

notes et documents

Situation du Port de Dieppe et de son Outillage

au 1^{er} Septembre 1944, date de la libération de la ville de Dieppe ⁽¹⁾

Lors de la libération de la Ville de Dieppe, le 1^{er} Septembre 1944, l'état du Port se présentait comme suit :

Jetée Ouest. — Détruite sur 150 m. de long environ entre le musoir actuel et la partie en charpente rejoignant l'ancienne Jetée.

Quais de la Marne, de la Somme, Trudaine, Duquesne, du Carénage, de la Cale Henri IV. — De nombreuses brèches morcelaient les murs de ces quais. Certaines excavations atteignaient 30 mètres de largeur entraînant une dislocation complète du mur et son basculement vers le bassin (notamment Quai du Carénage).

Pont Colbert. — Détruit entièrement sur une longueur de 12 m. et partiellement sur une longueur de 4 m.

Ecluse Lavoinne. — Bajoyer Sud détruit. Cette destruction avait entraîné la chute de la volée sud dans la passe, ainsi que la démolition des portes.

Ecluse Amont. — Bajoyer Est et mur en retour Nord détruits. Mur en retour Sud soufflé.

Pont Ingénieur Alexandre. — Détérioré. Canalisation hydraulique gravement endommagée.

Pont de l'Arques. — Démolition du pont provisoire en bois, construit en 1940 à la suite de la destruction du pont primitif.

Les destructions causées à l'**Outillage Public** concédé à la Chambre de Commerce s'établissaient ainsi :

Engins de Levage. — La Chambre de Commerce disposait, avant les hostilités, de 32 engins de levage, soit 11 grues à vapeur et 21 grues électriques.

Jusqu'à fin Août 1944, 9 de ces engins ont été détruits.

Les événements du 31 Août 1944 ont amené la disparition de 6 nouveaux engins, ce qui a porté le total des pertes à 15 grues à vapeur et électriques.

La Chambre de Commerce restait donc disposer de 17 engins répartis comme suit, savoir :

3 grues à vapeur sur 11,
 2 grues électriques de 2 tonnes 5 sur 4, Quai des Indes,
 3 grues électriques de 3 tonnes sur 4, Quai de Québec,
 4 grues électriques de 3 tonnes sur 8, Quai de Norvège,
 4 grues électriques de 5 tonnes sur 4, Quai du Maroc,
 et la grue électrique de 6,5 tonnes Quai du Maroc, endommagée

mais non détruite par suite de l'explosion d'une cartouche de dynamite placée dans la cabine.

Cinq des six portiques électriques étaient détruits, ainsi que deux norias sur quatre. Tous ces appareils utilisés pour le déchargement des bananes, Quai du Maroc.

Hangars. — Les premières visites permirent de constater les dégâts suivants, causés aux hangars édifiés sur les terre-pleins des Quais du Port, savoir :

Hangar d'Asie, Quai des Indes, soufflé et très endommagé.

Hangar du Levant, Quai du Maroc, détruit en partie au cours des années 1940 à 1944.

Hangar des Antilles, Quai du Maroc, détruit pour les 3/5 en 1940.

Hangar d'Afrique, Quai du Maroc, détruit en totalité (destruction de dernière heure).

Hangar de Scandinavie, Quai de Norvège, détruit en totalité dès Mai 1940.

Hangar d'Amérique, Quai de Québec, étage détruit en 1940.

Hangar d'Occident, Quai Guynemer, détruit en totalité en 1940.

Dock flottant. — Cet engin qui, avait été déjà coulé en 1940 se trouvait à nouveau au fond de l'eau.

Remorqueurs. — La Chambre de Commerce disposait, avant la déclaration des hostilités, des 3 remorqueurs suivants, savoir :

« Balidar »

« Jean-Cousin »

« Romulus »

Le « Balidar » avait été coulé dans le chenal en 1940, puis renfloué par les Allemands qui le considèrent comme butin de guerre. Le « Balidar » a quitté Dieppe pour une destination inconnue.

Restaient donc le « Jean-Cousin » et le « Romulus », tous deux réquisitionnés par la Marine Allemande.

Ainsi que cela a été signalé précédemment, le 30 Août 1944, les équipages de ces remorqueurs reçurent l'ordre d'évacuer leur bord.

