



LE HAVRE. PORT AUTONOME

## Le Port du Havre et sa restauration

### Le port avant la guerre.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le Havre était le 2<sup>e</sup> port de commerce français. Il faisait le 1/4 ou le 1/5 des transactions de notre pays, et se plaçait au 8<sup>e</sup> rang dans le monde.

En 1938 le trafic du Havre s'exprimait par les chiffres suivants :

21.680.000 de jauge nette, 14.316 navires.  
8.793.000 de marchandises.  
250.000 passagers.

### Pendant la guerre.

Sous l'occupation, le port fut naturellement déserté par la navigation civile. Des navires marchands y furent transformés en auxiliaires ou réparés. L'activité de la navigation se bornait à l'arrivée des navires de ravitaillement, en mazout surtout.

Fiévreusement, les allemands construisent de multiples abris souterrains, des blockaus et un peu plus tard une base sous-marine qui devait servir également aux vedettes lance-torpilles. Les bombardements aériens ne font que peu de dégâts à l'organisme portuaire.

### La libération.

Lorsqu'au début de septembre 1944, tout est perdu pour les occupants, ils travaillent à anéantir systématiquement tous les ouvrages au moyen de mines.

Après la libération le 12 septembre, le port est méconnaissable.

Le chenal d'accès qui avait été dragué à la côte (— 10), minimum au dessous du zéro des cartes marines, n'a pas été entretenu pendant 4 ans, ainsi que le Bassin de Marée. Pour établir les profondeurs primitives, il faudrait enlever deux millions de mètres cubes mais les moyens manquent, Le Havre ayant perdu la presque totalité de ses dragues.

Trois cents bateaux sont coulés dans le port même, formant une jauge totale de 155.000 tonnes, et entre les musoirs des digues, les épaves d'un dock flottant, d'un bateau de 1.500 tonnes et d'autres plus petits gênent la navigation. Une passe de 90 m. peut être cependant ménagée dès le début.

Les écluses, sas et pertuis étaient gravement endommagés, les postes de commande et appareils de manœuvre avaient été mis hors d'usage.

La plupart des portes d'accès au bassin se trouvaient détruites, ou fortement endommagées et le canal de Tancarville obstrué par la destruction des ponts basculants. Seules deux voies permettaient l'accès du port : l'une par le pont de la Barre, l'autre par le pont Trois et la porte ouest du sas Vétillard.

Tous les quais du bassin de Marée, ont été rendus inutilisables. La destruction est complète pour les ouvrages sur pieux et sur voûtes (quai de Floride, môle oblique, moitié Est du quai Joannès Couvert). Elle est moins grave pour les murs du quai d'Escale, et de la moitié Est du quai Joannès Couvert ; de plus une grande partie des murs, des quais, des bassins à flot qui se sont vidés s'est effondrée. Le port a perdu ainsi, en ce qui concerne les quais à grande profondeur seulement, 3.400 m. d'ouvrages d'accostage, pour les bassins de marée, et 2.000 m. pour les bassins à flot.

D'autre part, chaussées et bâtiments avaient subi de profondes destructions et les gares et installations ferroviaires étaient très fortement endommagées ou inutilisables.

Les installations de signalisation, d'éclairage et d'avitaillement des navires avaient été complètement détruites. Le port possédait avant la guerre 250 grues de quai et 17 grues flottantes. Il ne subsistait plus à la libération qu'un unique ponton-grue de deux tonnes.

Sur 300.000 m<sup>2</sup> de hangars, 200.000 étaient détruits à plus

de 50 %, et les gares maritimes de la C.I.N. et de la Compagnie Générale Transatlantique anéanties complètement.

Les trois petites cales-sèches du bassin de la Citadelle avaient leurs bateaux-portes et leur outillage mis hors d'usage. Aux trois grandes cales de l'Eure deux bateaux-portes étaient détruits, le 3<sup>e</sup> très endommagé et les maçonneries des deux formes avaient subi des destructions sérieuses. Les grues des cales n'existaient plus et la grande forme de 313 m. avait son bateau-porte perdu et l'ensemble pratiquement détruit. Le dock flottant de 16.500 tonnes était coulé.

Enfin tous les réservoirs à mazout du terre-plein Sud du bassin de Marée avaient été enlevés par les Allemands et les appontements des bassins aux pétroles endommagés. Les réservoirs du fort des Neiges subsistaient en partie, mais les pompes avaient disparu.

Au total, 12 milliards de dommages : tel est le triste bilan des destructions systématiques qui font de notre port celui qui a le plus souffert sur le continent.

### Installations prévues pour les fruits

Avant la guerre, Le Havre était surtout en ce qui concerne les fruits frais, le premier port d'importation de France.

