

Le Port du Havre

Autor(en): **Thieullent, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886941>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LE PORT DU HAVRE

M. THIEULLENT

Président du Conseil d'Administration
du Port Autonome du Havre



Le Havre, septième en Europe et second en France, est le port le plus actif de la façade occidentale du littoral français. Situé à la fois sur la Seine, seule voie d'eau française au gabarit international, et sur la Manche, la mer la plus fréquentée du monde, il est essentiellement un port d'escale pour les lignes du long cours, puisque sur les 165 lignes de navigation qui le touchent régulièrement, 29 seulement concernent le cabotage.

Par corollaire, il est par excellence un établissement fréquenté par les grands navires, les destinations les plus lointaines étant assurées par les unités du tonnage le plus élevé : la jauge nette moyenne y dépasse très largement 4 200 tonneaux. En Europe, seul Le Havre peut à la fois recevoir et assurer les opérations de paquebots de plus de 300 mètres de longueur, de minéraliers de 70 000 tonnes de port en lourd et de pétroliers de 90 000 tonnes.

Le Havre est, de plus, un port rapide accessible à toute heure de la marée, de jour et de nuit, sans attente sur rade. Les manutentions portuaires s'étendent normalement sur seize heures par jour, samedi compris, et le travail de nuit est toujours possible. Aussi, premier port de la Manche

orientale touché par le navire qui vient de l'Océan et dernière escale de celui qui va le traverser, Le Havre fait-il bénéficier le commerce maritime international d'un gain de temps appréciable par rapport aux autres ports du « range » ; il assure les délais d'acheminement les plus courts.

Le trafic se révèle d'ailleurs en augmentation constante. Pour la première fois en 1963, le cap des 50 000 000 tonneaux de jauge nette et des 25 000 000 tonnes de marchandises a été franchi. Le nombre des navires entrés et sortis a atteint 12 000 unités et chaque année, depuis 1960, près de 1 000 mouvements de plus que l'année précédente sont enregistrés. Premier port transatlantique français, Le Havre est depuis juillet tête de ligne d'un nouveau service de car-ferry avec l'Angleterre et des navires à passagers comme le « France », le plus long paquebot du monde, ou comme le « United States », le plus rapide, comptent parmi ses familiers.

L'augmentation du trafic a nécessité de considérables travaux d'extension dont l'infrastructure doit être terminée en 1966. C'est ainsi que l'actuel bassin de marée verra sa superficie doublée.

Mais, d'ores et déjà, l'équipement portuaire se veut complet et moderne de façon à garantir à chacun des trafics les conditions de passage les meilleures. Le port du Havre est parfaitement apte à satisfaire tous les trafics spécialisés qui requièrent un équipement adéquat, qu'il s'agisse de sucre en vrac, de vin, de fruits frais, de céréales, de bois exotiques, de mélasse, de latex, d'huiles animales ou végétales, de pétrole, de charbon, de minéral. Pour ne rien omettre, il faudrait encore citer les outillages prévus pour le stockage des denrées frigorifiées ainsi que pour la manutention des colis lourds, des nitrates, des gaz liquéfiés, etc.

La puissance de l'hinterland havrais se concrétise, de son côté, par la présence de plus du quart de la population française, dans un rayon de moins de 200 kilomètres. Région de population dense et de haut niveau de vie, l'arrière-pays du Havre se signale à la fois par une consommation élevée et par une production agricole et industrielle nettement excédentaire.

Il reste à signaler les possibilités immenses offertes aux industriels de tous les pays par le domaine portuaire havrais pour ce qui est de l'implantation de nouvelles usines. Sur le littoral de l'Europe du Nord, c'est Le Havre qui propose à l'industrialisation la plus vaste superficie d'un seul tenant.

A l'égard du trafic suisse, le port du Havre possède par conséquent tous les atouts qui devraient promouvoir une intensification importante des tonnages dans les années à venir. En effet l'industrie et le négoce suisses ne sauraient rester indifférents aux avantages que présente Le Havre tant par sa situation géographique que par la rapidité des manutentions qui y sont assurées. Il n'est pas question de revenir sur ce sujet mais il semble bon d'attirer l'attention de nos amis helvétiques sur certaines caractéristiques du port et, notamment, la qualité de ses liaisons ferroviaires avec leur pays. C'est ainsi que chaque jour deux trains quittent Bâle à destination du Havre,

et vice versa, et l'horaire, déjà intéressant, sera encore accéléré lorsque l'électrification de la ligne Paris-Le Havre sera achevée.

D'autre part les usagers du port du Havre s'intéressent vivement au trafic suisse; on en trouve la preuve dans les contacts que nos transitaires locaux ont établis ou renforcés avec les négociants, les industriels, les chargeurs et leurs collègues de la Suisse. L'armement lui-même a parfaitement compris l'intérêt que présente la voie du Havre pour les marchandises en transit vers et en provenance de ce pays.

Les paquebots et les cargos modernes sont d'ailleurs les garants d'un service ultra-rapide qui reste sans rival à l'heure actuelle dans aucun autre port, étant donné la position géographique du Havre vers les U.S.A. et le trafic des marchandises suisses en transit semble y trouver de nombreux avantages. La courbe des statistiques ne s'élève-t-elle pas régulièrement depuis que de nouveaux liens ont été établis?



Hangar à fruits