

Journée d'étude technique

Rotterdam Maasvlakte le 29 mars 2006

Texte Herbert Smitz partiellement traduction du web site Euromax.

Le 29 mars 2006 une délégation de la PIANC Belgique a visité le port de Rotterdam, plus spécifiquement le chantier du quai conteneur dans le 'Yantgzehaven', près du projet 'Slufter'. La visite s'est terminée par un tour en bateau dans la **Maasvlakte 1**.

Après l'accueil dans la salle d'exposition du chantier, le projet du quai a été largement commenté. Après l'exposé technique la délégation a fait un tour guidé sur le chantier.

L'Autorité Portuaire de Rotterdam construit un quai pour le terminal Euromax (voir aussi le web site d'Euromax).

Projet

L'Autorité Portuaire de Rotterdam bâtit pour l'instant le nouveau terminal Euromax dans le Yantgzehaven, au point le plus nord de la Maasvlakte 1, juste à côté du Maasvlakte Olie Terminal. Le terminal sert uniquement de plate-forme de transbordement pour conteneurs et est donné en concession à Euromax BV.

Le quai en chiffres

Dans une première phase le terminal a une surface de 125 hectares ayant une capacité de 3 millions d'EVPs sur base annuelle. Le quai est construit à une profondeur de 19,65 mètres et est dragué à une profondeur standard de 16,65 mètres. Ceci permet de draguer ultérieurement à une plus grande profondeur afin de pouvoir accueillir sans problème la suivante génération de porte-conteneurs de 12.500 EVPs.

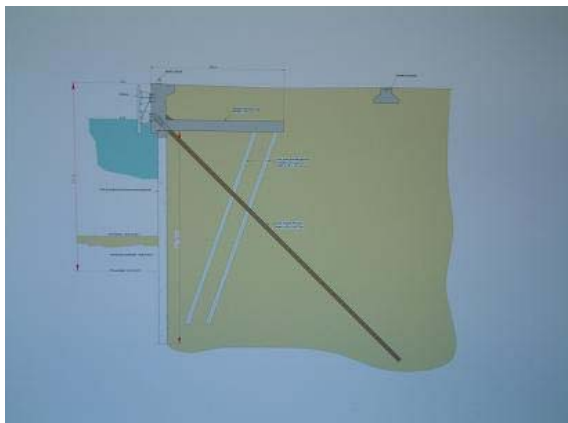
Le quai est construit par BAM Civiel B.V. de Gouda. Ce contrat 'design & construct' pour le quai de presque 2 kilomètres revient à un investissement de plus de 60 millions d'euros.

Projet unique

Les plans du quai sont dessinés par Delta Marine Consultants, le bureau d'ingénieurs de BAM Civiel. Le quai est construit comme un mur de profondeur en béton. C'est en fait la première fois qu'une telle construction est appliquée pour un quai maritime au Pays-Bas, contrairement à la Belgique et la France. Le paroi vertical a une profondeur de -34 mètres et une largeur de 1,20 mètres.

Le quai est construit à sec et sera dragué plus tard.

BAM Civiel finira les premiers 300 mètres du mur dans un an. Le projet sera achevé en 2007.



Photos Herbert Smitz

Excursion Rotterdam 29 mars 2006

La situation en 2006

L'entrepreneur BAM construit à un grand rythme le mur de quai de 1.900 mètres pour le terminal Euromax. Les premiers 1.000 mètres sont déjà réalisés et mis à la disposition de Euromax par l'Autorité Portuaire de Rotterdam. La totalité des 1.900 mètres sera achevée pour l'été 2007. En même temps Euromax s'occupe de l'aménagement du terrain et du contrôle de l'équipement du terminal.

Dragueur Boskalis a réalisé les premiers 300 mètres du mur de quai à une profondeur de NAP - 17,50 mètres. L'entrepreneur s'occupe maintenant du dragage du restant de 300 à 900 mètres. Les premiers portiques sont déjà installés sur le quai. Les premiers chariots automatiques (Automated Guided Vehicles) font leurs tours d'essai, de sorte que le chantier a de plus en plus l'apparence d'un vrai terminal.



