

Note sur l'état actuel des installations portuaires de Bordeaux et le trafic du Port



Le port autonome de Bordeaux groupe les installations portuaires de Bordeaux-Bassens, les avants-ports de Verdon, Pauillac et Blaye et les installations spécialisées dans le trafic des hydrocarbures de Pauillac et d'Ambès.

Avant-guerre, cet ensemble assurait un trafic variant pour le total des marchandises entrées et sorties entre 4 et 5 millions

interdit aux navires par un barrage constitué par le sabordage de 18 navires à Lagrange, à 15 km. en aval de Bordeaux.

— Les installations d'aval étaient détruites.

— L'entrée de la Gironde était interdite à la navigation par la présence du point d'appui allemand de Royan-Pointe de Grave.

— De nombreuses mines bloquaient le chenal d'accès.

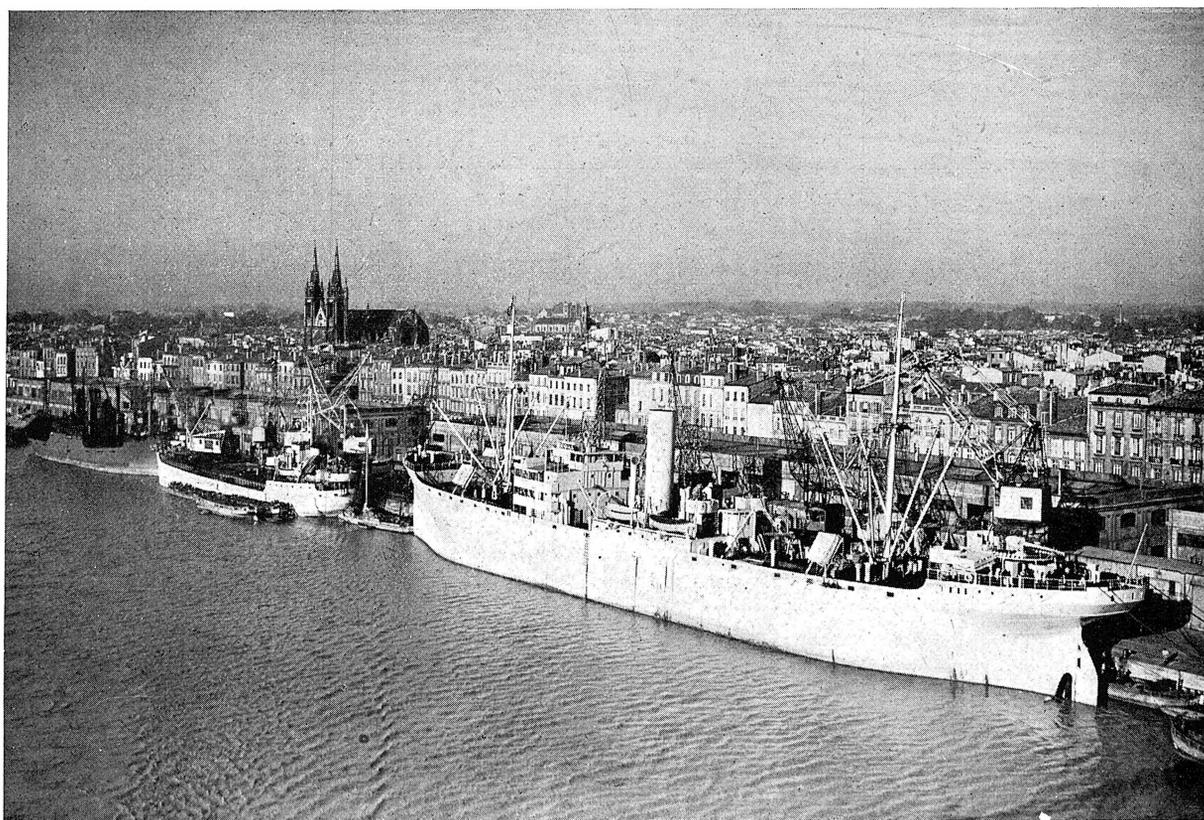


Fig. 1. — Navires en opérations au quai des Chartrons à Bordeaux (3 Octobre 1945).

