



*Dragage d'entretien
des ports Bretons,
article en page 4.*

ÉDITO

A la recherche du bon sens...

Par Philippe BELLANTE, trésorier du TRAMAF
et président-directeur général de Merceron TP

Xynthia, le dérèglement climatique, les tempêtes à répétition et la montée des eaux ont eu au moins un mérite : celui de mettre en évidence la fragilité de nos ouvrages de protection. Ce constat sans appel, partagé par tous les acteurs concernés, n'a pourtant pas été suffisant pour qu'une vraie politique d'entretien soit mise en place sur l'ensemble du littoral.

Xynthia et ses 53 morts ont pourtant créé un électrochoc dans l'esprit des Français, faisant annoncer au gouvernement de l'époque des mesures ambitieuses de protection et de reconstruction.

Mais le travail à accomplir sur nos digues est immense, parce que la conservation des ouvrages a toujours été la variable d'ajustement des budgets (hors catastrophe).

D'autre part l'urbanisation du littoral est un sujet très délicat pour les communes.

Et un des premiers enjeux est bien celui-là. Comment protéger les biens, les habitations et les hommes qui se sont installés dans des zones à risques ? Mais le propos de cet éditorial n'est pas de clouer au pilori les collectivités locales et autres administratifs qui ont délivré les permis.

suite en page 2

La lettre du TRAMAF N° 9 – Mai 2014

- P. 2 • Le Couesnon :
de l'eau pour le
Mont-Saint-Michel !
- P. 3 • Manche : dragage
intensif des ports !
- P. 4 • Rencontre avec...
Dominique BUSSEREAU
- Loctudy et Lesconil :
dragage d'entretien
des ports Bretons

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
jcg.tramaf@yahoo.fr
tini.chebaux@vanoord.com

suite de la page 1

Il s'agit de comprendre pourquoi, après quatre ans, peu de chantiers ont réellement été lancés et si on analyse un peu plus finement, on s'aperçoit que ces quelques chantiers étaient déjà dans les tuyaux avant Xynthia. Hélas, les lenteurs administratives, le nombre d'intervenants et la complexité des procédures ont eu raison des bonnes volontés affichées des ministres successifs. L'utilisation de la « procédure simplifiée d'autorisation pour des projets ayant un impact limité sur l'environnement » peine à être adoptée. L'interlocuteur unique dédié (le préfet, afin d'éviter que le dossier ne remonte à Paris) est à l'ordre du jour, mais pas encore concret.

Et nous, entrepreneurs, qui serons très prochainement la cheville ouvrière de tout le dispositif, nous n'avons à aucun moment été consultés.

Nous pourrions, imaginer la caisse à outils qui prendra en compte l'aspect administratif, l'ingénierie financière, le concept technique et l'impact environnemental pour construire l'ouvrage et être dans notre rôle de support auprès des collectivités.

Dans le cadre de la responsabilité sociétale de nos entreprises, nous devons être acteur et force de propositions dans nos domaines de compétences et dans notre environnement.

Après la reconstruction des digues, le point fondamental sera l'entretien. Xynthia n'aurait pas fait autant de ravages si après les tempêtes de 1999, les promesses d'entretiens annuels des digues avaient été respectées. Une digue subit l'assaut des vagues deux fois par jour et les millions d'euros déversés en une seule fois ne pourront pas remplacer un contrôle et un entretien linéaire, régulier et sérieux que nous pourrions faire, mois par mois, année après année. C'est juste une question de bon sens.

**LE COUESNON**

De l'eau pour le Mont-Saint-Michel !

Classé au patrimoine mondial de l'Unesco et visité par des millions de touristes chaque année, le Mont-Saint-Michel, est aujourd'hui menacé et perd peu à peu son caractère maritime.

Face à ce constat alarmant, le Syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel a lancé, en 2005, un vaste programme de travaux destinés à redonner au Mont son caractère maritime.

Un projet titanesque auquel participent activement les sociétés VINCI Construction Terrassement, EMCC et TPC, filiales de VINCI Construction France.

Depuis 2011, EMCC et TPC, réalisent en effet les aménagements hydrauliques du Couesnon en groupement avec VINCI Construction Terrassement (mandataire).

L'objectif est de créer un immense réservoir d'eau naturel permettant, grâce à des « lâchers » d'eau depuis le barrage, de chasser au large de la baie les sédiments déposés au cours des siècles.

La première étape de ce chantier, d'un montant total de 15,7 M€, a été le dragage du lit du Couesnon, en amont du barrage, sur une longueur de 4,7 km.

En deux ans et demi, les équipes d'EMCC devraient ainsi curer plus de 450 000 m³ de matériaux afin d'atteindre une capacité de stockage en eau de 800 000 m³.

