

PORT DE CAEN-OUISTREHAM

POSTE POUR NAVIRES TRANSBORDEURS N°2

CARACTERISTIQUES GENERALES

TYPE D'OUVRAGE :

<i>Front d'accostage</i>	quai droit en paroi moulée de 1,02 et 1,05 m d'épaisseur.
<i>Passerelle</i>	Passerelle métallique soudée, à deux niveaux.

STRUCTURE DES RIDEAUX :

Raccordement sudrideau de palplanches Larssen Vs (E39) et 6 tirants forés passifs
Du raccordement sud à 1,4 ()* paroi moulée de 1,02 m d'épaisseur et 157 tirants forés actifs.
Sections 2 à 3,2 ()* paroi moulée de 1,50 m d'épaisseur et 132 tirants forés actifs
Section 4 ()*rideau de palplanches Larssen PU 32 et 84 tirants forés passifs
(*) les dénominations des sections sont celles utilisées dans les documents de récolement de l'entreprise Solétanche.

DIMENSIONNEMENT :

Longueurs des sections :

<i>Raccordement sud</i>	12,15 m
<i>Du raccordement à 1,4</i>	211,18 m
<i>Sections 2 à 3,2</i>	148,68 m
<i>Section 4</i>	171,00 m

Longueurs accostables :

- Navires transbordeurs :	204,45 m.
- Remorqueurs :	37,47 m.

Mouillage admis :

Fond théorique dragué à la cote -7,00 CM.,
soit *mouillage* à basse mer de vives eaux (cote + 0,20 CM) = 7,20 m.

Surcharges sur terre plein :

- *Front d'accostage* : 20 kN/m²
- *Mur de retour et enclave de passerelle* : 10 kN/m².

Accostage :

6 boucliers d'accostage de 200 tm mis en place à la construction. Le bouclier n°1 se situant le plus près de la passerelle. La fixation haute par scellement des boucliers a été abandonnée au profit d'un assemblage mécano soudé repris en tête de massif en 2002.
2 boucliers ajoutés en 2002, le n°7 de 140 tm et le n°8, sur duc d'albe, de 300 tm, assurant la continuité entre le T1 et le T2.

Amarrage :

13 bollards bibloc de 100 T.
1 croc d'amarrage.

DATE DE CONSTRUCTION 1991 - 1992

ACTIVITE (2002)

NOMBRE DE NAVIRES
960

TONNAGE (T)
1 512 513

PORT DE CAEN - OUISTREHAM

POSTE POUR NAVIRES TRANSBORDEURS N° 2

Ce poste se situe dans le prolongement nord du poste n°1, sur la rive ouest du chenal maritime d'accès au port de Caen.

Il est équipé d'une passerelle d'accès à deux niveaux.

Les fonds, au droit du poste, dans le chenal d'accès et le cercle d'évitage, s'établissent à la cote (-7.00), les navires ayant un tirant d'eau d'exploitation maxi de 6,00 m environ.

A ce poste, est associé un terre-plein d'environ 5 ha qui permet le stockage des remorques sous douane et des véhicules devant embarquer sur les navires.

PASSERELLE :

La passerelle d'accès aux navires, est un ouvrage métallique constitué de deux rampes à dalles orthotropes qui permettent de desservir des navires dont les ponts se situent, compte tenu des variations des niveaux de la mer, entre les cotes (+ 7,00) et (+ 21,30).

La rampe supérieure a 62m de longueur. En section courante elle porte une chaussée à 2 voies de 4,50m de large chacune. Sa raquette a 12m de largeur. *Charge d'exc 190t*

La rampe inférieure a 65m de longueur. En section courante elle porte une chaussée à 2 voies de 4,00m et 3,00 de largeur et 2 trottoirs de 0,50m et 1,50m de large. Sa raquette a 18m de largeur. *Charge d'exc 190t (5 camions de 38t) soit 380t les 2 rampes chargées*

La passerelle prend appui, au sud, sur deux piles en béton armé régnant à la cote (+15.00), la pile "Ouest", dans laquelle est installé le local technique, s'appuie sur le mur de quai du front d'accostage à la cote (+9.50), la pile "Est" est fondée sur le substratum à la cote (-14.00).

La passerelle est protégée au sud par une poutre pare-chocs mobile coulissant verticalement sur deux pieux-tubes Ø 2350 mm foncés à (-19.00) et s'élevant à la cote (+15.00), situés à 51m de l'extrémité sud de la passerelle.

A l'aval, chaque rampe se raccorde sur une culée d'appui, soit à la cote (+9.50), qui est celle du terre-plein, pour la rampe inférieure; soit à la cote (+16.00), qui est le sommet du viaduc, pour la rampe supérieure.

Le viaduc de liaison est un ouvrage en béton armé, d'une longueur totale de 73,00 m.

LES SOUTÈNEMENTS :

Les soutènements comprennent les murs de quai du front d'accostage et de l'enclave de la passerelle, les raccordements au poste n°1 d'une part et la fermeture du terre-plein au nord d'autre part.

L'ouvrage se scinde donc en quatre parties ou sections ci-après dénommées (du sud vers le nord):

- ① raccordement sud (*)
- ② sections du raccordement sud à 1.4 (*)
- ③ sections 2 à 3.2 (*)
- ④ section 4 (*)

(*) Les dénominations sont celles utilisées sur les plans et textes des documents de recensement de l'entreprise Solétanche.

N.B.: Les cotes de nivellement sont exprimées en Cotes Marines.