



Le pont de pierre
à Bordeaux :
article en page 3

Édito par Jan Vandebroek

Vice-président du TRAMAF

Des petits pas et des grands

Mon été a été dominé par ce qu'on appelle l'environnement ou l'écologie, un regard sur la vie passée et une vision future pour notre unique planète.

Du 12 au 14 juin s'est tenue l'ICOE, conférence internationale sur l'énergie océanique à Cherbourg, capitale pour l'occasion des énergies marines. Cet évènement d'échange entre les acteurs, développeurs, autorités et entrepreneurs maritimes – dont plusieurs membres du Tramaf – est toujours inspirant. À cette occasion, les créateurs du nouveau monde rêvent ensemble du « grand pas » à franchir pour développer l'énergie bleue.

L'été n'a cependant pas été très encourageant pour ces rêveurs : manque de visibilité sur l'hydrolien, nouveaux retards sur l'éolien en mer, recours interminables... Les entrepreneurs et investisseurs dans l'énergie bleue doivent être tenaces et avoir de la volonté pour continuer. Nos entreprises s'inscrivent chaque jour dans des « petits pas verts » : on instruit à nos équipes des comportements éco-responsables, on s'interdit le fuel lourd, on encourage nos chantiers avec des chartes environnementales, on le fait savoir, on le met en haut de nos priorités au même titre que la sécurité.

C'est bien, très bien..., mais l'été nous a bien montré que ce n'est pas suffisant !

L'été nous a enseigné que notre planète change et malheureusement pas dans le sens espéré.

J'ai entendu le mot « étuve ».

Chers collègues entrepreneurs, chers clients portuaires, maritimes, chères régions, cher gouvernement, amis français et européens et au-delà, ensemble, il faut continuer de développer notre potentiel d'innovation, allons plus loin dans cette économie bleue et responsable.

Osons !

La lettre du TRAMAF N° 17 – Septembre 2018

- P. 2 • La Rochelle
Modernisation
de l'apponement
pétrolier
- P. 3 • Bordeaux
Tous sur le pont avec
la pose de gabions XXL !
- P. 4 • Saint-Malo :
Nouvelle canalisation
sous la Rance
- P. 5 • Récolement par drone
- P. 6 • Port de Brest
Une digue pour
le nouveau polder
- P. 7 • Le port de Brest
voit grand !
- P. 8 • Actions du Tramaf
Un nouveau CQP
• Rencontre avec...
Thierry Guimbaud

Le syndicat des
Travaux Maritimes et Fluviaux
Membre de l'UMTM
9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. 01 44 13 32 31
benjamin.daubilly@umtm.fr
gael.soreau@umtm.fr



Principaux intervenants

- **Maître d'ouvrage :** Grand port maritime de La Rochelle
- **Maître d'œuvre :** Grand port maritime de La Rochelle – service Ingénierie
- **Contrôle technique :** Ciport
- **Coordination sécurité :** SO
- **Groupement :** VINCI Construction Maritime et Fluvial (mandataire du groupement) / ETPO
- **Bureaux d'études :** interne VINCI Construction Maritime et Fluvial / ETPO
- **Calendrier :** 15 avril / 30 août 2017
- **Budget :** 5 680 K€

Modernisation de l'appontement pétrolier

Créé en 1890, le port de commerce de La Rochelle est le 6^e port autonome maritime français. Il dispose d'importants moyens de stockage et permet de recevoir des navires de 55 000 t.

Le groupement composé de VINCI Construction Maritime et Fluvial (mandataire) et ETPO a œuvré sur la modernisation de l'appontement pétrolier du port de La Rochelle.

Les travaux en cours de réalisation avaient pour objectif la rénovation et l'amélioration de la capacité d'accueil des bateaux. Les modifications réalisées devront lui permettre d'accueillir des bateaux de 85 000 t.

L'activité du port étant telle, des accords de planning entre les équipes travaux et les équipes opérationnelles ont dû être mis en place pour minimiser au maximum l'arrêt d'exploitation de l'appontement. La réalisation des travaux s'est faite en 12 semaines, l'équivalent de 3 mois d'intervention :

- appontement ouest : 5 semaines ;
- appontement est : 9 semaines.

Ces nouveaux aménagements vont permettre d'améliorer l'exploitation de l'appontement pétrolier, désormais capable de recevoir des navires beaucoup plus importants.

