



Reconstruction d'un nouveau quai
dans le Port de Bayonne
(article en page 3)

Le mot du Président

Cet éditorial est plus spécialement destiné aux membres de notre syndicat ; nos autres lecteurs comprendront bien que six ans à la barre du « navire » TRAMAF n'est pas chose anodine.

Le 19 septembre 2008, vous avez décidé de me porter à la présidence du TRAMAF, expérience toute nouvelle pour moi, et dont je ne percevais pas à l'époque toutes les implications.

Pour autant, ma feuille de route était claire, elle consistait principalement en l'élargissement de notre syndicat au plus grand nombre d'entreprises et à mieux communiquer avec nos donneurs d'ordres et Maîtres d'Œuvre.

Pour conserver un équilibre, harmoniser les représentations de chacun au sein du syndicat sans vouloir privilégier ni les grands groupes ni les petites sociétés, et rendre ce syndicat audible et attractif, je vous ai proposé de modifier les statuts pour que le nombre de mandats de la présidence soit volontairement limité à deux. Six ans sont à mes yeux une durée suffisante pour permettre au président de mettre en œuvre les projets qu'il souhaite voir accomplis avec une dynamique certaine ; six ans sont également suffisant pour permettre à d'autres membres, porteurs d'idées nouvelles de vouloir, à juste titre, assurer, à leur tour, cette mission.

C'est en effet une mission pour laquelle il faut être à l'écoute de nos membres et attentif aux questions de détail, mais, le moment venu, prendre les décisions sur les questions importantes que le TRAMAF doit résoudre.

Pour que vous vous sentiez tous membre à part entière de notre équipe, j'ai voulu que chacun trouve sa place en collaborant aux sujets qui emportaient ses préférences et pour lesquels il se sentait plein d'énergie.

Avec le soutien indispensable des membres du bureau et l'enthousiasme de son secrétaire général, nous avons mis en place de nombreux dossiers pendant ces deux mandats : l'ouverture

suite en page 2

La lettre du TRAMAF N° 10 – Septembre 2014

P. 2 • Veules-les-Roses :
nouvelle jetée en mer
du plus petit fleuve
de France

P. 3 • Quai Castel :
le port de Bayonne
fait peau neuve !

P. 4 • Rencontre avec...
Philippe DEISS

• Index TP pour
les révisions de prix

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

à de nouveaux adhérents, la mise en place de cette revue bi-annuelle et de l'inévitable site Internet, le lancement du CQP batteur, en espérant qu'il y en aura d'autres ; la collaboration avec les instances publiques : le CETMEF qui s'est fondu dans le CEREMA ; les associations AIPCN et PROVOIDEAU ; la réforme des index TP et des identifications professionnelles. Notre syndicat s'appuie désormais sur diverses commissions structurées dans lesquelles chacun d'entre vous apporte ses compétences. Quelques sujets comme le guide des travaux maritimes n'ont pu être menés à bout, preuve que le renouvellement des idées et des hommes est indispensable pour faire aboutir ce projet inachevé.

Bien entendu, la création effective de l'Union des Métiers de la Terre et de la Mer, que je préside actuellement, qui représente 22 % de l'activité des Travaux publics et qui se substituera dès janvier 2015 au TRAMAF et aux autres syndicats adhérents à la FNTF, devra permettre de résoudre des sujets d'envergures, inaccessibles pour des petites structures, et de faire poids dans nos instances. Si nous voulons toujours pouvoir affirmer nos idées et les faire entendre, l'Union est un vecteur puissant que le TRAMAF doit utiliser et dans lequel le TRAMAF doit trouver sa place.

Merci de de m'avoir soutenu et bonne continuation à tous dans ce métier qui nous porte.

Didier POISSONNIER

VEULES-LES-ROSES

Nouvelle jetée en mer du plus petit fleuve de France

La Veules était canalisé sur ses 150 derniers mètres depuis des années. SNV Maritime a déterré le fleuve et réalisé son aménagement.

La Veules, qui méandre la commune de Veules-les-Roses, dans le département de la Seine-Maritime, est le plus petit fleuve côtier de France. Il prend sa source à 20 m d'altitude environ, sur les hauteurs de la station balnéaire et ses eaux ne parcourent que 1 195 m avant de se jeter dans la Manche.

