

LE HAVRE

Vague de travaux spectaculaires sur l'écluse François-1^{er}



ERIC HOURI

Un lifting d'un montant total de 10 millions d'euros pour la « vieille dame ».

FICHE TECHNIQUE Principales entreprises – Remise en état : Muehlhan (peinture), EMCC (travaux subaquatiques), Citec (remplacement des bois et travaux métalliques), D.I. Environnement (désamiantage), MLS (échafaudages). **Mise en place du tunnel :** Tetis (travaux subaquatiques), ETMF (levage). **Remplacement des rails :** ETF (Eurovia, Vinci).

L'écluse François-1^{er} du port du Havre, inaugurée en décembre 1971, fut, jusqu'en 1989, la plus grande du monde. Le sas de cette « vieille dame » affiche 401 m de long, 67 m de large, et 22,5 m de profondeur pour une capacité de 643000 m³. Attirés par Port 2000, les porte-conteneurs géants lui font désormais quelques infidélités, mais elle a encore accueilli plus de 10000 navires l'an dernier. Pour ce faire, elle subit régulièrement d'importants liftings.

22 mètres sous la mer

C'est le cas depuis l'été 2012, et jusqu'en mars 2015, pour l'une de

ses quatre portes, la P1 (extérieure amont) : une opération d'un montant total de 10 millions d'euros. Cette belle pièce de 3300 t a été mise à sec dans son enclave latérale, prévue à l'origine, grâce à l'ajustement d'un batardeau de 200 t et à la conception, puis à l'installation d'un tunnel spécial pour les travaux subaquatiques, dont le plafond se situe à 22 m sous le niveau de l'eau.

«La difficulté majeure tient dans la succession et la coordination d'interventions hautement techniques et délicates, parfois au centimètre près», explique Philippe Morand, responsable

du pôle ingénierie travaux au Grand Port maritime du Havre (GPMH). Parmi celles-ci, on peut citer les divers désamiantages (1,6 million d'euros) ou encore le remplacement des rails inférieurs, lequel s'achèvera à l'automne. L'écluse François-1^{er}, dont le fonctionnement quotidien n'est par perturbé par ce chantier, retrouvera ses quatre portes au printemps 2015 après enlèvement du batardeau et du tunnel. L'opération est financée à 42% par le GPMH et à 58% par le conseil régional de Haute-Normandie, dans le cadre du contrat de projets Etat-région. ■ Richard Goasguen