétais est particulièrement exposé à l'érosion dunaire ; ce qui a conduit le Conseil Général à favoriser des solutions efficaces à moindre coût pour fixer le sable et atténuer le phénomène d'érosion.

La pointe océane de l'île de Ré est dépendante des flux de sable liés au phénomène de marées. Les vents de Noroit ramènent le sable de la côte nord de l'île au pied du pont de Ré, à la pointe de Sablanceaux. Divers moyens sont mis en œuvre pour apporter du sable en amont de la saison touristique sur les plages et en protection dunaire. La technique de mise en place d'épis répond en partie à la rétention de sable malgré les caprices d'une mer parfois agitée.



TROIS QUESTIONS À...

Frédéric CARRON

Chef du département grands projets du Port Autonome de Dunkerque

photo
en
attente

A 45 ans, ce polytechnicien a connu un parcours très riche. Après les travaux et la maîtrise d'ouvrage, le voilà depuis onze ans dans l'univers portuaire...

Quel est votre parcours ?

Ingénieur en génie civil, passé par Polytechnique, j'ai commencé en entreprise pour construire des ouvrages d'art. Ensuite, j'ai été tenté par une expérience en maîtrise d'ouvrage puis retour dans une entreprise de BTP pour œuvrer dans les Travaux Publics. En 2001, je suis arrivé au Port Autonome de Dunkerque où je suis resté avec un très grand plaisir jusqu'à ce jour !

Quels sont les projets du Port de Dunkerque ?

Nous nous sommes depuis 2006, date de lancement des études, sur le grand projet du terminal méthanier. C'est un projet passionnant que nous menons en collaboration avec EDF. Les travaux vont se poursuivre pour nous jusqu'en 2014 et pour EDF jusqu'à début 2015. A plus long terme, notre projet stratégique a permis de lancer une grande étude prospective pour une vision à 15 – 20 ans. En particulier, nous avons un grand projet d'aménagement de bassins, de l'ordre de 650 millions d'euros. Ce projet est inscrit au Schéma National d'Infrastructure de Transports et va nous permettre de nous adapter aux nouveaux besoins pour accueillir les porte-conteneurs et le fret de vrac solide. Nous souhaitons nous positionner sur de nouvelles filières émergentes comme la biomasse.

Quelle perception avez-vous du TRAMAF ?

Je trouve très intéressant de pouvoir être informé par la revue éditée par le TRAMAF des différents projets qui voient le jour ailleurs. C'est un moment offert pour prendre du recul et réfléchir un peu, alors que sinon, on a trop souvent la tête dans le guidon. C'est très utile...

Photos ci-contre :

1. Épis bétonnés en aile d'avion pour brise-lame et rétention de sable en protection de la dune arrière sur le site de la Conche des Baleines (Pas Zanuck où fut tourné « Le jour le plus long ») à Saint-Clément-des-baleines.
2. Bordées en bois exotique avec visserie inox pour rétention de sable sur le site de la Motrone en Ars-en-Ré.
3. Gabions sur deux rangs superposés en latéral du trait de côte sur 750 ml (le premier rang de gabions est déjà recouvert de sable avant la pose du deuxième) sur le site du Pas Notre-Dame à Sainte-Marie-de-Ré.
- 4 et 5. Épis ouverts confectionnés de pieux bois de 4,50 m espacés de 1,00 m et disposés en quinconce ; chaque épi est espacé de 10 m pour couvrir la zone à ensabler. Site de Trousse-Chemise aux Portes en Ré.