PRINCIPAUX MOYENS MATÉRIELS MIS EN ŒUVRE

- Plateforme auto-élevatrice *Île d'Oléron* + grue 135 t
- Ponton de servitude CFEM
- Ponton *Hardoy* + grue 130 t
- Navire de servitude *Ruby*
- Foreuse *Wirth*
- Matériel de vibrofonçage / battage
- Grue mobile de 160 t à terre en permanence

Principaux travaux réalisés dans le cadre du marché

- Réalisation de 5 forages verticaux de 2,3 m de diamètre et 8 m de profondeur sous 21 m d'eau ;
- Installation et pose de Duc d'Albe d'Accostage (DAC) et de Duc d'Albe d'Accostage et d'Amarrage (DAMC) :
 - Remplacement de 2 DAC,
- Création de 1 DAM et 2 DAMC,
- Remplacement de 4 boucliers sur DAC existants.
- Modification et remplacement de 300 m passerelles de lamage ;
- Fabrication et installation de plateformes de travail ;
- Battage d'un pieu complémentaire support de passerelle ;
- Pose de 5 crocs d'amarrage en tête de DAMC, ainsi que l'instrumentation qui permettra le contrôle de la tension des crocs d'amarrage ;
- Fourniture et pose d'une passerelle de liaison.

Les contraintes environnementales

- Sensibilisation de toute l'équipe à la faune locale

Les contraintes du site

- Zone portuaire ATEX
- Mise en place de bornes ATEX, détecteur 4 gaz et formation spécifique des opérationnels
- Chantier ouvert sur la mer et soumis à de fortes houles et vents

Les contraintes du chantier

- Présence de 7 équipes de travaux, 3 équipes de marins ainsi que d'un encadrement double
- Réalisation de travaux 7 j/7 - 20 h/24
- Des délais soutenus, courts et respectés
- 3 premières semaines : travail 5 j/7
- À partir de la 4^e semaine : travail 7 j/7

Tous sur le pont avec la pose de gabions XXL !

Le confortement des talus sous fluviaux du pont de pierre se sont achevés avant l'été, après 1 an de travaux.

Un ouvrage patrimonial, emblématique de la région, menacé

Classé monument historique, c'est le premier pont à être construit sur la Garonne à Bordeaux. Terminé en 1822 à la demande de Napoléon, il mesure environ 500 m de long, 15 m de large et possède 16 piles et 2 culées pour 17 arches maçonnées en pierres et en briques.

Le pont est soumis à des affouillements par contraction causés par le rétrécissement du lit de la Garonne et des affouillements locaux générés par l'interaction entre les courants et les piles. Ces phénomènes érosifs créent des fosses d'érosion à proximité des piles et des pentes instables dans les talus sous-fluviaux qui supportent les fondations.

Un levé multi-faisceau initial a permis d'établir une maquette 3D du chantier, laquelle évolue au fil du chantier en fonction des récolements de pose, définissant les zones à traiter et l'implantation des gabions.

La pose des filets et des filets d'encrochements depuis le ponton-grue

La première partie du confortement est le comblement des fosses d'érosion par des gros filets synthétiques d'encrochements emmaillotés afin d'uniformiser le support de pose avant la mise en œuvre des gabions.

Le remplissage de ces filets (diorite de granulométrie de 40 à 200 mm) se fait au dépôt Balineau, à 3 km en aval du chantier. Ces filets, de dimensions variables (entre 2,5 et 4 t), s'adaptent en fonction de la morphologie des fosses à combler. Ils sont ensuite acheminés par un ponton de servitude de 24 x 12 m et bateau pousseur jusqu'au ponton pose de 30 x 18 m équipé d'une

grue de 110 t. Puis, ils sont descendus dans la fosse par palonniers de 4 unités selon un calepinage pré-établi à partir de relevés des fosses les plus marquées. 1 200 filets ont pu ainsi être posés.

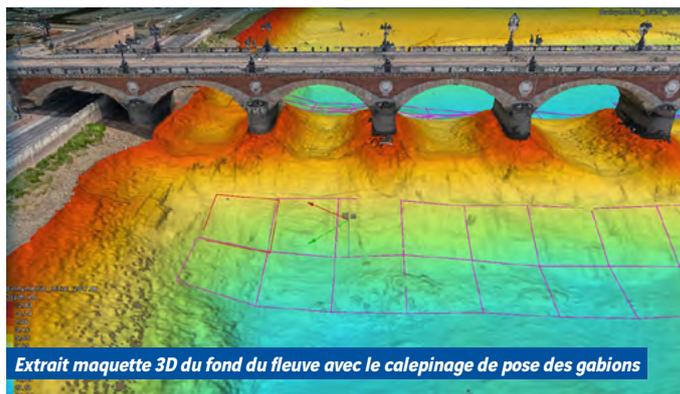
La pose des gabions

La seconde opération du confortement, qui se déroulait de façon concomitante mais en décalé, est la pose d'une carapace de protection en gabions métalliques sur 22 500 m² de part et d'autre du pont. Ces 157 gabions, de 12 x 12 x 0,5 m, sont confectionnés sur des pontons de servitudes de 15 x 15 m et remplis avec des blocs de granulométrie de 90/180 mm à l'aide d'une pelle à bras long.