Le 31 Août, les Allemands coulaient le « Jean Cousin » dans l'avant-port à l'extrémité Est du Quai Henri IV pendant que le

(1) Extrait du Procès-verbal de la séance tenue par la Chambre de Commerce de Dieppe, le 29 Mai 1945.

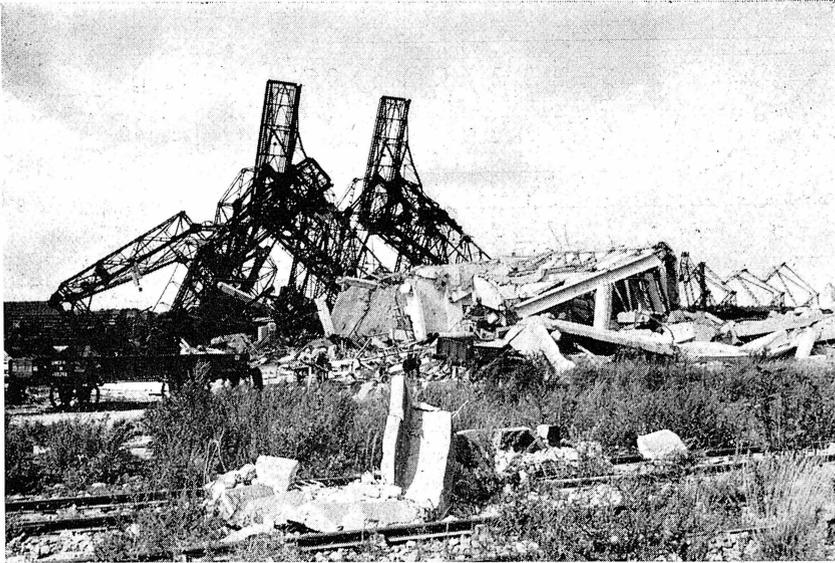


Fig. 1. — Outillage spécialisé du Quai du Maroc.

Portiques électriques avec avant-bec relevable, démolis par les Allemands, le 31 Août 1944.

« Romulus » était coulé dans la chambre d'expansion du chenal. A ces destructions, il convient d'ajouter celle du **matériel de dragages**.

La Drague « Dieppe III » a été coulée dans l'avant-port le 31 Août, son épave reposait près de celle du « Jean Cousin ».

Quant à la Drague moderne « Dieppe IV » qui avait été coulée en 1940, puis renflouée, elle fut coulée à nouveau en 1943 dans le Bassin de Paris.

Les **ateliers et magasins** du Service de l'Outillage de la Chambre de Commerce ont été complètement rasés.

De plus, la salle des machines **de la forme de radoub** avait été incendiée et un tableau de basse tension avait été très sérieusement endommagé.

La machinerie et la tourelle **du feu de la Jetée Ouest** avaient été entièrement détruits.

La sirène ne fonctionnait plus, pas plus que la signalisation de nuit.

Enfin, de nombreuses épaves encombraient le Port, notamment à l'entrée, dans le chenal et dans l'avant-port.

Dans l'ensemble, cependant, les dégâts pour considérables qu'ils étaient, n'atteignaient pas l'ampleur que l'on redoutait.

D'ailleurs les Services de l'Armée Anglaise qui visitèrent le Port, sous la conduite de M. Pierre Mouquet, Président de la Chambre de Commerce, dès le 2 Septembre 1944, eurent la satisfaction de constater que le Port de Dieppe était susceptible d'être utilisé immédiatement.

Des équipes de pionniers furent chargées sans délai, de procéder à un premier déblaiement.

Dès le 7 Septembre, c'est-à-dire une semaine après la Libération les premiers navires chargés d'approvisionnements pour les armées Alliées entraient au Port de Dieppe qui connut, pendant plusieurs mois, une intense et exceptionnelle activité.

Pour la première fois depuis 1920, on revit un ferry-boat

transporter des rames de wagons entre l'Angleterre et la France.

Ainsi que le déclarèrent les Officiers Britanniques en rendant hommage à tous les concours qui leur avaient été offerts spontanément, le Port de Dieppe a contribué puissamment à l'effort de guerre allié.

Mais dès les premiers jours de la Libération, on songeait aussi à remettre le port et son outillage en état.

Des chantiers s'ouvrirent bientôt.

La question la plus angoissante consistait, bien entendu, dans les difficultés d'entrée qui ne s'avéraient pas insurmontables toutefois, puisque les superstructures des navires coulés au delà des jetées en 1940 avaient été rasées, ce qui permettait aux navires de passer au-dessus des épaves à marée haute.