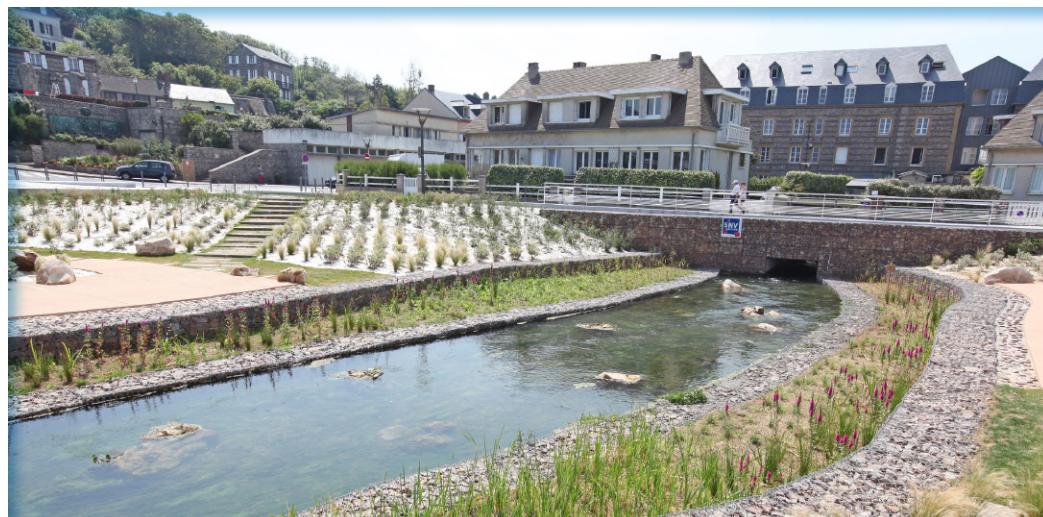
Un ouvrage busé dépourvu de lumière ne permet pas d'être franchissable pour les espèces piscicoles. C'est pour faciliter la migration des truites, des saumons et des anguilles, que la commune de Veules-les-Roses a décidé de déterrer les 150 derniers mètres de son petit fleuve.

La principale difficulté du chantier résidait dans le fait qu'il y avait un flux d'eau permanent dans la zone de travail. Pour l'aménagement des berges, la totalité de l'aménagement hydraulique, à savoir un ouvrage de soutènement béton avec habillage en gabion minéral, a dû être réalisé en gardant le débit de la Veules à l'intérieur des anciennes buses. Ces buses ont été par la suite cassées, pour remettre le fleuve en eau dans son nouveau cours. Ces travaux ont dû s'adapter aux horaires des marées, puisque que le travail ne pouvait se faire qu'à marée basse, disposant ainsi que de fenêtres très courtes pour coffrer, ferrailer et couler le béton. Il a également fallu suivre un phasage précis pour bipasser le cours d'eau durant les travaux. Cette passe à poisson en mer est le premier ouvrage de ce type réalisé sur le littoral Normand.



Fiche technique

- **Maître d'ouvrage :** Commune de Veules-les-Roses
- **Maître d'œuvre :** Ateliers Ruelle Paris
- **Budget :** 600 000 euros H.T.
- **Effectifs mobilisés :** 10 personnes
- **Durée du chantier :** de mi-janvier à fin juin 2013





CONSTRUCTION DU QUAI CASTEL

Le port de Bayonne fait peau neuve !

Mandataire d'un groupement d'entreprises de VINCI Construction France, EMCC s'est vue confier, par le Conseil Régional d'Aquitaine, la démolition d'un ancien quai et la reconstruction d'un nouveau quai dans le Port de Bayonne.

Situé à l'embouchure de la rivière Adour, à 4 km de l'océan Atlantique, le port de commerce de Bayonne se place au 9^e rang français avec un trafic annuel qui dépasse 4 millions de tonnes. Pour accélérer encore son développement, le Conseil Régional d'Aquitaine a donc décidé de le moderniser. Et c'est à EMCC, mandataire d'un groupement d'entreprises comprenant notamment Delair CFD,

René Laporte et Balineau, qu'il avait confié cette mission stratégique.

Les travaux consistaient en la démolition d'un ancien quai de 220 m de long et la reconstruction d'un nouveau quai de 180 m.