Les pontons flottants, équipés de leurs gabions finalisés de 120 t environ chacun, sont acheminés jusqu'au pont de pierre. Les manœuvres et le trajet dans les forts courants de la Garonne sont possibles grâce à l'expérience des équipes et à un bateau-pousseur de 1 000 CV, *Le Brazza*, construit spécifiquement pour ce chantier.

Amenée du gabion sous le palonnier du ponton-portique et prise en charge du gabion par le portique

La pose des gabions se fait avec un portique et un palonnier fabriqué sur mesure et installé sur un ponton flottant en U de 33 x 21 m.



Extrait maquette 3D du fond du fleuve avec le calepinage de pose des gabions

Principaux intervenants

- **Maître d'ouvrage :** Bordeaux Métropole, service Ouvrages d'art
- **Maître d'œuvre :** ANTEA
- **Groupeement attributaire des travaux :** Balineau SAS (mandataire), Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux (ETMF), VINCI Construction Maritime et Fluvial (VCMF)
- **Sous-traitants :** Romœuf pour les travaux de plongée – Sub-C Marine pour les bathymétries et contrôles par caméra acoustique – Casagec pour les calculs de stabilité des gabions
- **Effectif du chantier :** 40 environ
- **Montant des travaux :** 12,2 M€ HT

Le ponton de servitude portant le gabion est positionné sous le palonnier dont les doigts, actionnés par vérins hydrauliques, viennent s'insérer dans les suspentes de levage des gabions (et le libéreront une fois ce dernier au fond). Une fois le gabion levé, le ponton/portique se positionne avec précision (instrumentation GPS) grâce à l'action de ses treuils sur les 6 câbles de mouillage, puis le gabion est descendu au fond.

Des contraintes de chantiers importantes et un suivi de haute technicité

Les poses de ces filets et gabions sont régies par des conditions environnementales contraignantes : de forts

courants (2,5 m/s), une fenêtre de pose aux étales qui dure une trentaine de minutes et une forte turbidité rendant complexe le suivi des travaux.

Ainsi, pour permettre de respecter des tolérances d'implantation exigeantes, un suivi de pose par caméra acoustique 3D permettait de suivre visuellement la descente des filets et des gabions et de corriger en temps réel le positionnement pour éviter les chevauchements ainsi que les espacements trop importants.

En complément, les équipes de plongeurs assistaient également chaque pose au toucher, dans le noir le plus total, afin d'affiner le positionnement en remontant à la surface les informations par contact radio.

À cela, s'ajoutaient des contraintes de phasage complexes : sens de la marée pour les passages sous le pont, marnage de 5 m, maintien de l'activité fluviale avec, notamment, le passage des barges Airbus...

Toutefois, le chantier a pu se dérouler de façon optimale tant en terme qualitatif, de précision de pose, que de respect des délais, à la grande satisfaction du client.

Nouvelle canalisation sous



© TMP Films - Askell Drone Prod

Eau du Pays de Saint-Malo assure la mise en distribution de 8,5 millions de m³ d'eau potable par an, dont les trois quarts des besoins se situent en rive droite de la Rance alors que seuls 40 % des ressources en eau sont implantés sur cette rive. Le lien entre les deux rives est donc stratégique...

Il est primordial de pouvoir transférer de l'eau de la rive gauche vers la rive droite de la Rance, d'autant plus qu'en rive droite, la population de Saint-Malo voit sa consommation augmenter considérablement en période estivale.

Une canalisation traversant la Rance a été réalisée dans les années 1980, mais en cas de rupture de cette dernière, dont la réparation pourrait prendre plusieurs semaines, l'alimentation en eau de la ville de Saint-Malo en période de pointe, notamment en période estivale, serait impossible.

De plus, les périodes de sécheresse devenant plus fréquentes et la raréfaction des ressources en eau étant avérée, la décision de doubler la canalisation sous la Rance a été prise afin de garantir la continuité de la distribution en eau potable à compter de mai 2018.

Une canalisation auto lestée

Le choix de la canalisation s'est orienté sur une canalisation acier de 500 x 12,5 mm revêtue à l'intérieur de 6 mm de ciment et extérieurement d'un polyéthylène expansé et d'un revêtement béton de 40 mm en longueur de 14 m. Cette disposition permettant d'assurer l'auto-lestage de la conduite qui, une fois posée dans la Rance, ne nécessite pas le rajout de blocs béton pour en assurer le maintien dans le fond du lit du cours d'eau.

L'assemblage de la conduite, en provenance de Turquie, en longueur de 14 m, s'est opérée sur le bord de l'estran en rive gauche au lieu-dit l'anse de la Gautier sur la commune du Minihic-sur-Rance.

Le tirage de la conduite se faisant par tronçon de 70 m en appuis sur les pieux et à mi-immersion afin de permettre le trafic fluvial sans interruption.

