



*Cherbourg : chantier
du quai des Flamands,
article en page 2*

ÉDITO

Dérive...

par Philippe GOULLEY, secrétaire du bureau du TRAMAF

On constate, en France, de la part de nombreuses associations de protection de l'environnement, une volonté de plus en plus grande de stocker à terre les produits de dragages à caractère non dangereux, issus des travaux d'entretien de nos ports.

Cette situation alourdit considérablement les procédures et retarde de façon importante la réalisation des projets.

Ainsi, le simple geste de sortir du milieu marin un matériau, lui confère le caractère de déchet : il doit alors subir de nombreux traitements pour soit, être très partiellement valorisé à des coûts prohibitifs soit, le plus souvent, mis en stock à des coûts élevés (la réglementation imposant, en effet, de prendre les mesures de protection liées au fait de la présence dans l'environnement terrestre d'un matériau contenant des sels marins).

Il convient d'attirer l'attention de nos élus sur cette situation qui, si elle devenait la règle habituelle, conduirait à miter les paysages, à parsemer les terrains proches des rivages de centres d'enfouissement de déchets marins, à allonger significativement les études préliminaires aux opérations de dragage et à renchérir considérablement le coût de l'entretien de nos ports.

La mise à terre des produits de dragages non dangereux ne doit être envisagée que comme un pis-aller, comme une solution de recours, lorsque le maintien à la mer de ces matériaux est impossible.

La lettre du TRAMAF N° 8 – Septembre 2013

P. 2 • Cherbourg :
le quai des Flamands
voit plus grand !

P. 3 • Lyon : les défilés
de Saône

P. 4 • Rencontre avec...
Alexis ROUQUE

• Longueil-Sainte-Marie :
nouvelle plateforme
multimodale

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



CHERBOURG

Le quai des Flamands voit plus grand !

Situé à Cherbourg-Octeville, à l'est de la darse des Mielles, le quai des Flamands fait actuellement l'objet d'un projet d'extension de 220 m vers le sud, piloté par Ports normands associés (PNA), ce qui portera sa longueur totale à 580 m.

L'extension du quai complètera une zone gagnée sur la mer dans les années quatre-vingts, sur laquelle sera aménagée une parcelle de 36 hectares destinée à accueillir les énergies marines renouvelables (EMR).

Les travaux d'extension ont été inaugurés le 25 février 2013 par Delphine BATHO, ministre de l'Écologie, de l'Environnement, du Développement durable et de l'Énergie, en présence de Bernard CAZENEUVE, ministre délégué aux Affaires européennes.

La construction du quai a débuté cet été, à l'issue des opérations de déroctage et de dragage.

Afin de permettre le transbordement et la manutention de charges lourdes, condition essentielle pour accueillir les activités industrielles liées à l'éolien offshore, l'entreprise Soletanche Bachy doit réaliser une paroi moulée ; la portance du quai sera de 15 tonnes au m².

Dans le cadre de ce marché, Atlantique Dragage, filiale de Boskalis, avait en charge la réalisation

d'une digue temporaire utilisée comme « coffrage » pour cette paroi moulée.

En parallèle, la plateforme de forage Rockbuster, sous la tutelle d'Atlantique Dragage et Terramare, a réalisé les opérations de déroctage en vue de créer deux souilles sous-marines et l'approfondissement du cercle d'évitage.

La roche sous-marine ainsi fragmentée par la campagne de tir à l'explosif était ensuite draguée afin d'ériger la digue temporaire.

Jusqu'à 3 000 kg d'explosif par jour

Alors que les tirs étaient effectués uniquement entre 8 h et 20 h, le forage a été réalisé de jour comme de nuit, avec une profondeur pouvant atteindre 6 m. Pour réaliser le déroctage de plus de 50 000 m³ de roche, composée essentiellement de schiste vert et de quartz, la consommation d'explosif pouvait en effet atteindre jusqu'à 3 000 kg par jour.

