

## **Remplacement des vantaux de la porte aval de l'écluse de Pagny-sur-Moselle**

*Suite à deux accidents de navigations survenus au cours de l'été dernier, le remplacement des vantaux de la porte aval de l'écluse de Pagny-sur-Moselle était devenu urgent. Cette opération a été prise en charge par l'Arrondissement Études et Grands Travaux et l'Unité Territoriale d'Itinéraire Moselle. Les éléments climatiques n'ont pas facilité les travaux réalisés par le prestataire. Néanmoins, la reprise du trafic s'est faite dans le délai imparti de 10 jours.*

*Olivier Vermorel, responsable de l'Arrondissement EGT à la DT Nord-Est, nous donne des explications sur ce chantier.*

### **Alain Chartier :**

Pouvez-vous nous expliquer la teneur de l'opération qui se déroule ici ?

### **Oliver Vermorel :**

L'intervention sur l'écluse se fait uniquement sur la porte aval, dont on remplace les deux vantaux par des vantaux de rechange qui étaient déjà disponibles sur place auparavant. Donc on remet des vantaux neufs. Cela se fait suite à deux accidents, deux bateaux qui, au cours de l'été, ont successivement percutés la porte et l'avaient endommagé. Les dégâts étaient alors suffisamment importants pour que cela ait nécessité une intervention de l'UTI Moselle pour la conforter et qu'elle puisse tenir. Mais le besoin de la remplacer était présent, car on n'avait aucune garantie, aucune certitude qu'elle puisse tenir encore des années ainsi. Donc il fallait la remplacer pour garantir la sécurité des usagers de la Moselle.

### **A.C. :**

Entre le moment des accidents et le début des travaux, y avait-il un contrôle régulier de l'évolution des dégâts occasionnés sur les deux vantaux ?

### **O.V. :**

Tout à fait. Outre le contrôle qui a été fait par l'éclusier de l'UTI Moselle qui pouvait voir de visu comment se comportait la fermeture de la porte à chaque manœuvre, nous avons mis en place des mires sur celle-ci et un géomètre passait très régulièrement pour faire des mesures au millimètre près du positionnement des vantaux. Cela nous permettait d'avoir une garantie sur leur fermeture et leur buscage correct, et donc de l'étanchéité de la porte. De plus lors de ces mesures, nous pouvions voir tout de même ponctuellement une évolution dans le temps, pas préoccupante par rapport à la date à laquelle était prévu ce chantier, mais qui ont prouvés qu'on ne pouvait tenir pendant des années avec les portes ainsi accidentées.

## **LA CONDUITE DU CHANTIER**

### **O.V. :**

Il a fallu monter un marché en urgence et lancer une consultation très rapidement. Fort heureusement nous avons une bonne expérience sur le marché des changement de portes, ce qui nous a permis de monter le cahier des charges rapidement, et la consultation a de fait été lancé dans des délais très courts, de manière à pouvoir intervenir le plus vite possible avant la fin de l'année.

### **A.C. :**

Vous disiez disposer des vantaux de remplacement avant la tenue du chantier ?

**O.V. :**

Tout à fait. Depuis plusieurs années maintenant, le service a pour politique de doter chacune des écluses de la Moselle d'un stock de vantaux de rechange pour permettre des interventions le plus rapidement possible en cas de problème comme celui-là. Sinon il y a à peu près un an de construction si nous devons partir de zéro.

En ce qui concerne l'intervention, nous avons fait cela au plus tôt. Alors au plus tôt par rapport au calendrier et aux opérations pour passer le marché, et pour que l'entreprise dispose d'un délai de préparation pour ses diverses petites pièces en amont. Mais on ne pouvait pas plus tôt.

En dépit de la période hivernale, nous restions sereins quant à la capacité à faire un tel chantier à cette période de l'année, notamment par rapport au froid. Pour tout ce qui est gel, l'entreprise va adapter ses formulations de béton par exemple, pour être sûre d'avoir un béton qui fasse prise dans les conditions que l'on a eu. Toutefois, la neige a failli nous poser quelques soucis. Le vendredi par exemple, jour auquel on devait poser les portes, nous avions besoin de grues. La veille, l'une d'elles s'est retrouvée bloquée à Marne-la-vallée, cependant elle a pu arriver à temps. Et puis le jour-même, deux équipements qui devaient se trouver sur le site n'ont pas pu s'y rendre puisque la préfecture du département avait dû mettre en place des mesures de restriction de circulation de poids lourds.

Malgré cela on a pu intervenir, avec un peu moins de souplesse quand même, mais en toute sécurité car la grue principale était bien sur place ainsi qu'une seconde plus petite pour l'épauler. C'était pour les opérations annexes que le travail était un peu moins facile. Les dernières opérations sont actuellement en cours derrière moi puisqu'il y a encore quelques réglages relatifs à la fermeture et à l'étanchéité de la porte qui sont en cours. Ensuite les vérins vont être accrochées à la porte pour faire des manœuvres avec. Cela nous permettra d'envisager ensuite de remettre en eaux la porte et de faire les essais en eaux, et donc de la rouvrir dès ce soir. Il restera quelques petits travaux à faire mais qui pourront être réalisés hors chômage, notamment la pose de la poutre de protection qui est en amont de la porte aval sur cette écluse.

