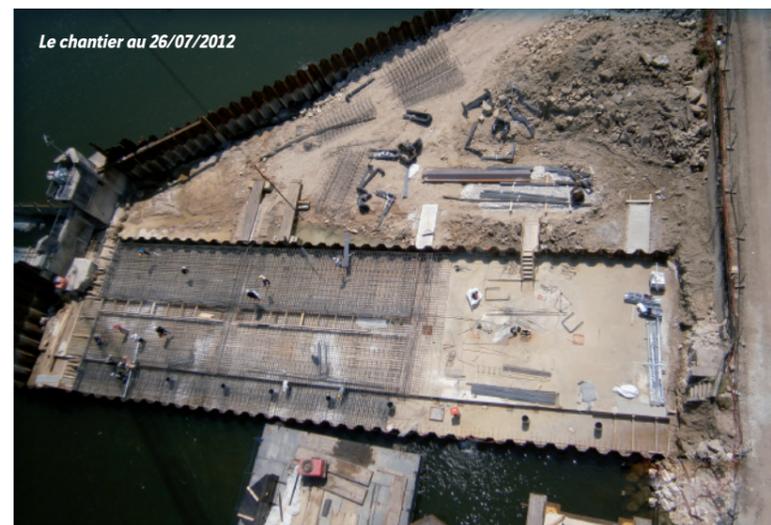


VILLENEUVE-SUR-YONNE

Le barrage modernisé

Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux est mandataire de ce chantier d'un montant global de 6,4 M€ (Asten co-traitant pour la vantellerie). Il consiste à démolir l'ancien barrage, reconstruire le barrage sur les deux tiers de sa longueur et à installer entre ses piles trois nouveaux clapets de 15,70 m de large et 2,00 m de haut, permettant une gestion automatisée du plan d'eau et de créer une retenue de 1,75 m en amont et en aval du barrage. Les travaux comprennent également la construction d'un nouveau local de commande permettant de piloter à distance le barrage et l'écluse, l'aménagement d'une nouvelle passerelle de 89 m qui enjambrera l'ensemble de l'ouvrage, la reconstruction d'estacades facilitant l'entrée des bateaux dans l'écluse, le confortement des berges, la construction d'une passe à poissons et la mise en place

d'un câble de garde contre les bateaux à la dérive. Au total, la reconstruction du barrage a nécessité la mise en œuvre de 1 378 m³ de béton et de 110 tonnes d'armatures. La difficulté principale a résidé dans le délai restreint autorisé par arrêté préfectoral, du 1^{er} juin au 31 octobre 2012, pour mettre en place le batardeau et l'assécher, démolir le barrage existant, construire en lieu et place de l'ancien ouvrage le radier et les nouvelles piles et mettre en place les clapets et leurs systèmes électromécaniques. Cette échéance a été tenue en dépit des nombreux aléas rencontrés. Au-delà, le risque de crue de l'Yonne étant trop élevé, il aurait fallu démonter tout obstacle à son écoulement, dont le batardeau, afin de préserver les communes avoisinantes de toute inondation. Le challenge a été relevé, à la satisfaction de VNF.



Le chantier au 26/07/2012



Le chantier au 04/09/2012

RENCONTRE AVEC...

Jean-Yves LEVEN,



directeur du centre d'études techniques maritimes et fluviales.

Après plus de 30 ans passés dans des organismes portuaires en postes opérationnels tels que Dunkerque, Bordeaux et le Havre, avec des alternances au service du CETMEF. Il occupe depuis 2009 le poste de directeur du CETMEF.

En quelques mots, qu'est-ce que le CETMEF ?

Il s'agit d'un service technique de compétence nationale qui comprend 200 ingénieurs, chercheurs et techniciens supérieurs. Le CETMEF joue le rôle de conseiller technique des ministères du Développement durable et des Transports dans les domaines maritime, littoral, portuaire et fluvial. Nos conseils portent aussi bien sur les aménagements d'ouvrages que sur la prévention des risques.

