



Cameroun, un nouveau quai sur le fleuve Wouri, article en page 3.

Édito

par Jan Vandebroek, vice-président du TRAMAF

Certains d'entre vous le savent, je suis un fan de cyclisme...

Ces jeunes coureurs se battent farouchement avec un objectif en tête : gagner ou aider un coéquipier à être sur le podium. Sans cesse, ils cherchent à améliorer les moindres détails, leur condition physique, les capacités de leur vélo, la composition de leur équipe... Chacun a sa spécialité, cible ses courses en fonction de ses compétences. Des stratégies sont mises en place pour fatiguer les concurrents, cacher un état de fatigue...

Et pourtant, je ne dévoile pas de grand secret en disant que l'on avance à vélo plus vite en peloton que tout seul, surtout sur de longs trajets.

Ainsi, chers amis compétiteurs, dans nos métiers, notre peloton ce sont nos savoir-faire et leur association : le TRAMAF.

Nous avons de nombreux sujets à partager et à traiter ensemble et c'est pourquoi, Philippe GOULLEY, président du TRAMAF, m'a demandé d'animer une commission sur nos sujets techniques communs.

Depuis sa mise en place lors de l'AG 2014, Benjamin Daubilly, délégué général de l'UMTM, Jean-Claude Grandchamp, secrétaire général du TRAMAF, et moi-même avons commencé à remplir la « gourde » de la commission :

- collaboration à GEODE (statut des sédiments de dragage),
- dossier « submersion marine »,
- collaboration avec le PIANC,
- guide sécurité (en ligne sur notre site),
- dossier « plateformes » de regroupement des sédiments dragués,
- gestion en mer des produits de dragage,
- risques géotechniques dans un contexte légal,
- problématique liée aux nouveaux coefficients de révision TP 06a et 06b et leur application.

Je prendrai soin de vous informer de l'avancement de ces sujets lors de la prochaine AG et je vous invite, dès maintenant, à nous proposer d'autres sujets pour alimenter cette commission.

Enfin, amis et collègues coureurs, pas de peloton sans vous... Plusieurs groupes de travail sur ces sujets seront nécessaires pour avancer, ENSEMBLE, plus vite et plus efficacement.

Que le meilleur gagne !

La lettre du TRAMAF N° 12 – Septembre 2015

P. 2 • Juridique : gare aux index !

- Finistère : dragage d'entretien pour Loctudy et Lesconil

P. 3 • Cameroun : nouveau quai sur le fleuve Wouri

P. 4 • Rencontre avec... Stéphane RAISON

- Tramaf : un nouveau guide pour la sécurité !

Le syndicat des
Travaux Maritimes et Fluviaux
Membre de l'UMTM
9 rue de Berri – 75008 Paris
Tél. 01 49 61 71 74
jcg.tramaf@yahoo.fr
alexandrine.andrei@vinci-construction.fr

JURIDIQUE

Gare aux index !

Suite à la refonte des index TP, l'index TP 06 a été supprimé et deux index TP 06a et TP 06b ont été créés.

1688283	Index Travaux Publics - TP06 - Dragages fluviaux
1710993	Index Travaux Publics - TP06a - base 2010 : Grands dragages maritimes
1710994	Index Travaux Publics - TP06b - base 2010 : Dragages fluviaux et petits dragages maritimes

En principe, dans le cadre d'un contrat donné, la nature des travaux en cause permet de déterminer la série correspondante à utiliser pour prolonger l'ancienne série.

Cependant, certains adhérents sont titulaires de marchés ou ni l'index TP 06a ni l'index TP 06b n'est à lui seul représentatif du marché.

La direction des Affaires juridiques de Bercy a donc déterminé les hypothèses de recours aux avenants, en cas de changement de définition et de base d'un indice ou index :

- **Suppression de l'index précédent TP 06 avec possibilité de choix sur le nouvel index à utiliser en fonction de la nature des travaux (TP 06a ou TP 06b).**
- **Suppression de l'index précédent TP 06 et remplacement par une formule comparable combinant les deux nouveaux index TP 06a et index TP 06b, si l'objet du marché justifie l'utilisation de plus d'un index dans la nouvelle série par rapport à la série ancienne.**
- **Prolongation d'une formule paramétrique qui conserve la pondération des paramètres du TP 06 ancien, dans laquelle les anciens indices (base 1975) sont substitués par les nouveaux indices (base 2010). Pour tous ces indices, le site Insee indique les correspondances.**

FINISTÈRE

Dragage d'entretien pour Loctudy et Lesconil



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

Phases de travaux principales

- **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.

