

# Bassins (1/4)



Le quai Alexandre III en 1910

© CCI Cherbourg-Cotentin °

## Bassin du Commerce. Port de Cherbourg (Manche). France (1738/1744/1789)

Maintenant situé en pleine ville, le Bassin du Commerce est le témoin des conflits franco-anglais : sitôt construit, il est détruit lors d'une première attaque en 1738. Reconstruit sur ordre de Louis XV entre 1739 et 1744, il est à nouveau dévasté en 1758. Il sera alors reconstruit en 1789.

C'est un bassin à flot de 100 m de large et 430m de long, relié à un avant-port qui ouvre sur la « Petite Rade ».

La partie nord du bassin est dévolue à la plaisance et aux loisirs nautiques tandis que la partie sud accueille les activités de la pêche.

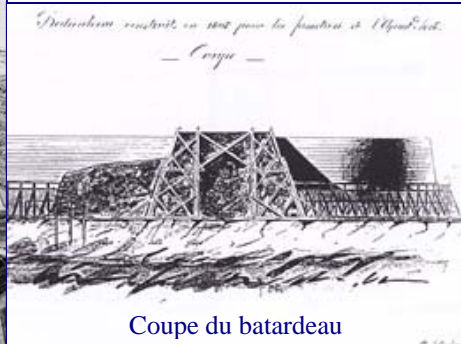
[www.cherbourg-cotentin.cci.fr](http://www.cherbourg-cotentin.cci.fr) °

## L'Arsenal en 1860



Documents transmis par Mr R. Theiss (Association des Amis du Musée de la Marine, Antenne de Cherbourg)

## Avant-Port. Arsenal de Cherbourg (Manche). France (1813)



Coupe du batardeau

La construction de l'Avant-Port (1803-1813) est une œuvre titanique qui a comporté les phases suivantes :

- construction de deux digues de part et d'autre de la passe,
- construction des môles qui limitent la passe d'entrée. Leur construction est effectuée par bétonnage avec coffrages,
- construction du batardeau (13 m de haut) entre les deux môles. Il comprend un noyau en argile, deux coffres remplis de sable de part et d'autre, et une contre butée en argile,
- l'exécution des déblais (1.500.000 m3, dont 1.300.000 m3 de rocher).

Dessin extrait de « Ecolivet et Le Barbançon : Historique de la construction du l'Arsenal de Cherbourg, Juillet 1943 »



© Grand Port Maritime du Havre °

## Les « Grands Bassins ». Port du Havre (Seine Maritime). France (1843-1855)

A partir de 1825, la capacité des navires double et les navires à vapeur font leur apparition : les « grands bassins » répondront aux besoins correspondants.

Le **bassin à flot Vauban** (1), 1840-1843, mesure 800 m de long, 90 m de large, avec une hauteur de retenue d'eau de 7,5 m. Il était principalement affecté au trafic du charbon.

Le **bassin de l'Eure** (2), 1845-1855, mesure 600 m de long et 190 m de large avec une retenue d'eau de 9,5 m. Il était destiné aux grands navires à vapeur : le quai des Transatlantiques assurera cette fonction jusqu'en 1910. Le **bassin de la citadelle** (3) et ses formes de radoub sont ouverts en 1871. Les murs de quai sont en maçonnerie de pierre avec parement en pierre ou en brique.

[www.havre-port.fr](http://www.havre-port.fr) °

## Bassins (2/4)



### Bassin de la Joliette. Port Est de Marseille (Bouches du Rhône). France (1844)

Afin de faire face aux capacités insuffisantes du « Vieux Port », la construction du « Bassin auxiliaire » de la Joliette fut décidée en 1844, avec des aménagements en 1850-1860, en même temps que la réalisation d'une section de la Digue du Large.

Avec l'évolution des trafics, trois darses obliques ont équipé le Bassin de la Joliette vers 1930.

Pour le trafic des navires de voyageurs et de croisière, de nouveaux terminaux ont vu le jour en 1996. Des postes destinés aux navires rouliers ont été construits à la même époque.

Dès l'origine, des halles et docks ont été construits sur les bassins, dont le silo d'Arenc et les docks de Napoléon III, aujourd'hui réhabilités.

La cathédrale de la Major a été construite près de ce bassin de 1852 à 1893.

[www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr) °

© Grand Port Maritime de Marseille °



### Bassin Saint-Pierre. Port de Caen-Ouistreham (Calvados). France (1844)

Ce bassin situé en pleine ville constitue l'ouvrage emblématique de la création du port de Caen. Il mesure environ 420 m de long et 40 m de large.

Les premières tentatives de construction datent de 1780, reprises en 1792, 1797, 1836 et 1839.

Il est situé en tête du Canal de Caen à la Manche et il est alimenté par l'Odon auquel il est relié par une écluse.

Il est maintenant port de plaisance de Caen

*Ingénieurs : Lefèbvre, Joseph Cachin*

[www.caen.port.fr](http://www.caen.port.fr) °

© Port de Caen-Ouistreham °



### Bassins à flot, Bacalan. Port de Bordeaux (Gironde). France (1882-1911)

Ces bassins sont séparés de la Garonne par une écluse équipée de 2 ponts tournants.