Activité potentiellement à risque, le déroctage a été accompagné de mesures strictes en matière

de sécurité. Avant, pendant et après chaque tir, le Rockbuster était en communication radio permanente avec la capitainerie et les usagers pouvaient suivre les annonces de compte à rebours via VHF. En parallèle, un bateau patrouillait autour de la zone afin d'éviter toute approche du périmètre par d'autres bateaux ou d'éventuels nageurs. Quatre signaux sonores d'alerte précédant la détonation complétaient ce dispositif de sécurité.

Protection de l'environnement avant tout

Par ailleurs, une attention toute particulière a également été portée à l'environnement durant le chantier et toutes les autorisations administratives relatives à la protection de l'environnement et à la préservation des activités maritimes et portuaires ont été obtenues. Des sismographes placés à des endroits stratégiques enregistraient tous les tirs afin de vérifier que les secousses ne dépassaient pas les normes. La turbidité, provoquée par les explosions, a été observée afin que le nuage de sédiments en suspension dans l'eau ne s'étende pas en-dehors de la zone des travaux. Enfin, la présence du bateau de patrouille et les informations transmises par la vigie du Homet permettaient de suspendre les tirs en cas de présence de mammifères marins dans la petite et la grande rade de Cherbourg.

AMÉNAGEMENT DES RIVES DE SAÔNE

Lyon : les défilés de Saône

Le chantier des défilés de Saône s'intègre dans le cadre plus global du projet d'aménagement des rives de Saône, engagé par le Grand Lyon, qui commencera à la pointe de la confluence et qui remontera jusqu'à Genay, en rive gauche, et Saint-Germain-au-Mont-d'Or, en rive droite. Soit un total de 50 km d'aménagements.

Depuis l'été 2012, Tournaud (mandataire) et Maïa Fondations sont à pied d'œuvre sur ce chantier des défilés de Saône, situé dans le centre historique de Lyon et classé au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1998.

Les travaux se déroulent au cœur de la ville, sur la rive gauche de la Saône et s'étalent sur 2 arrondissements (le I^{er} et le II^e) et sur 2 200 m de long, entre le pont Koenig et la passerelle de l'Abbé Couturier.

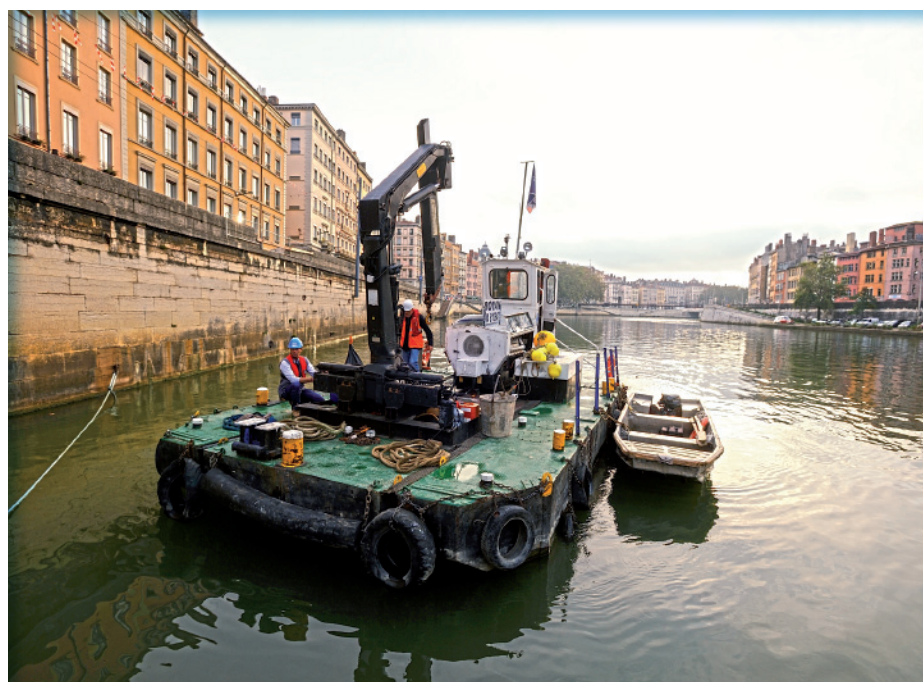
L'aménagement à réaliser consiste à créer un cheminement piéton de 3,5 m dans l'emprise de la Saône, à l'aide de 3 techniques distinctes :