Étant donné les sujétions que présentent les travaux sous-marins, il ne faut pas compter être débarrassé de ces épaves avant de longs mois.

Situation du Port de Dieppe et de son Outillage au 1^{er} Mai 1945

Les travaux de déblaiement des destructions du Port sont maintenant très avancés.

Le déblaiement des brèches des murs des quais est pratiquement terminé et il va être possible d'effectuer la remise en état proprement dite des quais, des chaussées et des terre-pleins.

La voie ferrée qui relie la Gare principale à la Gare maritime a été rétablie.

La passe Lavoigne a été dégagée des débris de l'écluse qui l'encombraient. Un pont a été établi par les Services Anglais sur la volée restante de l'ancien pont.

La réparation du pont Colbert a été entreprise et se poursuit activement.

Le pont Ingénieur Alexandre a été remis en état.

Le pont de l'Arques a été remplacé par un pont provisoire de 45 tonnes, construit par le génie anglais.

La forme de radoub fonctionne à plein rendement depuis le 4 Octobre 1944.

Un feu Ouest provisoire a été établi.

La Drague « Dieppe III » a été relevée et est actuellement en réparation dans le Bassin Duquesne.

On espère que sa remise en état, au moins provisoire, sera terminée en Juillet prochain.

La Drague « Dieppe IV » a été redressée après bien des efforts. Elle a été renflouée tout récemment. Mais on ne peut guère prévoir sa remise en service avant l'été de l'année 1946.

Il n'est pas besoin d'insister sur l'intérêt que présenteraient la présence d'un matériel suffisant pour lutter contre l'envasement du port consécutif à l'absence de tout dragage pendant 5 ans.

D'autre part, on compte que le Port intérieur sera entièrement débarrassé des épaves avant la fin de l'été.

Le Remorqueur « Jean Cousin » a été renfloué. Il est actuellement en réparation.

Quant au « Romulus » il était dans un tel état qu'il a été jugé préférable de l'abandonner.

Le Port de Dieppe ne pouvait se passer de remorqueurs, aussi l'Amirauté Anglaise mit-elle à sa disposition, en Décembre 1944, 4 remorqueurs dont la gestion a été confiée à la Chambre de Commerce.

L'Administration envisage la remise en état prochaine de l'écluse amont.

Et, enfin, et ceci est plus intéressant pour l'avenir du Port de Dieppe, l'élargissement à 24 mètres de l'écluse aval a été décidé.

Ainsi se trouveront réalisés les désirs maintes fois exprimés par la Chambre de Commerce depuis de longues années.

La nouvelle écluse aura 24 mètres de largeur contre 18 et permettra l'entrée dans le bassin du Canada des navires de tout tonnage et notamment des navires du type « Liberty ».

Le travail qui sera effectué vraisemblablement vers la fin de l'année, durera environ 5 mois sans entraîner le chômage complet des bassins.

En ce qui concerne l'**Outillage**, il convient de noter que les travaux de réparation des engins endommagés furent immédiatement entrepris au lendemain de la Libération, à l'heure actuelle, 12 grues sont à la disposition des usagers.

La grue électrique de 6,5 tonnes installée sur le terre-plein du Quai du Maroc pourra être remise en service dans quelques jours.

Il en sera de même, un peu plus tard, de 2 grues de 5 tonnes installées sur le même quai.

Un seul portique pourra être utilisé sur les 6 qui existaient autrefois. De même, 2 norias sur 4 pourront être remises en état.

1 ou 2 grues de 3 tonnes du Quai de Norvège pourront être reconstruites grâce à l'emploi des éléments prélevés sur les 4 grues endommagées par les bombardements.

En ce qui concerne les hangars, les travaux de déblaiement assurés par les Ponts-et-Chaussées, sont presque entièrement terminés.

Le Hangar d'Amérique qui avait été occupé par les Services Britanniques jusqu'au 1^{er} Mars 1945 a fait l'objet de réparations dès qu'il a été rendu disponible. Il est maintenant utilisé pour le trafic commercial.

Le Hangar du Levant est en voie de réfection. Les travaux menés avec célérité seront terminés sous quelques mois (1).

Enfin, les Hangars des Antilles, d'Afrique et d'Asie vont être également reconstruits ou remis en état.