La conservation de ces produits était assurée par les Docks Frigorifiques, les Docks de l'Union et les Frigorifiques de l'Alimentation Havraise.

D'autre part, une station de désinfection des végétaux avait été créée. Exploitée par la Société des Docks Frigorifiques, elle comprenait 100 m<sup>3</sup> d'autoclaves principalement utilisés à la désinfection des fruits importés d'Amérique.

A la libération, ces derniers aménagements furent pratiquement détruits par les troupes d'occupation. Quant aux Entrepôts frigorifiques ils ne peuvent être pour l'heure utilisés.

Les docks frigorifiques sont réquisitionnés par l'armée américaine. Les Docks de l'Union emmagasinent des viandes congelées et des légumes pour le Ravitaillement général. Les Frigorifiques de l'Alimentation Havraise stockent les viandes nous arrivant d'Outre Atlantique.

Il n'y a donc, à l'heure actuelle, aucune possibilité pour la conservation des fruits frais au Havre.

### L'œuvre de reconstruction

Donc, quand Le Havre fut libéré, le 12 septembre 1944, les destructions semblaient irrémédiables. La Ville, aux trois quarts écrasée par les bombes, n'offrirait plus aucune ressource et le port, sans quais ni bassins à flot, paraissait complètement inutilisable.

Les Américains s'attaquèrent à ce problème qui semblait insoluble. Il fallait d'abord dégager et niveler le rivage, dégager et déminer les routes et la passe d'entrée. Les travaux commencèrent le 20 septembre et furent si activement poussés que dès le 2 octobre, le premier navire — un Liberty-ship — put décharger sa cargaison sur la plage. Le 8 octobre, 700 tonnes sont manutentionnées et le 31, près de 6.000, avec l'aide des dockers havrais. La plus grande partie de ces marchandises est transbordée par camions amphibies — les navires ne pouvant accoster; ces engins, utilisés au nombre de 500 obtiennent des résultats

surprenants : un bateau chargé de 4.850 tonnes de frigo fut déchargé par eux en 54 heures, c'est-à-dire plus vite que par les moyens normaux.

Toutefois, ce n'était là qu'une solution temporaire; le tonnage manutentionné croissait rapidement. Il fallait donc organiser des installations fixes et aussi, réparer les hangars, assurer l'approvisionnement en eau potable pour la troupe, remettre en état les voies ferrées et dégager les bassins. En novembre, 171.500 tonnes sont débarquées au lieu de 98.000 prévues. Les plages sont utilisées au maximum pour le débarquement des troupes et du matériel. Un flot continu d'hommes et de véhicules coule du port vers le front de bataille.

Le 16 décembre marque une date importante : les portes du sas Quinette de Rochemont sont remises en place et le Bassin de l'Eure peut être utilisé. A la fin du mois, 7 Liberty-ships débarquent des marchandises dans les bassins à flot où, aux rares places à quai disponibles, s'ajoutent cinq quais flottants construits sur pontons et reliés à la terre par des ponts Bailey. Trois autres quais, fixes ceux-là, établis dans le bassin de marée, sont construits sur pontons fixés sur des blocs de ciment. La plupart de ces pontons proviennent des ports artificiels établis en juin 1944 sur les côtes du Calvados. Ainsi, les marchandises peuvent être déchargées directement sur camions. Désormais, les débarquements s'opèrent à un rythme accéléré.

En décembre, il arrive 100.000 hommes.

En janvier, il en arrive plus 200.000 et 261.000 tonnes.

En février, » » 217.000 et 275.000 tonnes.

En mars, » » 247.000 et 281.000 tonnes.

Ce mois là, 636 navires furent déchargés au Havre.

Par la suite, le trafic commence à diminuer, en raison du déplacement du front des opérations.

Le 24 février 1945 entrent les deux premiers navires apportant les marchandises livrées au titre de la loi « Prêt et Bail ».

En avril arrive le premier Liberty-ship battant pavillon français et armé par la France.

Le 1<sup>er</sup> de ce mois d'ailleurs, le Bassin Vétillard est ouvert au trafic, ce qui permet d'utiliser à la fois les quais et les hangars de ce bassin, et aussi d'évacuer par le Canal de Tancarville une partie des marchandises destinées aux besoins civils.

En définitive, entre le 12 septembre 1944 et le 8 mai 1945 (Jour V) :

1.013.800 hommes

1.500.200 tonnes

ont été débarqués au Havre.

Entre le 12 septembre 1944 et le 31 décembre 1945, 1 million 200 mille hommes furent débarqués et le même nombre embarqués. Plus de trois millions de tonnes de matériel et marchandises diverses furent déchargés.