- le cheminement en console sur quai haut, consistant à renforcer le mur existant à l'aide de micropieux inclinés et verticaux ;
- le cheminement en console sur quai bas, consistant à renforcer le mur existant avant (côté Saône) à l'aide de micropieux verticaux ;
- le cheminement porté sur pieux métalliques, consistant à vibrofoncer dans le sol, à l'aide de

moyens fluviaux, des tubes de diamètre 610 mm et de longueur variable (6 à 17 m).

Implantés sur la partie la plus étroite de la Saône, les travaux des défilés sont particulièrement techniques et impliquent la prise en compte de nombreuses contraintes. Tout d'abord, les conditions de travail particulières doivent prendre en compte la navigation fluviale, en particulier en cas de montée des eaux de la Saône. Les travaux sont en effet directement impactés par les fluctuations des débits et niveaux des eaux. Au-delà d'un certain débit (900 m³/s), les ateliers fluviaux doivent être repliés pour des raisons de sécurité et le chantier arrêté.

Par ailleurs, les parties les plus basses de l'ouvrage à réaliser peuvent être situées jusqu'à 1 m sous le niveau de la Saône et ne peuvent être réalisées qu'à l'aide de moyens fluviaux spécifiques. Enfin, la conservation de l'intégrité des murs existants (classés patrimoine de l'Unesco) nécessite une attention toute particulière.



Chiffres clés

- **2 200 m** de cheminement sur l'eau à réaliser
- **15 000 m** de micropieux à forer
- **170** pieux de fondations à foncer
- **270** poutres consoles à préfabriquer et à poser
- **1 760** poutres longitudinales et de rive à préfabriquer et à poser
- **4 800 m²** de dalle en béton à couler et à boucharder

Fiche technique

- **Maître d'Ouvrage :**
Grand Lyon
- **Maître d'Œuvre :**
HYL, ISL, SOTREC
- **Groupeement :**
TOURNAUD (mandataire) – Maïa Fondations
- **Sous-traitants :**
 - B2F/SGC : travaux de micropieux
 - Forebéton : travaux de carottage
 - CBR TP : préfabrication et pose des poutres béton
- **Planning :**
travaux de juillet 2012 à novembre 2013
- **C.A. :** lot 3 (travaux de création des cheminements) + lot 4 (réfection d'ouvrage) : 10 900 000 €



LONGUEIL-SAINTE-MARIE

Nouvelle plateforme multimodale

Au débouché du futur canal Seine-Nord Europe, en bordure de l'Oise, le chantier de la plateforme multimodale de Longueil-Sainte-Marie a pour objectif de modifier les activités logistiques de la ZAC Paris-Oise, actuellement orientées vers le transport routier.

Les travaux, réalisés pour le compte du Syndicat Mixte, gérant la plateforme, consistent donc en la création d'une plateforme décomposée en trois zones :

- le **terminal conteneurs**, équipé d'un quai de 190 m linéaires, d'une zone de stockage et d'un parking poids lourds ;
- le **terminal vrac**, destiné à l'activité granulats, équipé d'un appontement et d'une zone de stockage ;
- le dévoiement du ru de Gaillant à l'est du site, aménagé dans un **espace écologique humide** afin de préserver les ressources naturelles existantes.