Photos BAM et Herbert Smitz

Dans l'après-midi la délégation a visité le **projet 'Slufter'** avec le dépôt même, l'exposition et le film soulignant la nécessité de la construction de ce dépôt.

Dépôt de dragage pour des boues polluées (voir aussi le Web site Slufter).

Le 'Slufter' est un dépôt à grande échelle dans la Maasvlakte pour recevoir des boues de dragage polluées. Ceux qui veulent se débarrasser des boues résultantes des travaux de dragage réguliers, ainsi que d'autres instances peuvent se débarrasser de leurs boues dans le 'Slufter'. Les boues de dragage sont admises selon le degré de pollution, la quantité de sable et la provenance des boues.

Dans la Maasvlakte, à l'ouest de Rotterdam, se trouve un dépôt à grande échelle pour contenir des boues polluées, le 'Slufter'.

Le dépôt a été construit aux années '86-'87, issu d'une coopération étroite entre la commune de Rotterdam et les services du Rijkswaterstaat. Le 'Slufter' est exploité par l'Autorité Portuaire de Rotterdam.

La surface totale du Slufter revient à 260 hectares, le volume est de 150 millions de mètres cubes (après exploitation). Le dépôt est constitué par une digue de ceinture de sable, autour d'un puits creusé à NAP -28 mètres dans le sous-sol marin. La hauteur de la digue s'élève à NAP +24 mètres. Les talus sont revêtus d'une couche d'argile de presque 1 mètre.

Lorsque les boues de dragage se trouvent dans le dépôt, on distingue les phases suivantes :

- Phase sous-marine : La surface d'eau dans le dépôt se trouve au niveau NAP (niveau 'Normaal Amsterdams Peil'). Les boues de dragage sont déposées jusqu'au niveau -1,5 m NAP.

- Phase sous-marine prolongée : Le niveau de l'eau est augmenté jusqu'à +1,5 mètres NAP au maximum en maintenant une couche d'eau de 2 mètres. Les boues de dragage sont déposées jusqu'au niveau du NAP.
- Phase au-dessus de l'eau : Le niveau des boues dépasse le NAP.



En 2005 cette dernière phase a été entamée. Au début le 'Slufter' était un dépôt uniquement pour des boues de dragage polluées résultantes des travaux de dragage réguliers dans les chenaux d'accès et les bassins du port de Rotterdam et de travaux de dragage dans les autres chenaux de l'embouchure du Rhin et de la Meuse.

La problématique du dépôt des boues polluées s'étend loin au delà des frontières du port de Rotterdam. De sorte que les exploitants ont pris leur responsabilité sociale en élargissant les critères d'admission. Il en résulte que d'autres instances peuvent aussi utiliser le 'Slufter' pour se débarrasser des boues.

Photo Havenbedrijf Rotterdam

A 16.00 heures la délégation embarquait le 'Watergeus' pour une **promenade** de deux heures à **travers la Maasvlakte**.

Le tour commençait avec une vue sur les installations portuaires du 'Hartelhaven' où les bateaux de navigation intérieure qui transportent des conteneurs depuis le 'Deltaterminal' sont manutentionnés. Des entrepreneurs flamands y sont en train d'élargir les facilités d'accostage. Ensuite, la visite du 'Mississippihaven' avec le terminal de minerai EMO et le 'Amazonehaven' avec le terminal conteneur de ECT. Après on a mis le cap sur le 'Europahaven' où sont manutentionnés les porte-conteneurs de APM Terminals (Maersk). On y a visité un chantier d'entrepreneurs flamands qui construisent des postes d'accostage pour des feeders et des barges.

La visite s'est terminée par un tour du Beerkanaal, du Yangtzehaven et du « 8^e petroleumhaven » (bateaux jusque 350.000 tdw) pour atteindre le terminal Euromax et plus tard la Maasvlakte II.

Retournant au poste d'accostage, un apéritif néerlandais était offert par la section belge.



Photos Herbert Smitz