Le grand gril de carénage sera réparé très prochainement.

Quant au dock flottant, il convient d'attendre son passage en cale sèche pour se rendre compte de son état.

Le premier navire de vivres entré au Port de Dieppe le 13 Mars 1945 apportant 36.000 colis de margarine.

Le lendemain, un navire français, le premier depuis 1940, faisait son entrée au port avec une cargaison de chrome, cuivre, graines de lin, etc...

Le regain d'activité dont a bénéficié le Port de Dieppe s'est trouvé renforcé par la reprise partielle du trafic de la ligne Paris-Londres par Dieppe-Newhaven.

Dès le 15 Janvier 1945, en effet, un premier paquebot faisait son entrée au port de Dieppe, où le meilleur accueil était réservé à ses passagers. Le service assuré d'abord 1 jour sur 2 le fut ensuite journalièrement.

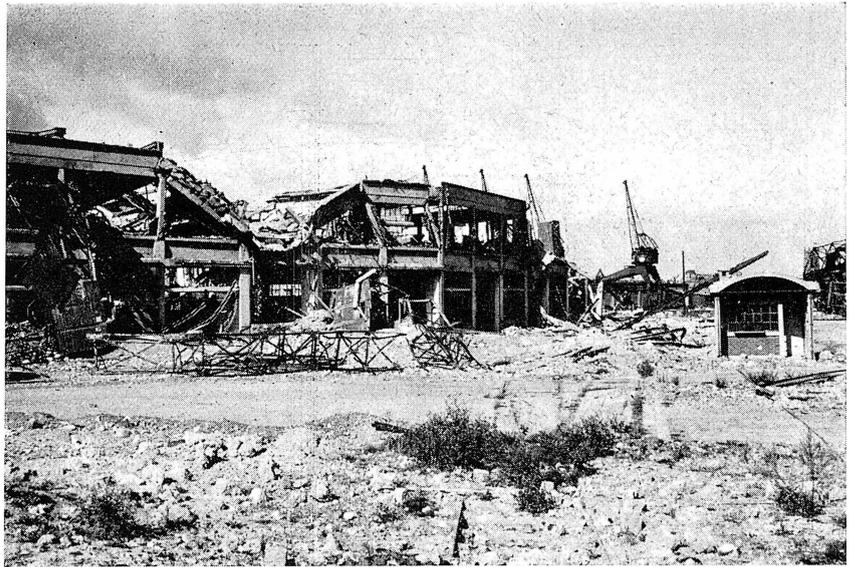


Fig. 2. — Hangar du Levant, démoli par les Allemands, le 31 Août 1944.

2 navires font maintenant la traversée dans chaque sens entre Dieppe et Newhaven. L'un d'eux est de « Worthing » qui faisait partie de la flotte de la ligne avant la guerre et dont on avait annoncé la perte.

Ce service, qui constitue le plus beau fleuron de l'exploitation maritime dieppoise, est le seul qui fonctionne actuellement entre la France et l'Angleterre, ce qui laisse présager d'heureux lendemains.

L'industrie de la pêche, elle-même, manifeste un retour vers son activité passée.

En effet, de nombreux canots et barques se livrent à des opérations de pêche. Les apports en poisson permettent de contribuer au ravitaillement de Rouen et de Paris.

Il convient de signaler notamment que cinq chalutiers à vapeur et trois chalutiers à moteur modernes se livrent aux opérations de pêche.

STATISTIQUES COMPARATIVES, Années 1938 - 1939 - 1945 (1)

I. — VOYAGEURS

Ligne Paris-Londres par Dieppe-Newhaven

Année 1938	383.377
Année 1939	356.216
Année 1945	239.356

II — IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

	Importations	Exportations	Importations et Exportations réunies
Année 1938..	400.984	127.094	528.078
Année 1939..	329.784	118.150	447.934
Année 1945..	460.357	1.307	461.664

III. — POISSON

	Tonnage	Produit
Année 1938.....	22.249 T.	56.825.032,42
Année 1939.....	18.766 T.	61.764.471,70
Année 1945.....	2.679 T.	42.054.573,00

IV. — NAVIRES

	Entrées et Sorties
Année 1938.....	3.173,00
Année 1939.....	2.581,00
Année 1945.....	1.781,00

(1) Voir "Fruits d'Outre-Mer", n° 3, p. 93.

(1) Communiqué par la Chambre de Commerce de Dieppe.