Le **bassin à flot 1**, construit de 1867 à 1882, mesure 1120 m de long (Sa réalisation a exigé 1 million de m<sup>3</sup> de terrassements). Il est équipé de 2 formes de radoub, construites à partir de 1873 et de 1906, longues respectivement de 157 et 106 m.

Les parois sont en maçonnerie épaisse de pierres calcaires.

Le **bassin à flot 2**, long de 960 m, a été construit de 1906 à 1911. Il a reçu la vaste base sous-marine (à gauche sur l'image) édifée en 1941-1942 par l'Organisation Todt pour des sous-marins italiens (245 m de long, 162 m de large, 20 m de haut).

Les bassins sont classés monuments historiques.

[www.bordeaux-port.fr](http://www.bordeaux-port.fr) °

© Grand Port Maritime de Bordeaux °

## Bassins (3/4)



### **Bassin Théophile Ducrocq. Port du Havre (Seine-Maritime). France (1914, 1950)**

C'est un bassin à marée initialement dévolu à l'accueil de navires transatlantiques. Il s'ouvre sur l'avant-port et il est bordé, au sud, par la digue ouest et par la digue Ch. Laroche élargie en terre-pleins et équipée de bassins pour les navires pétroliers. Il mesure approximativement 3.200 m de long et 450 m de large, avec une hauteur de retenue d'eau de 14 à 26 m. Les postes de la Compagnie Industrielle Maritime sont des appontements (dalles sur pieux) dont les premiers ont été construits dans les années 1920 et les derniers dans les années 1950-1960. Ce bassin comporte également, au nord, des postes pour les navires de croisière (Pointe de Floride), le complexe agro-alimentaire et le centre minéralier. [www.havre-port.fr](http://www.havre-port.fr) °

© Grand Port Maritime du Havre °



### **Quai de France en cours de construction**

### **Darse transatlantique. Port de Cherbourg (Manche). France (1932)**

Cette grande darse a été construite afin de faire face à un trafic transatlantique et européen croissant à partir de 1847, de gestion alors difficile car nécessitant un débarquement des passagers et marchandises par transbordeurs. La Darse de l'Atlantique présente deux grands quais : le quai de France, quai d'accostage des paquebots, long de 600 m et profond de 13 m, et le quai de Normandie, long de 500 m et profond de 11 m. Le quai de France est construit avec des caissons en béton armé de 33 m de long et 6,20 m d'épaisseur, construits dans une forme et coulés dans une souille appropriée. Cette darse reçoit depuis 1930, et de nos jours encore, les plus grands paquebots : Titanic, Queen Mary1, Queen Elisabeth 1, France, Queen Elisabeth 2, Queen Mary 2. [www.cherbourg-cotentin.cci.fr](http://www.cherbourg-cotentin.cci.fr) °

© CCI Cherbourg-Cotentin °



### **Bassin René Coty. Port du Havre (Seine-Maritime). France (1968)**

Ce bassin à marée prolonge le bassin Théophile Ducrocq jusqu'à l'écluse François 1<sup>er</sup> qui ouvre sur les bassins à flot de la zone industrielle. Il mesure environ 1.500 m de long, 600 m dans sa plus grande largeur avec une hauteur de retenue d'eau de 32 m. Des murs de quai divers ont été mis en œuvre : avec des caissons en béton, avec des rideaux de palplanches, avec des parois moulées. Le bassin Coty et le bassin du Pacifique ont une forte activité de conteneurs aux terminaux de l'Atlantique, Euro-Atlantique et de Normandie. A proximité se situe la puissante centrale électrique de 2 GW (Années 1960). [www.havre-port.fr](http://www.havre-port.fr) °

© Grand Port Maritime du Havre °

## Bassins (4/4)



### **Darse 2. Port Est de Marseille (Bouches du Rhône). France (1973, 2002, ...)**

La Darse 2 reçoit le terminal à conteneurs de Fos dont les installations occupent le Môle Graveleau. Elle constitue un vaste bassin de 4.000 m de long, 600 m de large et elle offre un tirant d'eau de 14,5 m. Elle est équipée dès l'origine d'un quai de 1.177 m de long comportant 5 postes à quai accessibles en permanence. Ce quai est constitué d'une gabionnade de palplanches métalliques Rombas 400 G. Une structure continue de béton installée à l'avant des cellules constitue le front d'accostage

La même rive de la Darse 2 reçoit également les murs de quai de l'aménagement Fos 2xL comportant deux zones : Zone A et Zone B, respectivement longues de 600 et 700 m, avec pour chacune 2 postes à quai de 14,5 m de tirant d'eau, pouvant être porté à 16,00 m.

[www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr) °

© Grand Port Maritime de Marseille °



### **Darse de l'Océan. Port du Havre (Seine-Maritime). France (1982)**

La Darse de l'Océan est l'un des grands ouvrages du port industriel qui dessert le Terminal de l'Océan, terminal dévolu au trafic des conteneurs.

Cette darse à flot est accessible via l'écluse François 1<sup>er</sup> et elle débouche directement sur le Grand Canal du Havre.

Elle mesure environ 1.500 m de long et 200 m de large.

Le quai de Bougainville, exploité, qui la borde, a été construit avec une paroi moulée de 20 m de haut (en général) et de 1,20 m d'épaisseur, ancré par tirants actifs disposés tous les 1,20 m

[www.havre-port.fr](http://www.havre-port.fr) °

© Grand Port Maritime du Havre °