Dans la pratique, que vous apporte la collaboration avec le TRAMAF ?

Deux éléments essentiels :

- le contact avec les entreprises constitue un ancrage dans le réel qui nous permet de mieux apprécier la faisabilité technique et économique des règles que le CETMEF établit et des normes auxquelles il participe ;
- le TRAMAF est un interlocuteur qui nous alerte sur les enjeux et les difficultés d'application de certains textes européens lors de transposition en droit français.

Quel est, selon vous, l'intérêt d'un syndicat professionnel spécialisé dans les travaux maritimes et fluviaux ?

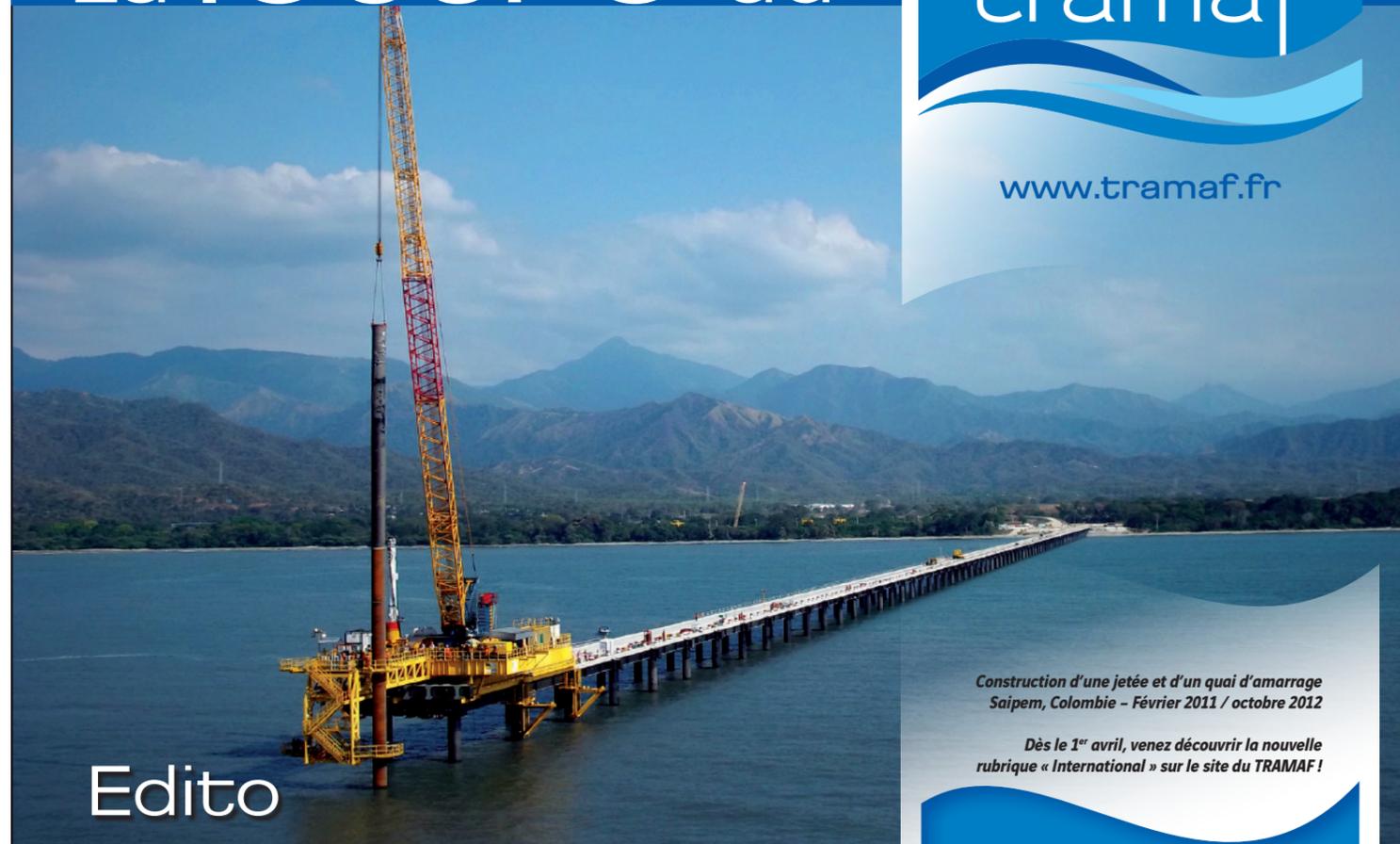
Cet intérêt est multiple :