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 3 maîtres d'ouvrage : les communes de Loctudy et Lesconil pour les bassins de plaisance et pour les bassins de pêche, le Conseil départemental du Finistère, qui en assure aussi la maîtrise d'œuvre.

Des contraintes importantes dans les dispositions de travail, régies par arrêté préfectoral

- Une extraction maximale de 1 000 m³ par jour ainsi qu'un arrêt total des travaux en période estivale ;
- Côté environnement, un suivi permanent de la turbidité des eaux en cours de chargement ;
- Le suivi bathymétrique de la zone de dépôt et le criblage systématique des matériaux extraits avec traçabilité de l'évacuation des refus de criblage.
- Sur le plan fonctionnel, le cahier des charges impose le maintien des activités de pêche et de plaisance et la gestion du déplacement et du stationnement de ses bateaux.

CAMEROUN

Nouveau quai sur le fleuve Wouri



Principaux intervenants

- **Financement / Maître d'ouvrage :**
Dangote Cement Cameroon
- **Maître d'œuvre :**
PI Engineering
- **Entreprises :** EMCC / SOGEA SATOM (groupe VINCI)

Principales quantités

- 145 000 m³ de remblai par refoulement hydraulique pour la plateforme provisoire de travail
- 905 000 m³ de dragage et refoulement des produits à 2 km
- 129 profilés HZ880MC et 133 palplanches AZ 26-700N pour le rideau principal du combiwall
- 174 palplanches AZ 14-700 pour le rideau d'ancrage

Les équipes d'EMCC Cameroun réalisent actuellement le dragage et la construction d'un quai de 200 ml sur les berges du fleuve Wouri à Douala, au Cameroun. Les travaux sont réalisés pour le compte de l'industriel Dangote, par le consortium EMCC / SOGEA SATOM et sous la supervision du bureau d'études camerounais PI Engineering.

Ce quai devrait permettre le débarquement des matières premières de la cimenterie du groupe Dangote, d'une capacité de 1,6 million de tonnes de ciment par an, récemment entrée en production.

Caractéristiques techniques

Le quai, de 200 ml, est conçu pour recevoir des navires vraquiers de 25 000 t. L'infrastructure du quai est un combiwall constitué de profilés HZ880 fondés à -19,5 Zh et de palplanches AZ26 fondées à -16,0 Zh.

Le rideau principal est relié au rideau d'ancrage situé 25 m en retrait par des tirants en tête, espacés tous les 1,5 m.

La poutre de couronnement en béton armé est le support des accessoires de quais (défenses SNC 1100, bollards 50 t, échelles de quai).

Enfin, le quai recevra une trémie et un convoyeur, dont les fondations sont constituées de semelles BA assises sur des pieux métalliques Ø860, fondés à -23,2 Zh.

Travaux de battage

Réalisés en trois ateliers sur 2 postes de 2 x 10 h, ils mobilisent d'importants moyens matériels. Pour les besoins du chantier, 2 grues (80 t et 110 t) ont été mobilisées ainsi que 2 vibrofonçeurs (30H et 65HD) et 2 marteaux hydrauliques (SC50 et S70).

Par ailleurs, les travaux de battage du combiwall ont exigé la réalisation d'un guide à double niveau fait sur-mesure. Ce dernier a été entièrement dessiné en 3D par le bureau d'études EMCC à Chevilly-Larue, puis fabriqué à Douala dans les ateliers de Cométal.

Travaux de dragage

Pour permettre l'accès du quai à des navires de tirant d'eau de 10 m, des travaux de dragage sont également prévus. Au total, 1 million de m³ seront dragués d'ici la fin du chantier, avec refoulement des produits de dragage en remblai dans les zones d'extension de la ville de Douala.

Débuté en janvier 2015, le chantier devrait durer 10 mois.

Un nouveau guide pour la sécurité !