(Photo Port Autonome de Bordeaux)

de tonnes par an, qui le situait au cinquième rang des ports de commerce français. Dans ce trafic total, les entrées de marchandises intervenaient en gros pour 3/4 et les sorties pour 1/4.

* * *

ÉTAT DU PORT A LA LIBÉRATION

A la libération, la situation du Port se schématisait ainsi

— Bordeaux-Bassens était en bon état, mais son accès était

TRAVAUX DE REMISE EN ÉTAT

Le premier effort de remise en état s'est effectué dans une triple direction :

— Le déblaiement et la réfection des installations peu endommagées de Bordeaux-Bassens,

Le dégagement du barrage de Lagrange,

L'aménagement d'ouvrages en aval du barrage.

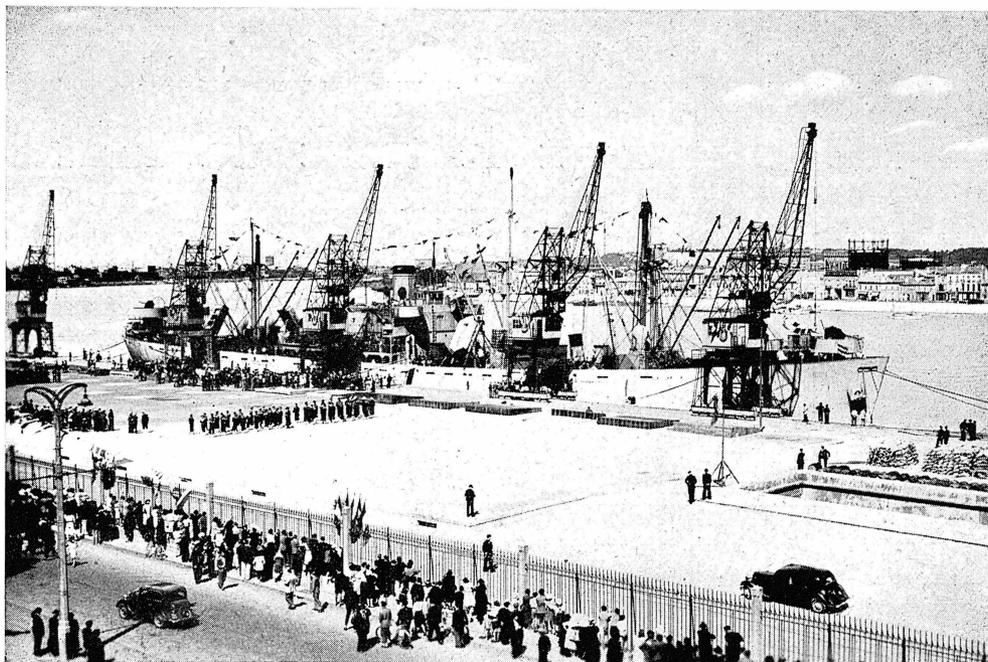


Fig. 2. — Liberty Ship «Charles Brantley Aycock» arrivé au port 2-4. Douane le 17/8/45.
(Photo Port Autonome de Bordeaux)

Ce n'est qu'après l'achèvement des opérations de déminage entreprises par la Marine Nationale à partir d'Avril 1945, après réduction du point d'appui allemand de Royan-Pointe de Grave que le port de Bordeaux et ses annexes purent être ouverts à la

navigation. Cette ouverture a été marquée le 18 Juillet 1945 par les arrivées simultanées d'un Liberty ship à Blaye et d'un cargo français à Pauillac. Ce même jour, la Marine déclarait praticable le chenal en cours de déminage entre Pauillac et



Fig. 3. — Vue aérienne du chenal de Lagrange avec les navires coulés.

(Photo Port Autonome de Bordeaux)

Bordeaux; dès le lendemain un cargo portant 3.000 tonnes d'arachides, le « Schiaffino-frères » remontait à Bordeaux.

POSSIBILITES DU PORT EN DÉCEMBRE 1945

1° Accès.