- Sans le TRAMAF, les problématiques spécifiques, telles que les dragages et les extractions de granulats en mer, seraient automatiquement noyées dans un ensemble travaux public trop vaste ;
- le commerce extérieur français s'effectue à 90 % par voie maritime. Ce partenariat est essentiel face aux enjeux de l'adaptation des ouvrages portuaires au gigantisme des navires de commerce et de croisière ;
- dans le domaine maritime, ces entreprises spécialisées seront confrontées à des défis majeurs : énergie offshore, changements climatiques (phénomène tel que Xynthia et augmentation du niveau de la mer) notion d'ouvrages résiliants (dommages réparables) ;
- pour les ports du futur où le TRAMAF doit être un acteur important au même titre que la construction navale.

La lettre du

tramaf

www.tramaf.fr



Construction d'une jetée et d'un quai d'amarrage Saipem, Colombie - Février 2011 / octobre 2012

Dès le 1^{er} avril, venez découvrir la nouvelle rubrique « International » sur le site du TRAMAF !

Edito

par Didier POISSONNIER, président du TRAMAF

Voici un an et demi que le sujet, récurrent pour notre profession, de la concurrence des services de l'État ou des collectivités locales avait fait l'objet d'un éditorial dans la lettre du TRAMAF. Sur le terrain, la situation n'a pas évolué favorablement pour les entreprises qui ont fait de cette activité leur métier.

Pas de gros chantiers ouverts à la concurrence en perspective, pour des raisons techniques, administratives et environnementales, certains dossiers tardent à sortir, tel que l'approfondissement de la Seine à l'aval de Rouen.

Pour les chantiers de moindre importance, les services de certaines collectivités publiques, qui ont décidé de se lancer dans cette activité, font la loi car, globalement, elles sont juges et parties puisqu'à la fois elles lancent des appels d'offres et que par ailleurs, elles répondent à des appels d'offres d'autres collectivités ou services publics à des prix inférieur de 30 % des prix remis par nos entreprises.

On voit par exemple une entité lancer un appel d'offres en définissant précisément les moyens techniques à utiliser pour la réalisation des travaux ; ce qui normalement est contraire au code des marchés publics. Une autre entité se retrouve adjudicatrice du marché car, bien entendu, elle possède exactement les moyens définis dans l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Notre syndicat et ses adhérents sont décidés à s'opposer et à combattre systématiquement les collectivités locales publiques qui continueront à favoriser la concurrence à leur profit.

Les tribunaux administratifs saisis par les entreprises sur ces cas de concurrence commencent à exiger de la part des collectivités et services publics la production d'éléments comptables permettant d'éclairer complètement le mode de financement de ces matériels.

La survie de nos entreprises passe par le respect du déroulement des procédures des marchés publics pour que celles-ci puissent continuer à investir et innover au profit des collectivités.

Nous sommes encore loin d'une vraie concurrence, mais lentement les choses avancent.

La lettre du TRAMAF
N° 7 - Mars 2013

- P. 2 • Gros plan
Rouen : la Seine plus profonde !
• Technique : le dragage par injection d'eau
- P. 3 • Action du TRAMAF
Le CQP
- P. 4 • Rencontre avec...
Jean-Yves LEVEN
• Villeneuve/Yonne
Le barrage modernisé

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

ROUEN

La Seine plus profonde !