Pendant ce temps, 1.850.000 mètres cubes de matériaux ont été déblayés de l'agglomération, sur un total de 2.450.000 mètres cubes de ruines; les constructions provisoires se sont élevées avec une rapidité surprenante, bâties avec des matériaux de réemploi, et dès le mois de mai, la nouvelle Bourse était édiflée, dans le temps record de 66 jours.

Dans le port, la presque totalité des écluses, cinq sur sept des formes de radoub, sont en service et tous les ponts sont rétablis. Quatre vingt-six épaves sur 300, représentant le 1/10

seulement du tonnage coulé, ont été renflouées. Mais l'arrivée prochaine d'un matériel puissant et spécialisé va permettre d'accélérer le déchargement du port.

On a d'autre part rendu utilisables 141.000 mètres carrés de hangars sur les 318.000 d'avant-guerre, et 220.000 mètres carrés d'entrepôts sur les 693.000 de 1939.

Le Havre dispose actuellement de 65 grues de quai et de 11 engins flottants.

Signalisation, éclairage et installation d'eau ont été également remis en état.

Depuis février, où sont arrivés les premiers navires civils, le tonnage déchargé pour les besoins de la France est allé croissant. Le viaduc de Malaunay, remis en service le 15 novembre 1945, a accru très sensiblement la capacité d'évacuation de la voie ferrée.

#### Tonnage du trafic civil reçu à l'importation

Février.....	7 398 tonnes.
Mars .....	54.074 »
Avril.....	50.634 »
Mai .....	75.396 »
Juin.....	84.219 »
Juillet .....	122.345 »

Août.....	173.915 tonnes.
Septembre .....	204.956 »
Octobre.....	251.000 »
Novembre.....	253.000 »
Décembre .....	203.700 »

Ce trafic doit croître rapidement pour deux raisons : d'abord parce que, grâce aux efforts conjugués de l'armée américaine et du Port Autonome, l'état de choses s'améliore. Ensuite parce que, à la suite des travaux de dragage en Seine et de l'amélioration du trafic par fer, les bateaux ne seront plus contraints de venir s'alléger au Havre au lieu d'y débarquer toute leur cargaison avant de rejoindre d'autres ports, comme le faisait la moitié des navires entrants, pour les marchandises destinées aux besoins civils.

Il convient donc de louer sans réserves la remarquable volonté de redressement qui anime les Havrais. Pleinement conscients de l'avenir magnifique de ce port situé — comme disait Strabon — « à l'extrémité d'un des axes du monde », ils travaillent, étroitement unis, à la restauration de leur ville et de leur organisme portuaire.

Th. Nègre,

Directeur de l'École Coloniale du Havre.  
Le Havre, le 24 Janvier 1946

## Embarquement des Agrumes dans le Port d'Oran

Le port d'Oran assure l'évacuation des agrumes récoltés dans les régions d'Oran, Perrégaux, Le Sig, Relizane, le bas Chélif et du Maroc Oriental.

#### Mouvement des bateaux dans le port d'Oran :

Du 12 au 19 novembre 1945 :

« Prosper Schiaffino » sur Sète : arrivée le 15, départ le 17, chargement complet avec 20.000 colis d'agrumes.

« Chanzy » sur Marseille : arrivée le 16, départ le 18, chargement complet avec 10.000 colis d'agrumes.

« Ville de Bougie » sur Sète : arrivée le 17, départ le 19, chargement complet avec 15.000 colis d'agrumes.

« Sidi Aïssa » sur Marseille : arrivée le 18, départ le 20, réquisitionné par l'Armée.

Du 19 au 26 novembre 1945 :

« Lépine » sur Port-Vendres : arrivée le 22, départ le 24, chargement complet avec 11.000 colis d'agrumes.

Du 26 au 3 décembre 1945 :

« Prosper Schiaffino » sur Sète : arrivée le 28, départ le 30, chargement complet avec 20.000 colis d'agrumes.

« Chanzy » sur Marseille : arrivée le 1<sup>er</sup>, départ le 3, chargement complet avec 10.000 colis d'agrumes.

« Djebel Aurès » sur Marseille : arrivée le 1<sup>er</sup>, départ le 3, chargement complet avec 12.000 colis d'agrumes.

soit 98.000 colis d'agrumes.



Fig. 1. — Chargement des oranges sur chalands. Janvier 1946.  
(Photo Comelli)

#### Expéditions d'Oran pour le mois de novembre :

Clémentines :	115.500 colis soit	17.000 qx.
Oranges :	1.600 » »	364
Citrons :	38 » »	7
Pomelos :	13 » »	2.87
Pamplemousses :	9 » »	2,25