L'entrée de la Gironde, se fait au large de la pointe de la Coubre et du Phare de Cordouan, par la « Grande passe de l'Ouest », qui permet l'accès des plus gros navires à flot (profondeur d'au moins 9 mètres sous le zéro des cartes marines, lequel coïncide avec les plus basses-mers).

a) Chenal de navigation.

Les gros navires à pleine charge (type Liberty ships) peuvent monter à toutes marées jusqu'aux ports d'aval (Pauillac, Blaye et Ambès).

A Lagrange, le chenal normal étant encore provisoirement

— A Ambès : 1 mouillage sur coffres : hauteur d'eau à basse-mer 7 m. 50.

— A Blaye : 2 postes à quai avec une hauteur d'eau à basse-mer de 7 m. 50.

— A Pauillac-Trompeloup : 3 mouillages sur coffres et 1 poste à quai, avec une hauteur d'eau à basse-mer de 9 m. au moins, permettant l'allègement sur chalands ou gabares, de gros navires, type Liberty, à pleine charge. Le poste à quai est, en outre, équipé spécialement pour le déchargement direct de gros pétroliers.

Cette situation doit s'améliorer dès le début de l'année 1946 par l'enlèvement, en cours d'exécution, d'épaves coulées devant quelques postes à quai de Bordeaux-Bassens.

2° Hangars et terre-pleins.

Les hangars réparés et en état d'exploitation à l'exclusion de deux grands hangars à céréales à Bassens et de quelques hangars

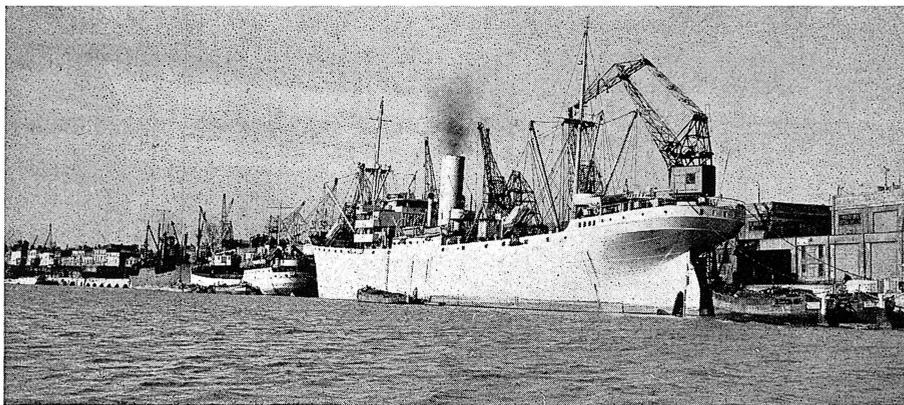


Fig. 4. — Navires en opérations au quai des Chartrons (3 Octobre 1945). (Photo Port Autonome de Bordeaux)

obstrué, un chenal provisoire contournant les épaves a été ouvert et est entretenu à la drague pour la montée à Bordeaux de navires calant de 6 m. à 7 m. 50. Le chenal normal paraît pouvoir être livré à la circulation vers mars 1946.

b) Balisage.

Le balisage a été rétabli d'une façon assez poussée; il permet la navigation de jour comme de nuit.

c) Postes à quai et postes de mouillage.

Les possibilités actuelles du port peuvent être résumées comme suit :

- A Bordeaux : 24 postes avec une hauteur d'eau à basse-mer de 5 m. à 7 m. 50.
- A Bassens : 20 postes avec une hauteur d'eau à basse-mer de 5 m. à 6 m. 50.
- Au Marquis : Appontement de 250 m. en construction pour 2 postes avec une hauteur d'eau à basse-mer de 7 m. 50. Achèvement prévu pour le 1^{er} poste : fin décembre 1945.

des bassins à flot offrent actuellement une surface couverte exploitable de 96.296 m².

Les terre-pleins entièrement déblayés, pavés, avec voies de grues et de quais remises en état ont une surface exploitable de 187.900 m².

3° Outillage. Formes de radoub.

170 engins de levage représentant approximativement 70 % de l'outillage des quais d'avant-guerre sont en service.