En janvier 2012, la Société de Dragage International (SDI) entame les travaux de dragage de la première phase du vaste chantier d'amélioration des accès au Grand Port Maritime de Rouen (GPMR).

Les travaux portent dans un premier temps sur 45 kilomètres de chenal, entre l'embouchure de la Seine et Port-Jérôme. Le projet consiste

en l'arasement des points hauts du chenal de navigation et vise comme objectif de garantir aux navires un tirant d'eau de 11,70 m, soit 1 m de plus que le tirant d'eau actuellement autorisé. Pour que l'objectif de ce premier chantier soit achevé, un volume total d'environ 2,7 millions de sédiments sera prélevé du lit de la Seine dont 200 000 m³ environ seront refoulés à terre à Port-Jérôme.

La drague aspiratrice en marche, de dernière génération, baptisée fin juin 2011, la « Breughel » et équipée d'une des plus puissantes pompes

de dragage au monde, est la première à s'attaquer à la partie engainement. La *Breughel* intègre l'ensemble des dernières innovations en matière de technologies de dragage. Avec sa coque voyante verte de 122 mètres de long et une capacité d'environ 12 000 m³ de chargement (équivalent à 750 camions), la drague arasera le chenal de navigation sur la Seine à la cote désirée de l'embouchure jusqu'à Honfleur et au-delà du pont de Normandie sur une période de 2 mois et demi. Au printemps, elle sera relevée par la drague aspiratrice en marche « Marieke ».

La « Breughel » avec Port 2000 en arrière-plan.



TECHNIQUE

Vive le dragage par injection d'eau !

Il n'a plus à faire ses preuves ! le dragage par injection d'eau est pratiqué dans de nombreux ports français (Nantes Saint-Nazaire, Calais, Boulogne, Bayonne, Rouen, Bordeaux...) et dans bien d'autres ports à l'international. Rares sont les maîtres d'ouvrage peu convaincus par la méthode novatrice qui ne nécessite ni moyen d'extraction, ni moyen de transport.

Le dragage par injection d'eau est resté très longtemps une technique brevetée. Bien que le brevet soit récemment tombé dans le domaine public, cette méthode de dragage est exploitée à travers le monde depuis plus de trente années. Sodranord est en pointe sur le sujet par sa maîtrise du savoir-faire.

La méthode du dragage par injection d'eau a été élaborée en analysant les processus de sédimentation. La sédimentation est le résultat d'un processus de transport de particules qui cessent progressivement de se déplacer et se réunissent en couches pour se déposer sur le fond. Le dragage par injection d'eau recrée ce dynamisme : en injectant une importante quantité d'eau à basse pression, l'injection d'eau désolidarise les particules en formant une mixture qui va devenir un « courant de densité ». La vitesse de sédimentation d'une particule étant fonction de la différence entre sa densité et celle du milieu ambiant, celle-ci peut donc être

modifiée en faisant varier cette différence en créant un gradient de concentration du milieu ambiant. C'est ce phénomène qui permet de transporter horizontalement les sédiments (sans remonter à la surface) et de créer un nouveau processus de sédimentation naturel et réparti, bien loin des zones draguées.

Le dragage par injection d'eau est avant tout destiné aux dragages d'entretien de zones vaseuses, bien qu'il reste relativement efficace dans des zones sableuses. Améliorée par le courant naturel, la méthode de dragage par injection d'eau est tout particulièrement adaptée à l'entretien des ports estuariens ou des rivières, même de faible envergure. L'entreprise possède une flotte complète d'équipements de dragage par injection d'eau qui peuvent couvrir l'ensemble des demandes, y compris des unités démontables de petite taille, transportables par camion. A chaque intervention de ses dragues par injection d'eau, l'entreprise Sodranord a pu démontrer l'efficacité de cette méthode de dragage, en atteignant des rendements élevés à faible coût. Les nombreuses interventions du « Jetsed » sur la Loire ont permis au port de Nantes-Saint-Nazaire d'affirmer que le dragage par injection

d'eau coûtait six fois moins cher que le dragage par autoporteuse. Cette technique de dragage, désormais reconnue partout en France, est le plus souvent appelée « Jetsed ».