Pour compléter ce premier dispositif, les terrassiers doivent également créer un réservoir hydraulique complémentaire dans l'anse de Moidrey, d'une capacité de 700 000 m³ d'eau.

Au total, entre les opérations de dragage et de terrassement, près de 9 km de canaux auront été terrassés et plus d'un million de mètres cubes de tange seront extraits et valorisés sur des parcelles agricoles voisines, permettant une capacité de stockage finale de 1 700 000 m³ d'eau.

Chantier titanesque, parmi les plus grands chantiers de dragage en France, l'aménagement hydraulique en amont du Couesnon devrait s'achever début 2014. Il s'inscrit dans le cadre d'un projet plus vaste d'aménagement et de restauration du Mont-Saint-Michel comprenant la réalisation d'un nouveau barrage hydraulique, d'un parc de stationnement en retrait du site, d'une nouvelle digue-route de 1 km, d'un terre-plein situé à l'entrée du Mont et d'un pont-passerelle pour accéder au village. Montant total de l'opération : 164 M€.

Fiche technique

- **Maître d'Ouvrage :** Syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel
- **Maître d'Œuvre :** BET Antéa - BRL ingénierie
- **Entreprises :** EMCC, TPC en groupement avec VINCI Construction Terrassement (mandataire) et sa filiale locale TPR
- **Calendrier :** de septembre 2011 à février 2014
- **Planning :** travaux de juillet 2012 à novembre 2013
- **Montant :** 15,7 M€ (dont 3,2 M€ pour le dragage)

MANCHE

Dragage intensif des ports

Ports Normands Associés (PNA), le Syndicat mixte du port de Dieppe (SMPD) ainsi que le département de la Seine-Maritime ont passé un marché de dragage d'entretien commun afin de bénéficier d'une mutualisation des moyens de dragage pour l'entretien des ports dont ces institutions sont gestionnaires.

Depuis 2010, Van den Herik Kust est titulaire du lot « drague aspiratrice en marche » mais depuis 2014, elle l'est en groupement avec sa filiale française, la société Eco Systèmes de Dragage. Ces opérations de dragage concernent l'entretien des ports d'Ouistreham, Fécamp, Dieppe et Le Tréport. Hormis Fécamp, qui est dragué une fois tous les 2 ans, les ports en question doivent faire l'objet de plusieurs campagnes de dragage annuelles afin de garantir une hauteur d'eau suffisante pour leur vie économique maritime.

Le dragage hydraulique : la technique principale

Les ports d'Ouistreham et de Dieppe sont entretenus principalement par drague aspiratrice en marche seule ou en association avec une niveleuse (remorqueur avec charrue). Quant à Fécamp, l'association du dragage mécanique et hydraulique est indispensable afin de pouvoir travailler dans les bassins et dans le chenal. Le cas du Tréport est un peu différent puisque l'entretien du port (chenal, avant-port et bassin de commerce) était réalisé principalement par pelle sur ponton depuis

de nombreuses années mais sera majoritairement dragué par drague aspiratrice en marche à l'avenir en raison du meilleur rendement obtenu avec ce type de machine.

Un rythme de dragage soutenu

Le groupement d'entreprises réalise deux campagnes de dragage annuelles pour l'entretien des ports d'Ouistreham, Dieppe et Le Tréport. Afin de bénéficier de cette mutualisation des moyens, les ports sont dragués les uns après les autres sans interruption. La drague aspiratrice en marche *Christophorus* est dédiée à cet entretien. Cette drague, de 81 m de long et d'une capacité de 1 100 m³, est un bon compromis entre manœuvrabilité et capacité pour la réalisation de l'entretien dans l'ensemble de ces ports dans lesquels les conditions d'évolution sont différentes.

Des « petits » chantiers menés tambour battant

Les commandes lancées par chaque gestionnaire de port s'enchaînent, la drague *Christophorus* est alors attendue.

La première campagne de l'année 2013 s'est étalée de février à juin et fut très intense. En effet, les travaux ont commencé par le port de Dieppe, puis Ouistreham, Le Tréport, Dieppe à nouveau et ont fini par Ouistreham. La campagne de Dieppe a été réalisée en deux temps en raison de contraintes techniques liées à l'organisation des travaux par le maître d'ouvrage. Deux campagnes de dragage ont également été nécessaires à Ouistreham en raison de très importants apports sableux survenus durant les mois de mars et avril. Les opérations menées au Tréport n'ont pas non plus été de tout repos puisqu'en 2013, le bassin de pêche/plaisance a été dragué par la société Eco Systèmes de Dragage (en tant que sous-traitant du titulaire de ce lot) pour un volume de près de 25 000 m³ de sédiments. Au total, près de 410 000 m³ de sédiments ont été dragués entre février et juin 2013 à un rythme continu, nécessitant une maîtrise des aléas comme les pannes, la météo ou les commandes supplémentaires urgentes.