Après la démolition de l'ancien quai, réalisée au printemps 2013, c'est donc EMCC qui est entrée en action pour construire le nouveau quai. Les équipes

Fiche technique

- **Maître d'ouvrage et maître d'œuvre :** Conseil Régional d'Aquitaine
- **Budget :** 12,5 millions d'euros dont 5 millions pour EMCC
- **Effectifs mobilisés :** 30 personnes
- **Durée du chantier :** d'avril 2013 à mai 2014
- **Groupement d'entreprises VINCI :** René Laporte, Balineau

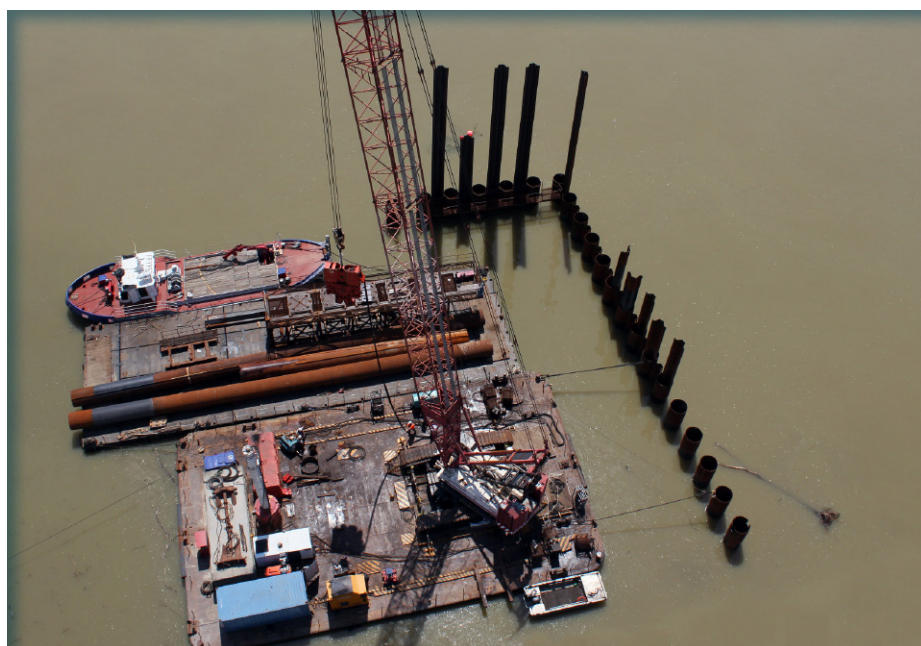
ont ainsi mis en œuvre, par battage, 220 m de rideau combiwall constitué d'environ 3 000 tonnes de pieux et de palplanches. Les travaux ont été réalisés avec un atelier nautique dont le principal équipement était un ponton grue de 180 tonnes.

Une fois ces travaux réalisés, il a fallu combler cette avancée prise sur la rivière Adour avec quelques 110 000 m³ de sable pour permettre la construction du rideau d'ancrage en palplanches et la mise en place des tirants de 33 m de long nécessaires à la stabilité de l'ensemble de l'ouvrage.

La dernière étape consistait à habiller la tête du rideau avec une poutre en béton et mettre en place une longrine arrière sur pieux pour installer les rails qui permettront d'équiper le quai d'une énorme grue de chargement et de déchargement.

Enfin, les équipes ont aussi créé une souille à - 10 cm (cote marine) devant le quai, pour permettre l'accès aux bateaux de plus fort tirant d'eau. Au total, il aura fallu draguer 30 000 m³ de matériaux et aller les claper à 5 km au large, dans une zone définie par arrêté préfectoral.

Rythmés par de nombreuses contraintes environnementales (limitation des bruits et des vibrations, respect des normes concernant les rejets en milieu naturel et adaptation aux horaires des marées), les travaux, débutés en avril 2013, se sont achevés comme prévu au printemps 2014.



Index TP pour les révisions de prix

L'évolution des prix des matières premières ayant une incidence importante sur l'économie des marchés des entreprises, celles-ci sont toujours très attentives aux formules de révision ou d'actualisation des prix des marchés publics.