Pieux de guidage provisoires

Afin de permettre le maintien de la canalisation lors de son tirage et durant la phase immersion, des pieux provisoires sont battus sur la partie maritime de la Rance sur une longueur de 1 560 m à raison d'un pieu tous les 30 m. Les deux parties de l'estran, situées sur chaque rive, ne nécessitant pas de points d'appuis. La mise en place de 53 pieux de 609 x 20 mm de 12 à 27 m de longueur s'est déroulée de novembre à février dans des conditions météorologiques difficiles, avec des variations de courant dans la Rance allant jusqu'à 8 nœuds. Ces pieux sont ancrés dans le rocher de 2 à 3 m suivant leur longueur. Ils sont

L'environnement, une implication et une écoute continue de Charier GC

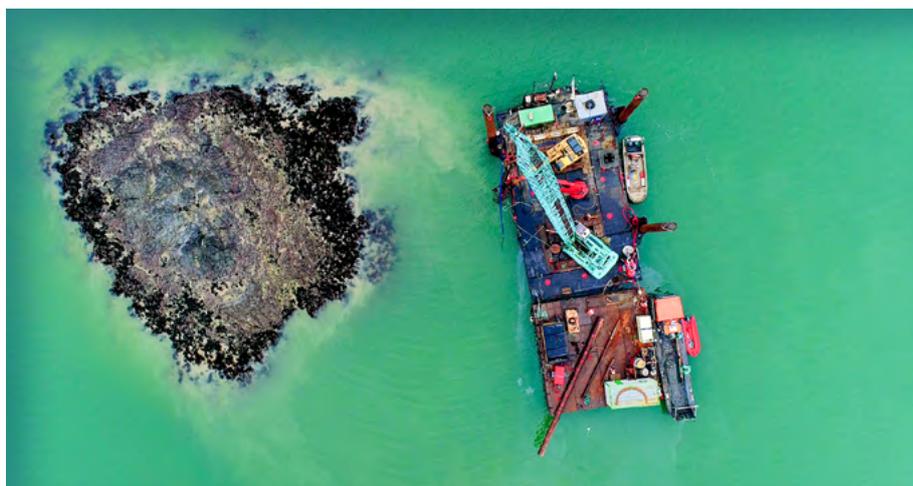
Le projet, situé dans une zone protégée, zone humide, site Natura 2000, longe l'Île Chevret où viennent se reproduire des espèces d'oiseaux rares comme l'aigrette garzette et le tadome de Belon. La présence de salamandres tachetées, de crapauds épineux, de lézards des murailles, de zones à zostères reconnues sur les estrans ainsi que le peuplement ichthyologique et benthique de la Rance est également recensée.

Afin de garantir le respect des contraintes environnementales, un ensemble de mesures ont été mises en œuvre sous l'égide d'un écologue :

- Les souilles maritimes sont exécutées sous écran anti-turbidité afin de ne pas créer d'apport de matériaux vasards hors de la zone des travaux.
- Un suivi continu des matières en suspension en amont et en aval des opérations maritimes ont permis d'effectuer les travaux sans perturber le milieu environnant et de satisfaire pleinement les professionnels travaillant dans le secteur et les associations de suivi des travaux impliquées dans le projet.
- Le battage des pieux impactant considérablement le milieu marin lors de la propagation du bruit et notamment, étant source de nuisance reconnue sur les mammifères, un rideau de bulles encerclant le pieu en sa base sur un rayon de 3 m de diamètre a été mis en œuvre. Ce rideau de bulles ayant pour vocation à stopper la propagation des ondes soniques générées par le battage des pieux et lors de l'opération de forage.

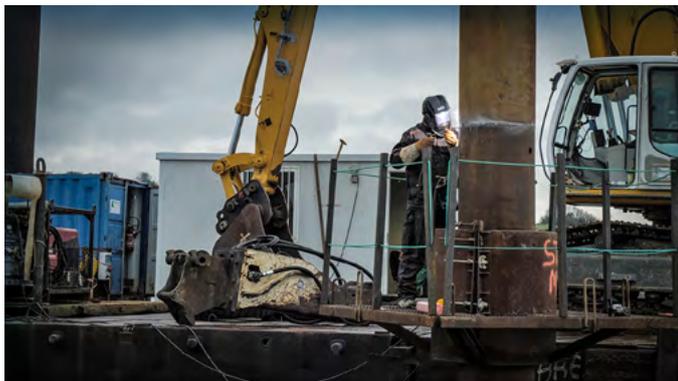


L'aigrette garzette est une espèce protégée en France.



© TMP Films - Askell Drone Prod

la Rance



© TMP Films - Askell Drone Prod

équipés de lampes afin de garantir la navigation de nuit, et en période de brouillard, à tous les plaisanciers et professionnels de la Rance.