Le service des deux formes de radoub des bassins à flot à savoir :

N° 1 : 155 m. sur 18 m.

N° 2 : 105 m. sur 16 m.

n'a pratiquement pas été interrompu.

En outre, cale sèche des Forges et Chantiers de la Gironde : 202 m. sur 33 m.

Enfin, le Port Autonome de Bordeaux a pu remettre en état 3 box de la base sous-marine pour le carénage de chalutiers et d'engins de servitude.

TRAFIC

Depuis la reprise du trafic jusqu'au 15 Décembre 1945, soit pour une période de cinq mois, 141 navires portant une cargaison supérieure à 1.000 tonnes, dont 48 Liberty ships à pleine charge et 8 Liberty ships allégés, ont été reçus en Gironde. Au total 725.380 t. de marchandises reçues et 14.259 t. de marchandises expédiées.

La limite d'utilisation des installations actuellement en service et énumérées ci-dessus est de 200.000 à 250.000 tonnes par mois, soit plus des 2/3 du trafic moyen d'avant-guerre; le trafic réel mensuel n'a pas dépassé 185.000 t. (Septembre 1945); dans la première quinzaine de décembre on peut noter une

du port de Bordeaux. C'est ainsi qu'en 1939, près de 20.000 tonnes de fruits ont été reçues par voie maritime réparties ainsi qu'il suit :

Bananes.....	14.996 t.
Caroubes	967 t.
Citrons, cédrats	253 t.
Oranges, mandarines.....	3.083 t.
Pommes et poires.....	249 t.
Autres fruits frais	175 t.
Total	19.723 t.

En ce qui concerne les bananes, le tonnage importé en 1939 est inférieur à celui d'années antérieures (16.000 t. en 1938



Fig. 5. — Chalands L. C. T. et navires en opérations au quai des Chartrons (3 Octobre 1945).
(Photo Port Autonome de Bordeaux)

reprise sensible avec 105.850 tonnes de marchandises reçues se décomposant comme suit :

Charbon	45.300 t.
Céréales	24.250 t.
Produits pétroliers	19.400 t.
Fruits et primeurs	3.400 t.
Sucres	2.750 t.
Autres marchandises	10.750 t.
Total	105.850 t.

* * *

Vers le mois de mars 1946, après dégagement du barrage de Lagrange, enlèvement d'un certain nombre d'épaves devant les quais de Rive Gauche et exécution d'une première tranche de dragages, tant sur le chenal d'accès que devant les quais, le Port de Bordeaux sera apte à faire face à un trafic de l'ordre de celui constaté immédiatement avant-guerre.

NOTE ANNEXE SUR LE TRAFIC DES FRUITS ET AGRUMES COLONIAUX AU PORT DE BORDEAUX

Avant-guerre, les importations de fruits et agrumes coloniaux représentaient, en valeur, un élément appréciable du trafic

et 15.740 t. en moyenne pour les cinq années précédentes). On peut espérer une sensible majoration de réceptions au profit de Bordeaux dès qu'un tonnage normal de navires permettra la reprise effective des relations commerciales avec la Guinée et la Côte Occidentale d'Afrique, en raison des possibilités qu'offrirait le port de Bordeaux pour le déchargement et l'entreposage.

Pour les autres fruits et notamment pour les agrumes, la reprise des importations du Maroc permet d'augurer une rapide progression du trafic. Depuis le 24 Novembre dernier le port de Bordeaux a inauguré cette reprise avec le navire « Marrakech » qui a déchargé 542 tonnes d'agrumes; les navires « Maurienne », « Cap Pinède » et « Cantal » ont, dans la première quinzaine de décembre 1945, déchargé à Bordeaux 3.388 tonnes de fruits.

Dans cette perspective, le port de Bordeaux envisage actuellement, pour la réception de fruits et primeurs, la réalisation d'installations spéciales, tant pour le déchargement que pour le transit sur le port, offrant les meilleures conditions d'isothermie et de réfrigération; des études assez poussées ont déjà été faites et Bordeaux espère que cet effort permettra d'accroître très sensiblement les chiffres d'importation d'avant-guerre.