**A.C. :**

Est-ce que cet arrêt de la navigation d'une dizaine de jours a perturbé les usagers, et plus particulièrement les entreprises ?

**O.V. :**

Sur la Moselle, les chômages sont limités à une dizaine de jours puisque c'est un axe qui est stratégique pour le territoire couvert par la Direction Territoriale Nord-Est. C'est la Moselle qui génère le plus gros transport de marchandises, les plus gros tonnages. Malgré cela et cette période qui est courte, on avait déjà fait un chômage au mois de juin, un deuxième chômage maintenant. Ils ne voient jamais cela d'un bon œil car c'est toujours 10 jours de moins. Ceci étant, comme je le disais vu l'accident, 10 jours c'est peu parce qu'on aurait pu ne pas avoir de vantaux de rechange, on pourrait avoir des difficultés sur le marché et ce serait encore pire pour les entreprises, d'autant qu'ils avaient été prévenus dès la fin du mois d'août. Dès que l'accident a eu lieu nous avons d'ores et déjà fixé cette période du 1er au 10 décembre. Donc le délai pour s'organiser était quand même assez important pour les entreprises, les logisticiens, les bateliers, enfin toute la crème du transport par voie navigable.

## **LES CHANTIERS DE L'AEGT PRÉVUS EN 2013**

**O.V. :**

Sur 2013 on a encore pas mal de chantiers assez importants. Nous allons poursuivre des chantiers sur des barrages comme par exemple celui d'Argancy dont les travaux sur la dernière vanne vont avoir lieu en 2013. On a déjà fait 3 vannes, et la quatrième qui s'appelle en fait vanne n°3 va être reprise cette année. Nous avons d'autres chantiers sur les barrages, notamment sur ceux en amont. Donc il y a Chaudeney, Aingeray et Villey-le-Sec. Nous allons entamer un programme qui va s'étaler aussi sur 4 ans, un programme assez lourd qui démarre en 2013. Nous allons aussi avoir un pro-

gramme de rénovation des écluses. Cela peut aller de la rénovation des conduites hydrauliques sur certaines écluses à des rénovations avec interventions sur les portes comme ce que l'on a pu faire sur celle de Pagny-sur-Moselle, sauf que là ce seront des travaux qui seront programmés et qui ne feront pas suite à des accidents comme ce fut le cas ici. Tout cela commence au mois de juin, donc la météo est a priori plus favorable et propice à ces travaux. Par contre il y a à gérer le fait que les travaux seront réalisés sur plusieurs sites, et il faudra avoir plusieurs équipes pour surveiller tout ces chantiers. Alors sauf pour les barrages où ce n'est pas pendant les périodes de chômage que les chantiers sont réalisés, mais sur une période plus large qui va globalement du printemps jusqu'à l'automne, puisque sur les barrages on ne se trouve pas sur les itinéraires de navigation et donc nous sommes exemptés des 10 jours limite de chômage.

**A.C. :**

Est-ce qu'il y a d'autres interventions prévues par le service Étude et Grand Travaux sur d'autres tronçons fluviaux pour 2013 ?

**O.V. :**

Déjà sur le canal des Vosges, nous avons prévu de vider complètement les automatismes sur des écluses, en en remettant certains à neuf car il s'agit d'automatismes d'ancienne génération. Nous avons aussi une porte de garde sur l'embranchement d'Épinal à Golbey qui va être mise en place en 2013. Autrement, nous avons pas mal d'études pour l'avenir, notamment sur des seuils de la Meuse, donc le canal de la Meuse. Sinon il y en a d'autres de prévues, mais pour des travaux qui vont être réalisés au plus tard pour 2014. Je pense notamment au Quai des 3 fontaines qui est la dernière opération du contrat de projet État-Région sur le secteur de Givet, qui est en amont de la ville de Givet, où l'on va réaliser un quai qui est susceptible de venir apporter un petit complément au site du port de Givet. Donc diverses opérations, ainsi que diverses études : ponts mobiles, pompes, etc.

D'un point de vue financier, on devrait avoir pour l'ensemble des opérations de l'AEGT des dépenses de l'ordre de 11M€, 11,5M€ à peu près pour l'année 2013 pour l'ensemble des chantiers que je viens d'évoquer. Cette année on avait démarré avec un budget de 13M€ et on a fini avec un budget de 15M€, mais c'est suite non seulement à des accidents qui nous ont imposés des chantiers supplémentaires comme celui-ci, et à notre capacité à engager des opérations et à récupérer des crédits quand il y a des disponibilités au niveau de l'établissement.

**A.C. :**

Merci Olivier !

**O.V. :**

Mais de rien !

*Remplacement des vantaux de la porte aval de Pagny-sur-Moselle  
Interview menée par Alain CHARTIER  
Intervenant: Oliver VERMOREL, responsable de l'arrondissement EGT à la DT N-E  
©VNF / DT N-E 2013*