Les formules de révisions de prix mises en place par les maîtres d'œuvre se composent généralement de plusieurs index, auxquels on attribue un poids déterminé afin de refléter la décomposition en grandes masses du montant total d'un marché.

En 2004, une refonte complète a eu lieu et le TRAMAF a demandé la création d'un index TP 06 pour les travaux de dragage. Sur proposition de la FNTP, un index généraliste TP 02, censé représenter les ouvrages d'art dans différentes configurations (terrestres ou maritimes) a également été créé et est volontiers utilisé par les maîtres d'œuvre.

La création et la modification de ces index était, jusqu'en 2012, de la responsabilité de l'État ; ce dernier ayant confié en 2013 cette tâche à l'INSEE, sous la maîtrise d'ouvrage du MEDDE.

Un responsable de la FNTP est chargé de coordonner les demandes de modification des index des syndicats et de les présenter à l'INSEE.

Pour le TRAMAF, il était indispensable de revoir la composition de l'index TP 06 concernant le dragage, car les avancées technologiques en matière de matériel, l'évolution du prix de l'énergie et des coûts de personnels bouleversent les formules mises en place en 2004. Nous avons ainsi proposé à l'INSEE, via la FNTP, de remplacer l'index TP 06 par deux nouveaux index (voir encadré).

L'index TP 07 bis, qui concerne les travaux de battage, est un index dont la création a été proposée par le TRAMAF en 2007. Il est donc relativement récent et le TRAMAF souhaite conserver la formule existante sans y apporter de modification.

Enfin, en ce qui concerne l'index TP 02 que nous ne jugeons pas représentatif de notre profession, le TRAMAF a demandé à en extraire les travaux maritimes afin de ne pas inciter les maîtres d'œuvre à l'utiliser.

Il appartient désormais à l'INSEE – qui souhaite aujourd'hui étudier nos demandes à partir des liasses fiscales d'entreprises à activité unique (mais elles sont bien rares !) – de valider ces propositions.

Index TP 06-1

Travaux de dragages maritimes, volume supérieur à 150 000 m³

- Salaires : 20 %
- Matériel : 54 %
- Énergie 19 % (fuel lourd)
- Divers : 7 %

Index TP 06-2

Travaux de dragages maritimes, volume inférieur à 150 000 m³ et dragages fluviaux

- Salaires : 38 %
- Matériel : 47 %
- Énergie 12 % (GNR)
- Divers : 3 %

4 QUESTIONS À...

Philippe DEISS



Sa passion pour la mer a mené cet ingénieur des ponts à lui consacrer sa carrière, entre St-Malo, Bordeaux et Rouen. Rencontre avec Philippe DEISS, directeur général du grand port maritime de Rouen...

Dans le cadre de la privatisation des activités portuaires, pensez-vous que la réforme puisse aller plus loin en matière de dragages d'entretien ?

La réforme date de 2008 et nous sommes plutôt dans une recherche de stabilisation. Ce n'est jamais facile de réformer, il est important de capitaliser sur la base des contours actuels. Notre secteur a besoin d'équilibre pour l'ensemble des acteurs. Les bases actuelles ne devraient donc pas évoluer, les dragages d'entretien ont pleinement vocation à rester de la responsabilité des ports.

Quels sont vos espoirs en termes de développement du trafic avec le projet Seine-Nord Europe ?

Il y a un grand intérêt autour de ce projet Seine-Nord Europe et il y a aussi de grands besoins. Le port de Rouen souhaite conforter sa première place sur le marché d'exportation de céréales. Ce canal est stratégique pour nous car nous devons aller de plus en plus loin pour chercher les céréales. Mais il y a encore des incertitudes, compte tenu des importants enjeux financiers...

Quels sont les investissements prévus au sein du grand port maritime de Rouen ?

Nous allons consacrer environ 60 % de nos investissements à l'approfondissement du chenal et cela va représenter environ 200 millions d'euros. Les travaux vont s'étaler jusqu'en 2017. D'autre part, nous allons procéder à l'élargissement de la zone d'évitement.

Un mot sur le TRAMAF ?

Sa visibilité n'est pas encore très grande mais il répond à un besoin, celui du renforcement d'une filière professionnelle forte en capacité à répondre à nos grands besoins en matière d'ingénierie et de travaux.