Les dragues à injection d'eau présentent également d'autres avantages. De par ses faibles dimensions et son faible tirant d'eau, une drague à injection d'eau peut draguer là où une drague autoporteuse ne peut accéder : les rampes, les bords à quai, les écluses ou bien encore les bassins à flot.

La drague par injection d'eau est également le parfait complément d'une drague autoporteuse dans les zones où l'injection d'eau est peu efficace. En effet, de précieuses heures d'autoporteuses sont souvent gaspillées à tenter de niveler un fond marqué par les sillons formés par les becs d'élinde. La largeur de la barre d'injection (13,40 m sur le Jetsed) d'une drague à injection d'eau permet d'araser et de niveler proprement et efficacement les derniers points hauts laissés par une autoporteuse.

En bref, le dragage par injection d'eau, sous ses apparences simplistes, demeure extrêmement efficace et compétitif lorsqu'il est confié à du personnel spécialisé, expert de la méthode.



Jetsed en action dans le port de Calais, les équipes de Sodranord maîtrisent le savoir-faire du dragage par injection d'eau...



Activités de refoulement à Port-Jérôme

ACTION DU TRAMAF

Le CQP

Dans l'éditorial de notre lettre, Didier POISSONNIER, le président du TRAMAF, se félicitait, il y a un an, de la rapidité avec laquelle nous avons su mener la première session de notre CQP pour le diplôme de Bateau de profilés métalliques.

Soucieux de l'amélioration constante des conditions d'organisation de ce diplôme et du bénéfice à en tirer pour les compagnons, notre comité de pilotage a décidé, au début de l'année 2012, de réaliser une session d'une semaine, au cours de laquelle les candidats sont placés dans des situations réelles de chantier et où ils peuvent échanger sur les pratiques du métier. La dernière journée étant consacrée, comme d'habitude, à la mise en œuvre des épreuves de l'examen proprement dites.

Cette décision a créé un bouleversement dans la pratique de la mise en œuvre du CQP puisqu'il est désormais nécessaire de disposer d'un important matériel de battage pendant la durée de la session, ce qui génère quelques difficultés sur le plan financier.

Cependant, le résultat est à la hauteur de nos efforts et la session du 6 décembre 2012 a permis de décerner le diplôme aux 12 candidats présentés.

Par ailleurs, l'intérêt de la mise en œuvre des CQP n'a pas échappé à la FNTP, qui a souhaité s'engager au cours de l'année 2013 dans une organisation promotionnelle, comprenant notamment des réunions régionales pour promouvoir les diplômes des différents CQP des métiers des travaux publics.

Le TRAMAF s'est montré extrêmement réactif dans la préparation de ces réunions puisque la totalité des adhérents concernés se sont impliqués dans le projet. Nous avons ainsi exposé nos points de vue, au cours de diverses tables rondes, lors des Assises nationales à Paris le 10 décembre 2012.

Aujourd'hui, le fait pour une entreprise de certifier les compétences de ses salariés permet de valider le parcours professionnel des compagnons et donc de les valoriser au sein de l'entreprise. Mais déjà, pour certaines entreprises, la réalisation sur les chantiers d'une prestation technique, réalisée par des compagnons diplômés, devient un gage de savoir-faire apprécié des maîtres d'ouvrage et commence à constituer un des éléments de la mieux-disance.

Le TRAMAF ne peut que s'en féliciter.