Dès que la canalisation est mise en place, la souille est remblayée et les pieux sont tous recépés afin de ne créer aucun obstacle à la navigation et aux professionnels qui exploitent la coquille Saint-Jacques.

Gêner au minimum les usagers de la Rance

Cette opération et son implantation ont été conduites dans le souci permanent de minimiser la gêne occasionnée aux usagers de la Rance ; piétons, riverains, plaisanciers, professionnels :

- La zone d'assemblage de la conduite a été réduite à son maximum afin de ne pas empiéter sur les zones d'espèces protégées.

- Une passerelle piétonne a été mise en place pour permettre la continuité du cheminement piéton le long du sentier de randonnée.
- Les souilles sur les zones d'estran sont planifiées pour perturber le moins de temps possible les zones à zostères.
- La conduite est mise en flottaison de façon progressive, son tirage au travers de la Rance est étudié pour réduire au maximum l'impact sur la navigation. La conduite, une fois mise en flottaison sur l'intégralité du tracé, sera coulée en une fois.
- Un espacement des pieux de 30 m pour permettre la tenue de la conduite mais aussi pour permettre une navigation aisée sur La Rance.
- Une présence continue des équipes sur site, à l'écoute des usagers.

Principaux intervenants

- **Maître d'ouvrage :** Eau du Pays de Saint-Malo
- **Maître d'œuvre :** Cabinet Bourgois – agence de Rennes
- **Coordination environnement :** SEGED
- **Coordination sécurité protection de la santé :** Qualiconsult
- **Entreprises titulaires :** groupement SARC / Charier GC
- **Période d'exécution des travaux :** novembre 2017 à avril 2018
- **Montant des travaux :** 4 015 585 €HT
- **Répartition des travaux :** SARC, fourniture et mise en œuvre de la canalisation – Charier GC, pieux provisoires et souilles maritimes

RÉCOLEMENT PAR DRONE

Dans le cadre de la réalisation de la digue des Doraux à Saint-Clément-des-Baleines, nous avons testé le récolement par drone. Ce choix permet une photographie précise des réalisations sur un tracé de 2 km. Le cabinet de géomètre-expert Christine Viviers (17630 La Flotte) a testé le procédé sur nos stocks de produits recyclés issus de la démolition de la digue existante et s'est appuyé sur la polygonale d'implantation.



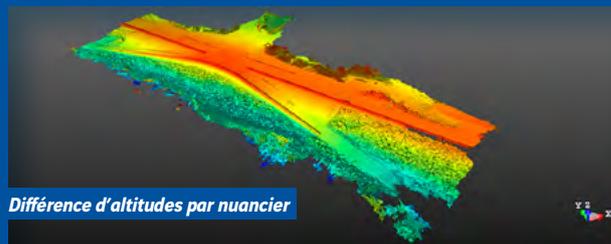
Digue de 1 800 m

© Claude Mariscal - www.cmaphoto.fr

Les cibles repérées en XYZ sont placées pour donner le calage nécessaire au drone pour obtenir un nuage de points à l'échelle. Ainsi, nous obtenons un géoréférencement du nuage de points. Chaque point du nuage représente entre 3 et 5 pixels sur l'image.

L'altitude choisie détermine la précision, comme elle est aussi tributaire de la grandeur du chantier, plusieurs vols pourront être nécessaires.

À partir du logiciel PIX 4D, le nuage de points est créé et la mesure devient possible ; ainsi apparaissent profils en long et profils en travers, des altitudes et des distances.



Différence d'altitudes par nuancier

Les structures peuvent être ajoutées aux données pour une représentation graphique des profils en travers par type de matériaux.



Coupe sur le double pas



Par numérisation, nous obtenons un géoréférencement permettant de situer en tout point un profil.

Une digue pour le nouveau polder

Le port de commerce de Brest est propriété de la région Bretagne depuis 2007. Il est exploité en concession par la CCI de Brest.

Le projet de développement du port de Brest, porté par la région Bretagne pour un montant global de 220 millions d'euros, répond à deux attentes : l'approfondissement du chenal et des souilles des quais pour améliorer l'attractivité du port ainsi que la création d'un nouveau terminal pour attirer les activités de la filière EMR.

Le groupement Bouygues Travaux Publics régions France (mandataire), Pigeon Bretagne Sud, Liziard, Stpa, Sodracco, retenu sur sa solution variante, est en charge de la réalisation de la digue d'enclosure du futur polder de 14 ha pour un montant de 39,9 millions d'euros.

Les travaux débutés à l'été 2017, et prévus pour une durée de 27 mois, consistent à réaliser une « gabionnade » en arc de cercle de 860 m de long, prenant naissance sur le polder 124 et se refermant sur le quai lourd réalisé par le groupement conduit par VCMF.