*L'ancien datait de 1990 !
Le nouveau Guide Sécurité des travaux nautiques sera bientôt à votre disposition sur le site du TRAMAF !*

Ce précieux document est destiné à l'ensemble des acteurs dans le domaine des travaux maritimes et fluviaux : aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, aux entrepreneurs, à leurs directeurs de travaux et chefs de chantier, aux responsables des matériels nautiques, aux inscrits maritimes et mariniers et enfin, à tous les salariés des entreprises lorsqu'elles effectuent des travaux maritimes, fluviaux ou en bordure de plans d'eau.

Chacun des utilisateurs pourra trouver dans ce guide :

- d'une part, les références des textes législatifs et réglementaires et leurs applications propres aux matériels utilisés et aux personnels embarqués ;
- d'autre part, tout ce qu'il faut savoir et mettre en application afin que les travaux en sites fluviaux et maritimes se déroulent dans des conditions de sécurité optimales pour l'ensemble des personnels, ainsi que pour les matériels.

Les deux volets essentiels de ce guide permettront :

- aux maîtres d'ouvrage de lancer leurs consultations et d'attribuer leurs marchés en toute connaissance de cause, en matière de conformité des matériels utilisés sur leurs chantiers (matériels conformes à la réglementation, immatriculés, contrôlés, aptes à fonctionner) et au niveau des personnels (chacun étant dans son rôle et en nombre suffisant entre mariniers, inscrits maritimes ou autres salariés) ;
- aux entrepreneurs de s'assurer que, par rapport à la spécificité de chaque chantier, ils ont bien dans les mains l'ensemble des outils leur permettant de répondre le plus efficacement possible aux besoins de sécurité de leurs compagnons sur le chantier.



Chantier de l'apponement Ro-Ro 3 à Montoir-de-Bretagne (44) : un bel exemple de l'utilité du Guide sécurité des Travaux Maritimes.

Dans ce cas précis, le passage fréquent de gros navires à proximité du chantier entraîne des mesures adaptées pour pallier aux conséquences du sillage de ces navires sur les ouvrages en construction, le matériel en évolution et le personnel affecté au chantier.

RENCONTRE AVEC...



© Le Mémento / www.memento.fr

Stéphane RAISON

Président du directoire et directeur général du Grand Port Maritime de Dunkerque

Cet ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts a beaucoup voyagé au cours de sa carrière...

Du département de l'Ain à la Vendée, puis à Dunkerque, à l'Île de la Réunion et à Poitiers, le voici depuis plus d'un an à la tête du Grand Port Maritime de Dunkerque.

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

L'existence d'un outil national qui réalise des millions de mètres cubes de dragage ne met pas ce sujet en première position des sujets à traiter pour les ports. Toutefois il faut bien séparer ce qui relève des travaux et ce qui relève de l'entretien. Sur ce dernier point, des choses sont possibles et cela représente déjà pas mal d'activité...

Quels sont les investissements prévus au sein du Port Autonome de Dunkerque ?

Dans le cadre de notre projet stratégique 2014-2018, notre programme d'investissement s'élève à 242 millions d'euros de travaux. Ils sont répartis en deux parties : l'investissement lié au développement pour environ 160 millions d'euros et les travaux de maintien en l'état pour environ 80 millions d'euros. Parmi nos projets, je citerai la remise à niveau du cercle d'évitage au Port Ouest (prévue pour 2016), l'extension du quai de Flandres (2017-2018), la création d'un apponement dédié pour l'avitaillement

au gaz naturel liquéfié près du grand terminal méthanier (les études débiteront en 2017) et notre volonté d'un hub de transbordement des minerais (prévu pour 2016-2017).

Quel intérêt accordez-vous aux projets en conception-réalisation ?

Je suis beaucoup plus intéressé par le dialogue compétitif. Cette forme de contrat après définition du programme permet d'aborder la conception de façon comparée, ce qui permet aussi de s'inscrire dans une véritable discussion et au final d'améliorer les offres...

Un mot sur le TRAMAF ?

Je pense que le TRAMAF a besoin d'une plus grande visibilité. C'est un outil important qui représente la force de l'ingénierie. Son rôle est stratégique pour faire remonter les solutions imaginées par les entreprises et partager les connaissances. A l'heure de la mondialisation, qui s'accélère en Nord Europe, nous avons besoin d'infrastructures performantes et n'oublions pas qu'il n'y a pas de grande économie sans grand port !