

Bâtiments et phares (1/4)



Docks Vauban. Port du Havre (Seine-Maritime). France (1843)

Aménagement important du Port du Havre, la construction du bassin Vauban (1840-1843) s'accompagne de l'édification des docks Vauban et du bassin-dock. Aujourd'hui, à l'instar de réhabilitations similaires dans de nombreux ports Européens, le bassin Vauban reçoit le nouveau bâtiment de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre et les docks sont en voie de restauration pour les usages de la Ville du Havre. Cette zone constitue un pôle de développement important de la ville du Havre.

Photographie : Georges Pilot



Phare du Risban. Port de Dunkerque (Nord). France (1843)

Cet ouvrage est construit dans le port, près de l'écluse Wattier, à l'emplacement de l'ancien Fort Risban de Vauban (1683), l'un des deux seuls de cette importance en site portuaire. Il est, avec le phare de Calais, l'un des deux plus importants dans cette catégorie. Il est principalement constitué d'une tour cylindrique de 3,9 m de diamètre. Haut de 63 m, il est le plus haut phare de sa catégorie en France.



Phare de Calais. Port de Calais (Pas de Calais). France (1848)

Ce phare est construit sur un ancien bastion militaire. Il est, avec le phare Risban de Dunkerque, l'un des deux plus importants ouvrages construits en site portuaire, édifié en ville. C'est, pour sa plus grande partie, une tour octogonale de 3,70 m de côté et de 51 m de haut. Il est construit en maçonnerie de brique avec un parement en pierre.

Ingénieurs : Wermer, Charier, Leblanc, Léonor. Entreprise : Standaert Pierre

www.pharedecalais.com

Bâtiments et phares (2/4)



© Grand Port Maritime de Marseille

Phare Sainte-Marie. Port de Marseille Est (Bouches du Rhône). France (1855)



Ce phare est installé sur la Digue du large où il marque l'entrée du bassin de la Joliette.

Construit en pierre calcaire, il mesure 21 m de haut.

www.marseille-port.fr °



© Document www.web-provence.com

Docks de la Joliette. Port de Marseille Est (Bouches du Rhône). France (1858)



© Document www.marseilleforum.com

Ces vastes docks, longs de 365 m, ont été édifiés près du bassin de la Joliette dès la réalisation de celui-ci. Ils sont construits en pierre et en brique. Les entrepôts sont en construction métallique. Conçus sur le modèle des docks de Londres et Liverpool, ils étaient alors les plus vastes d'Europe. Ils sont maintenant restaurés et transformés en immeubles de bureaux.

Ingénieurs : Gustave Desplaces, Michel Désiré

Entreprises : Jouanne baptiste, Bedot.

www.marseille-port.fr °



Port de Rouen © P. Boulen °

Hangars « bord à quai ». Port de Rouen (Seine- Maritime). France (1885-1914)

A la fin du 19^e siècle, le Port de Rouen s'est équipé de hangars construits à bord de quai. Ils comportent une structure métallique et des murs en brique.

Dans le cadre du réaménagement urbain de la ville, une série de 5 hangars a été réhabilitée dans les années 2000 en respectant les matériaux d'origine.

Leur ouverture à des activités commerciales, administratives, et sportives est engagée.

www.rouen.port.fr °

Bâtiments et phares (3/4)



Les Marégraphes. Port de Rouen (Seine-Maritime). France (1885-1901)

Ces « Marégraphes » sont des réservoirs à eau construits en brique, jouant le rôle d'accumulateurs hydrauliques dont le fluide, transmis par canalisations, fournissait l'énergie aux grues portuaires (ces grues ont été détruites lors de la deuxième guerre mondiale) Leur alimentation était assurée par des machines à vapeur. Le cadran installé au sommet du marégraphe indique le niveau d'eau disponible. Les Marégraphes sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Réalisateur : Lucien Lefort

www.rouen.port.fr °

Port de Rouen © R. Hondier °



Phare de Ouistreham. Port de Caen-Ouistreham (Calvados). France (1905)

Ce phare est situé à terre, à proximité de l'écluse de Ouistreham. Il a succédé à un ouvrage précédant datant de 1886. Construit en blocs de granite, il mesure 38,20 m de haut. Visible de 16 miles marins, il permet notamment de repérer les rochers des Essarts.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Portde_Ouistreham-ecluse.JPG °

Image : Mr Rundvald



Silo à grains d'Arenc. Port de Marseille Est (Bouches du Rhône). France (1926)

Ce silo à grains en béton armé, situé près du bassin d'Arenc est un vaste bâtiment de 130 m de long et 30 m de large. Construit sur sols meubles, il est fondé sur 886 pieux. Le bâtiment comportait 27 cellules de stockage de 6 m de diamètre surmontant une zone libre recevant les voies ferrées de chargement. Une nouvelle tour de distribution a été édiflée en 1950. Il a été récemment restauré et il accueille maintenant une salle de spectacle moderne de 2000 sièges.

Ingénieur : M. Vincent

Entrepreneurs : Froment-Clavier, Züblin

www.marseille-port.fr °

© Grand Port Maritime de Marseille. °



La Gare Transatlantique à son origine



Gare Transatlantique. Port de Cherbourg (Manche). France (1933)

A la suite des premières escales de paquebots en 1869, une première Gare Maritime est inaugurée en 1912. Devenue insuffisante face à l'augmentation du trafic après guerre et à la taille des paquebots, la nouvelle Gare Transatlantique est construite en bord de la Darse transatlantique.

C'est un vaste bâtiment, gare maritime et ferroviaire, de 314 m de long et 116 m de large équipé d'un campanile de 67 m de haut. Il est fondé sur pieux et construit avec une ossature en béton armé. La Gare Transatlantique est largement détruite par l'occupant en 1944, puis reconstruite, mais désaffectée suite à la baisse du trafic.

Elle est finalement restaurée, classée Monument historique, et devient Cité de la Mer.

Architecte : René Levayasseur

www.cherbourg-cotentin.cci.fr

© CCI Cherbourg-Cotentin °



Phare Saint-Louis. Port de Sète (Hérault). France (17 ??, ..., 1945)

Ce phare est situé sur le môle Saint-Louis, ouvrage emblématique du port installé par Colbert en 1666 pour assurer le débouché du Canal du Midi en Méditerranée.

Les tours de signalisation se sont alors succédé à cet emplacement : 1684, 1720, 1831, enfin 1945 suite à la destruction du phare en 1944.

C'est un ouvrage cylindrique en maçonnerie de pierre, haut de 30 m.

Le mode de signalisation a progressivement évolué, de la lampe à huile de 1684 à l'optique en verre illuminée par lampe électrique aujourd'hui.



Silo à grains. Port de Sète (Hérault). France (1966)

À l'instar d'autres ports (Nantes, Rouen...) équipés de grands silos, le port de Sète comporte le « Silo de la Méditerranée » installé môle Masselin.

Il dispose d'une capacité de stockage de 20.000 tonnes (SAS Centre Grains).

Il est constitué de 8 cellules verticales en béton armé, de 36 m de haut et 8, 80 m de diamètre, regroupées en 2 ensembles comportant 2 « as de carreau ». L'installation est complétée par une tour de manutention, une tour de transfert et une bande transporteuse de 180 m.

Un nouveau complexe agro-industriel est en cours d'installation, comportant un silo de 12 cellules de 35 m de haut et 13 m de diamètre, d'une capacité de stockage de 32.400 tonnes.

www.sete.port.fr

© Port de Sète. Région Languedoc Roussillon °

CNISF. Comité génie civil. Georges Pilot. Février 2010