Les premiers travaux ont consisté à poser, par voie nautique, plus de 415 km de drains plats dans les couches sablo-vasardes au droit de l'ouvrage afin d'accélérer leur consolidation.

Les autres travaux sont tous réalisés depuis une estacade. Seuls les approvisionnements de palplanches (débarquées sur le 5^e quai Est du port de commerce) et le stockage des guides de battage sont opérés depuis deux pontons.

À la façon d'un tapis roulant, l'estacade provisoire (composée de tubes, chevêtres et platelages métalliques) progresse par le démontage successif de sa partie arrière et son remontage à l'avant.

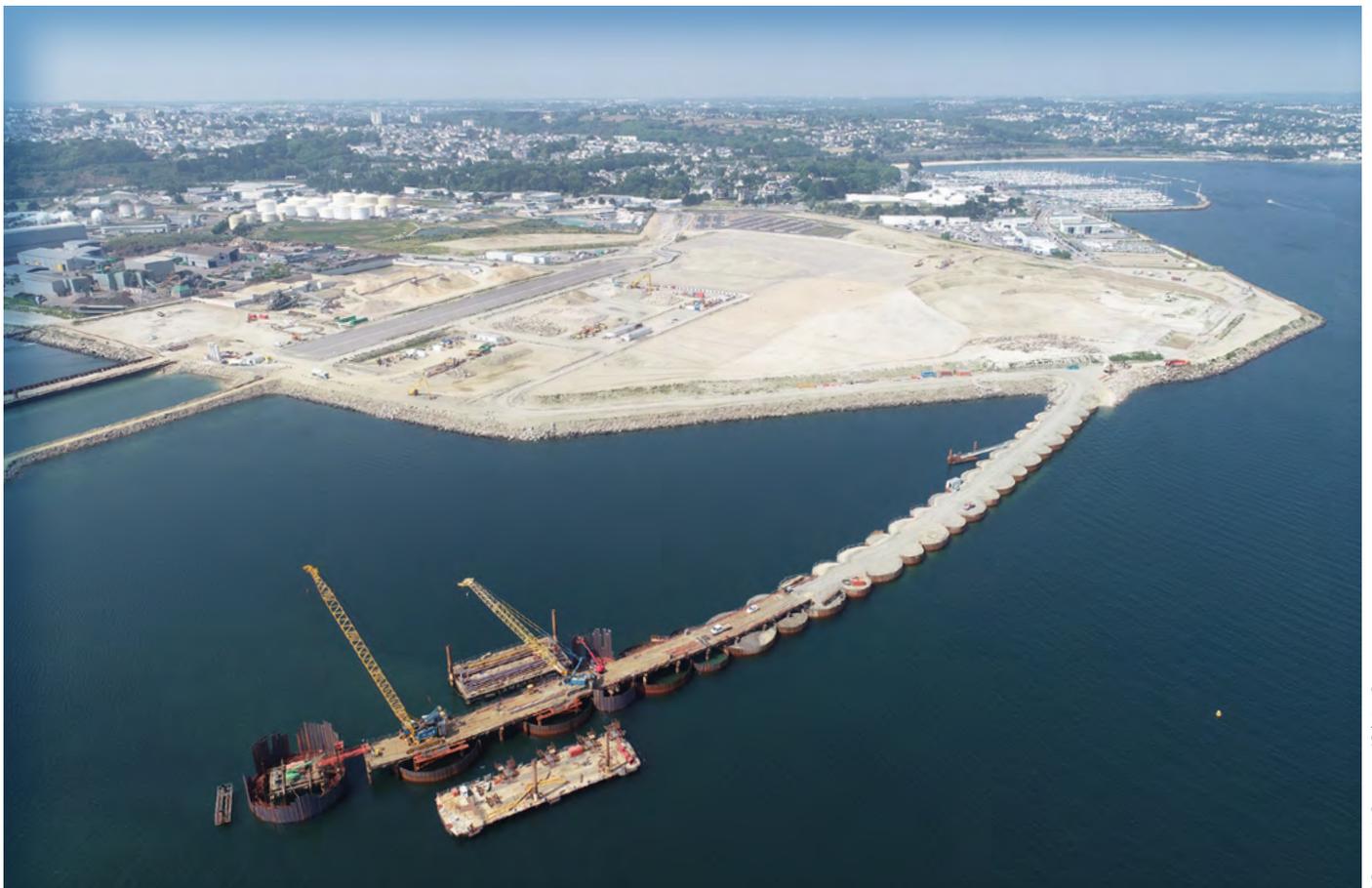
Les 26 gabions de 21,14 m de diamètre et les 25 festons de la « gabionnade » sont réalisés en palplanches plates de type AS-500 d'Arcelor et de longueur variant entre 22 et 29 m.