Le projet comprendra à terme une desserte par voie ferroviaire ainsi qu'un portique de 450 t pour la manutention des conteneurs. CHARIER GC Agence GCTF intervient en tant que membre d'un groupement composé des entreprises SACER (mandataire), SCREG et DTP Terrassements.

Les travaux, d'une durée globale de 12 mois, ont démarré en septembre 2012, avec un retard de 2 mois lié à des autorisations administratives. Le montant global de l'opération s'élève à 12 M€.

L'entreprise CHARIER réalise notamment les prestations suivantes :

- rideaux de palplanches : 800 t de palplanches, 60 t de tirants, 42 t de liernes ;
- ducs d'albe : 65 t de tubes Ø 1 084 mm ;
- les fondations du futur portique servant à décharger les conteneurs : 2 x 180 ml de longrines fondées sur des pieux béton de 12 ml ;
- 280 ml de poutres de couronnement ;
- une aire de stockage de produits dangereux ainsi qu'un bassin de rétention des eaux polluées qui en sont issues.

Aux contraintes habituelles, liées à la géotechnique, se sont également ajoutées celles liées à la co-activité entre les membres du groupement, due aux délais restreints de réalisation des ouvrages : les terrassements (mouvements de terre et traitement des sols) étant réalisés en parallèle des activités de génie civil. De plus, les intempéries de début d'année ont non seulement retardé les différents ateliers mais ont également rendu le terrain difficile pour le matériel et les hommes.

Malgré ces difficultés, le chantier arrive en phase d'aménagement pour une livraison à la fin de l'été, à la satisfaction du Syndicat d'Aménagement de l'Oise. La plateforme n'attendra plus que le démarrage des projets MAGEO et canal Seine-Nord Europe, qui permettront d'intensifier le trafic.

3 QUESTIONS À...

Alexis ROUQUE



Ancien inspecteur des douanes, passé par la promotion Simone Veil de l'ENA, la cour des comptes et les cabinets ministériels, rencontre avec Alexis ROUQUE, directeur général de Ports de Paris et président d'HAROPA...

Pouvez-vous nous expliquer votre parcours ?

C'est un parcours entièrement dédié au service public et au développement durable. C'est encore le cas à Port de Paris, au croisement de la politique des transports et de l'écologie : nous faisons des ports de nouvelle génération, plus respectueux de l'environnement et mieux intégrés dans la ville, pour soutenir le regain du transport fluvial. Être acteur d'un changement de société, c'est passionnant !

Quels sont les enjeux d'HAROPA, dont vous êtes le président ?

C'est une aventure sans équivalent ! Les ports du Havre, de Rouen et de Paris se sont associés pour mettre en commun leurs fonctions de développement (communication, stratégie, promotion etc.), mieux exercées collectivement qu'isolément, tout en préservant l'identité et la culture de chacun. En parlant d'une seule voix, nous cherchons à bâtir un ensemble portuaire à l'échelle de la vallée de la Seine, plus efficace et plus visible à l'international. Cette démarche « HAROPA » (comme le Havre-Rouen-Paris) est très bien accueillie, elle a été saluée par le prix du Meilleur port européen décerné au Havre-HAROPA en 2011 et 2012.

Parlez-nous de vos projets pour l'avenir...

Les ports nourrissent beaucoup de projets de développement. À l'échelle d'HAROPA, je pense notamment au terminal multimodal du Havre, qui facilitera la desserte fluviale et ferroviaire du port dès sa mise en service fin 2014. Pour Ports de Paris, j'en citerai deux. À Triel-sur-Seine (78), un nouveau port de près de 30 ha centré sur l'éco-construction est à l'enquête publique, pour un démarrage des travaux fin 2014 ; à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur les communes d'Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye, nous portons un projet de plateforme multimodale de près de 400 ha, dédiée au BTP et à la logistique. Sur cet investissement de 350 à 400 millions d'euros, nous préparons le débat public. Les premières mises en service pourraient intervenir en 2018.