La campagne suivante de *Christophorus* pour l'entretien des ports de la Manche a eu lieu à l'automne 2013 et une autre est actuellement en cours pour, à nouveau, plusieurs mois de dragage intensif jusqu'en juin 2014.

Chiffres clés

- **410 000 m³** de sédiments extraits
- **5 chantiers** réalisés sans interruption
- **4 mois** de travaux (février 2013 à juin 2013)

Drague aspiratrice Christophorus en marche dans le port de Dieppe.
La drague travaille 24 h / 24, 7 jours / 7 à Ouistreham et Dieppe, à l'exception du Tréport, tributaire de la marée.



LOCTUDY ET LESCONIL

Dragage d'entretien des ports Bretons

Les opérations de dragage des ports bretons de Loctudy et Lesconil, dont l'entreprise Merceron TP a obtenu l'adjudication, concernent les travaux d'entretien des bassins de pêche et de plaisance.

Les volumes à extraire s'élèvent à 160 000 m³ avec une proportion très importante (110 000 m³) pour le port de plaisance de Loctudy.

Cette opération concerne trois maîtres d'ouvrage : les communes de Loctudy et Lesconil pour les bassins plaisance et pour les bassins pêche, le conseil général du Finistère qui en assure aussi la maîtrise d'œuvre.

Les dispositions de travail, régies par arrêté préfectoral comportent des contraintes importantes en termes de production :

Sur le plan quantitatif

- Extraction maximale de 1 000 m³ / jour ;
- Arrêt total en période estivale.

Sur le plan environnemental

- Suivi permanent de la turbidité des eaux en cours de chargement ;
- Suivi bathymétrique de la zone de dépôt ;
- Criblage systématique des matériaux extraits avec traçabilité de l'évacuation des refus de criblage.

Sur le plan fonctionnel

- Maintien des activités pêche et plaisance ;
- Gestion du déplacement et du stationnement des bateaux de pêche et de plaisance.

Les principales phases de travaux

- Le nettoyage des fonds de bassins avant dragage, qui est effectué par un ponton-pelle avec un outil de ratissage, assisté d'un ponton de service supportant des bacs de tri de déchets ;
- Le dragage, qui mobilise un ponton-pelle qui charge un chaland fendable automoteur ;
- Le suivi du dragage, qui est assuré par une instrumentation de l'outil d'extraction et par une embarcation équipée pour la bathymétrie.

Le chantier a démarré au début de l'année 2013, où il a connu quelques aléas, s'est interrompu durant l'été 2013 et s'achèvera en juin 2014.



3 QUESTIONS À...

Dominique BUSSEREAU



© Mélanie Chaigneau

Ancien ministre, député et président du Conseil général de la Charente-Maritime...

Localement, quelles sont vos priorités en matière de travaux maritimes et fluviaux ?

Il faut commencer par notre plan digues « post Xynthia », qui représente un budget global de 350 millions d'euros. Tout n'est pas encore validé, mais neuf Programmes d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) le sont pour un montant de 146 millions d'euros. Je précise qu'il s'agit d'un financement partagé entre le département, la région et l'État. Nous avons également des travaux portuaires sur l'île d'Oléron avec l'extension du port de La Cotinière et la nouvelle criée, pour un budget de 30 millions d'euros en PPP. J'ajouterai la rénovation du canal de La Rochelle jusqu'à la Sèvres Niortaise. Enfin, nous avons entrepris la restauration d'ouvrages hydrauliques, dont deux barrages sur la Charente.

Quel est votre sentiment sur le projet de canal Seine Nord ?

Vous savez que j'y suis favorable, car les enjeux sont énormes pour le transport fluvial, mais je suis hélas pessimiste. Ce PPP de 7 milliards d'euros a été remplacé par un projet de financement public de 4,5 milliards par le gouvernement de M. Ayrault avec l'espoir d'un financement européen à hauteur de 40 %. Malgré le départ des écologistes du gouvernement et le maintien de Frédéric Cuvillier, qui étaient deux raisons d'être plus optimiste, je ne ressens pas d'enthousiasme sur ce dossier. Avec l'abandon de l'éco-taxe, j'ai bien peur qu'il ne soit enterré.

Quelle perception avez-vous du rôle du TRAMAF ?

C'est une perception très positive. C'est bien que les entreprises de ce secteur se mobilisent et agissent ensemble. Notre marché intérieur a des besoins et le TRAMAF doit permettre de les identifier pour y répondre. Son rôle doit aussi de se faire mieux connaître des différents acteurs de ce marché, il y a encore du travail à faire de ce côté-là auprès des élus et des responsables locaux.