Elles sont vibrofoncées à l'aide d'un guide de battage circulaire (gabions) ou semi-circulaire (festons) prenant appui sur la même structure de support que l'estacade.

Le remblai des alvéoles en palplanches est ensuite réalisé à travers des trappes aménagées dans la partie centrale de l'estacade.

Le noyau, la couche filtre puis la carapace en enrochements sont mis en œuvre progressivement depuis la piste de chantier créée en tête d'ouvrage et viennent épauler l'ouvrage sur son côté mer. Une centaine d'éco-blocs permettant le développement de la biodiversité est incorporée au sein de la carapace.

Un préchargement final sera réalisé pendant les derniers mois du chantier afin d'atteindre la consolidation requise à la réception.





Le port de Brest voit grand !

© VINCI Construction Terrassement / Région Bretagne

Le développement de l'activité historique du port de commerce par l'amélioration des conditions nautiques d'accès aux quais des terminaux vrac et multimodal et le développement de nouvelles activités industrielles au port de commerce par la création d'un nouveau terminal portuaire adapté aux colis lourds, notamment ceux de la filière Énergies Marines Renouvelables (EMR).

Les activités industrielles EMR auront besoin de se trouver proches des quais afin de limiter le déplacement à terre des éléments lourds. Il est donc nécessaire de construire un linéaire de quai dédié aux activités EMR, ayant une résistance adéquate et se situant au bord des zones d'activités. C'est l'objet du marché M01 qui a été remporté début 2017 par un groupement dont le mandataire est VINCI Construction Maritime et Fluvial et qui comprend aussi VINCI Construction Terrassement, GTM Ouest, SDI, Menard et IDRA Environnement.

Le marché comprend la réalisation de :

- Un quai de 384 ml ;
- Génie civil du quai sur environ 230 ml ;
- Plateforme de manutention arrière sur les 384 ml de longueur et 100 ml de largeur dimensionnée pour supporter une charge de 10 t/m² ;
- VRD et aménagement de la plateforme ;
- Délai d'exécution prévisionnel du marché : 36 mois.

Le groupement a gagné cet appel d'offres en proposant une solution variante par rapport à la proposition initiale du marché qui prévoyait la réalisation du quai avec des gabions. Ainsi, le quai est réalisé au moyen d'un double combi-wall liaisonné par des tirants en palfeuilles.

Pour ce qui concerne le terre-plein arrière qui est réalisé sur 10 m de vases présentant des caractéristiques mécaniques très faibles, il est constitué d'une digue d'enclosure en matériaux de carrière, d'un remblaiement en sable mis en œuvre par voie hydraulique à l'intérieur de l'espace formé par la digue et le double combi-wall, puis d'un remblaiement complémentaire en matériaux de carrière. L'ensemble est accompagné de confortements de sols : drainage vertical à l'intérieur du casier remblayé par voie hydraulique, *soil mixing* et *jet grouting* dans les vases situées à l'intérieur du combi-wall.

Dans le cadre de ce marché, VINCI Construction Terrassement réalise l'ensemble des terrassements et VRD :

- Remblaiement en sable à l'intérieur du combi-wall ;
- Réalisation de la digue d'enclosure en matériaux de carrière ;
- Remblaiement du casier en sable mis en œuvre par voie hydraulique ;
- Remblaiement complémentaire en matériaux de carrière ;
- Réalisation des pré-chargements sur le futur terre-plein ;

Volumes à mettre en œuvre en incluant les tassements de poinçonnements dans le sol en place

- 80 000 m³ de remblai à l'intérieur du combi-wall
- 170 000 m³ de digue d'enclosure
- 200 000 m³ de remblai en sable du casier
- 155 000 m³ de remblai complémentaire pour arriver à la côte finale
- 90 000 m³ de remblai de pré-chargement du terre-plein

• Réalisation des voiries et réseaux divers sur le quai n° 1.

Sur la vue générale du chantier, on distingue :

- Le double combi-wall constituant le quai avec les palfeuilles servant de tirant ;
- La réalisation du *soil mixing* depuis une plateforme intermédiaire posée sur les pieux constituant la structure du quai ;
- Le remblaiement en sable à l'intérieur du combi-wall ;
- La digue d'enclosure fermée sur le quai ;
- Le casier prêt à recevoir le remblaiement en sable.

Un nouveau CQP pour les responsables d'équipe de battage

La question posée par certains membres « Faut-il réserver le diplôme à des compagnons plus expérimentés ? » nous a mené à réfléchir à l'évolution de notre diplôme.

Nous avons constaté qu'un quart des candidats était chef d'équipe lors du passage de l'examen du CQP de batteur et qu'une demande pour un diplôme à un échelon supérieur pour des candidats N3P2 était bien une demande de nos adhérents et des compagnons concernés.

Le conseil d'administration a conclu que le diplôme du CQP de batteur devait être maintenu en l'état, mais qu'il fallait créer un diplôme pour des candidats chef d'équipe chargés d'encadrer une équipe de battage. Ce deuxième niveau de CQP a été intitulé « CQP Responsable Équipe de Battage ».

Ce diplôme sera élaboré autour de trois blocs de compétences concernant :

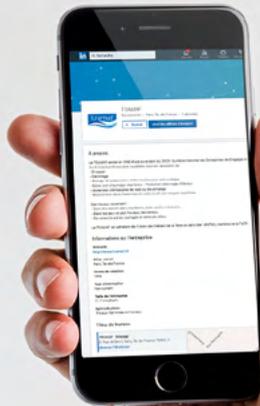
- l'installation d'un chantier de battage ;
- la supervision du battage et des opérations connexes ;
- le management d'une équipe de battage.

La VAE (Validation des Acquis de l'Expérience) sera introduite dans la préparation de ce diplôme.

Il appartiendra au candidat de mettre en avant son savoir-faire et de présenter un dossier sur les chantiers qu'il aura réalisés. Une aide sera apportée pour la constitution de ce dossier.

Ce diplôme sera présenté à la CPNE en novembre 2018 avec l'objectif d'une première session courant 2019.

NOUVEAU !



**Retrouvez
notre actualité
sur **

RENCONTRE AVEC...



© VNF/Pierre Dewimille

Thierry Guimbaud

Diplômé de l'ENA, Thierry Guimbaud est un homme des transports. Après avoir œuvré au sein d'Aéroports de Paris (ADP) et du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), il devient directeur général de Voies Navigables de France (VNF) en 2017. Il nous présente son actualité et ses grands enjeux...

En dehors de la LOM, quels sont vos projets d'investissements ?

La LOM ne prendra pas en compte les projets dits de développement à l'exception notable du projet Seine-Nord Europe. Cela ne signifie pas pour autant qu'aucun projet de développement ne sera conduit par VNF avec le soutien de l'État et des collectivités. Je pense tout particulièrement aux projets d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage VNF aux extrémités françaises du projet Seine-Nord Europe et dont le COI a validé le principe : la mise au grand gabarit de la Lys (2018-2022), de l'Oise (MAGEO, 2023-2027) et de la section entre Bray et Nogent-sur-Seine (2028-2032). Je précise également que viennent d'être officiellement lancés les travaux de remise en navigabilité du canal entre Condé et Pommereul, avec le soutien de la Wallonie.

Quels sont les enjeux des prochaines années pour VNF ?

Ils sont nombreux. Tout d'abord, nous devons réinventer notre modèle économique et réussir à ce que chacune des trois missions de VNF (fret, tourisme et gestion hydraulique) trouve son propre modèle de financement.

Nous devons également faire face à un double défi en matière de ressources humaines avec, d'un côté, de très forts départs à la retraite et de l'autre, des contraintes en terme de recrutement. Enfin, nous aurons à travailler tout particulièrement la question des dragages indispensables pour garantir le passage des bateaux. Sur ce sujet, on constate deux obstacles principaux : financier, en raison des coûts et modalités de traitement, et technique. Tout sédiment pollué qui est dragué devient à la surface un déchet qu'il faut traiter et valoriser. La législation française est l'une des plus exigeante en la matière et nous pénalise fortement, notamment vis-à-vis de nos homologues hollandais ou belges.

S'agissant du projet CSNE, êtes-vous confiant sur la réalisation de l'opération ?

Tout à fait, le gouvernement est en train de transmettre la maîtrise d'ouvrage, au sein de la société de projet dédiée, aux collectivités territoriales qui la pilotent désormais la Région des Hauts-de-France en tête. VNF n'assure plus la maîtrise d'ouvrage du projet depuis la création de cette société de projet, mais sera à terme le

futur exploitant mainteneur. À ce titre, nous devons donner des avis techniques à toutes les étapes du projet. VNF conserve les aménagements français de la liaison Seine-Escaut pour près d'un milliard d'euros.

Que pensez-vous du rôle du TramaF et quel est son intérêt pour vous ?

Incontestablement, nous devons renforcer notre partenariat si l'on veut relever l'ensemble des défis que je vous ai énumérés. À ce jour, nous sommes en relation avec ses membres, mais uniquement à titre individuel. Je pense tout particulièrement à VINCI (avec lequel nous sommes engagés dans un PPP pour le remplacement des barrages manuels de l'Aisne et de la Meuse), à Bouygues (qui a réalisé le barrage de Chatou, le plus gros investissement de ces dernières années), à EMCC qui vient d'achever le barrage de Vives-Eaux... La spécificité des travaux fluviaux comme la nécessité de mieux articuler besoins et solutions doivent nous motiver à dialoguer au quotidien et à nouer des relations de confiance.