

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 27 (1947)
Heft: 8

Artikel: Les ports maritimes français
Autor: Lafaurie-Fréchin, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



CLICHÉ SCIENCE ET INDUSTRIE

LE PORT DU HAVRE LORS DE SA LIBÉRATION

LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

par

E. Lafaurie-Fréchin

Directeur de l'Association des grands ports français

LES PORTS MARITIMES AVANT LA GUERRE

La France est une nation particulièrement dotée de ports maritimes de commerce. Elle compte en effet pas moins de 90 établissements maritimes classés. Cela n'a rien qui puisse étonner si l'on songe qu'elle possède plus de 4.000 kilomètres de côtes, toutes hospitalières, toutes orientées vers un hinterland riche, vers des sièges d'industries et de commerces d'importation ou d'exportation, vers des têtes de trafic.

Si l'on considère également la situation de la France à l'extrême pointe ouest de l'Europe, face au nouveau monde, son orientation sur la route directe de l'Afrique de l'Ouest et de l'Amérique du Sud, ses facilités d'expansion vers l'Extrême-Orient par le Canal de Suez, on s'aperçoit de l'utilité de ces établissements mari-

times qui possèdent une fonction particulière, des commerces spécialisés, des industries déterminées.

Tous à la vérité n'ont pas la même valeur commerciale. A côté des ports impériaux et des grands ports transatlantiques comme Dunkerque, Rouen, Le Havre, Cherbourg, La Rochelle, Bordeaux, Marseille, il existe des établissements moins importants, mais dont le rôle ne peut cependant être négligé au point de vue de l'économie internationale ou régionale. Les uns sont spécialement des ports à voyageurs vers la Grande-Bretagne : Calais, Boulogne, Dieppe, d'autres assurent des trafics importants de combustibles liquides, de minerais ou de charbons : Caen, Lorient, Port Saint-Louis ; d'autres sont des ports de construction : Saint-Nazaire ; d'autres ont des trafics spéciaux de vins, de primeurs, de denrées ou produits coloniaux : Sète, Port-Vendres, Nice.

Il convient d'accorder une mention spéciale aux ports de pêche. Il serait superflu d'insister sur les grands ports de pêche modernes et bien équipés comme Calais, Boulogne, Dieppe, Quimper, Le Tréport, Fécamp, Lorient, etc., mais il serait coupable d'omettre de citer les noms parfois oubliés de petits ports qui possèdent une industrie florissante de la pêche. En 1938, par exemple, Douarnenez pêchait pour 33 millions de francs de poissons ; Camaret : 12 millions de francs ; Concarneau : près de 30 millions ; Arcachon : 30 millions.

Évolution historique

Les ports importants étaient primitivement des havres abrités la plupart du temps au fond des estuaires, parfois à plus de 100 kilomètres de la haute mer : Rouen, Nantes, Bordeaux.

Lorsque les dimensions des navires devinrent telles qu'elles ne permettaient plus la remontée des fleuves, des avant-ports furent créés, le plus souvent de la main de l'homme. Le Havre, Saint-Nazaire et tout récemment Le Verdon purent recevoir les grands navires, tandis que les bâtiments de moyen tonnage continuaient à remonter aux ports en estuaire, qui demeurent des ports de distribution.

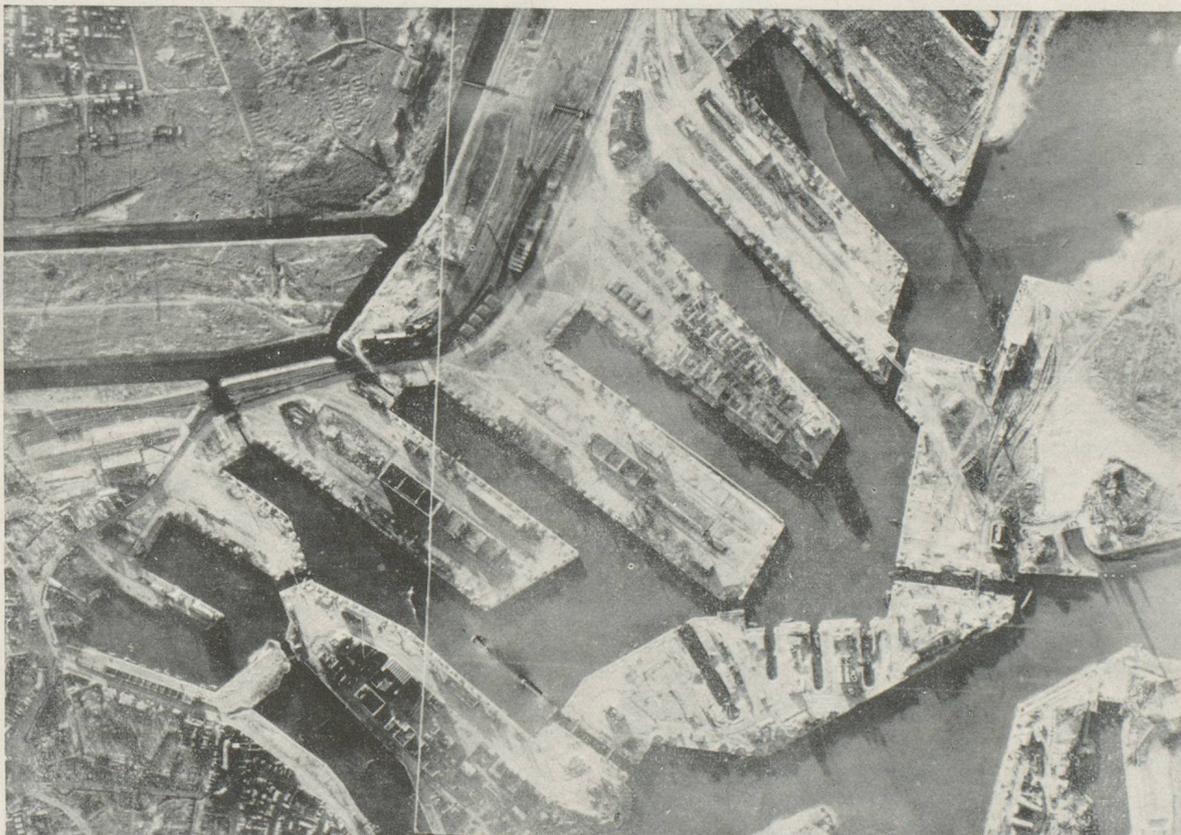
Mais bientôt ces ports n'ont plus suffi. La création de réseaux routiers d'abord, puis de réseaux de voies ferrées fit naître de nouvelles industries dans des lieux propices à leur développement parce qu'on y trouvait, soit des matières premières, soit du charbon, soit de la main-d'œuvre. Des courants de trafics nouveaux s'établirent qui eurent besoin d'exutoires portuaires pour leurs envois ou leurs réceptions. Dunkerque, Le Havre, Saint-Nazaire, Cherbourg, La Rochelle, Le Verdon prirent une importance primordiale. Marseille qui, dès la plus haute antiquité, fut le port desservant la riche Provence où les marchands phéniciens venaient déjà commercer et s'approvisionner, mérite une mention spéciale et sa situation sur la Méditerranée n'est pas comparable à celle des autres ports maritimes. Des ports spécialisèrent leurs échanges et devinrent de véritables marchés pour certaines denrées.

Nécessités du trafic

Les ports maritimes français durent poursuivre inlassablement leur développement, leur équipement et perfectionner leur outillage pour satisfaire une clientèle qui exigeait d'être servie avec ponctualité, sans délai, au meilleur compte, là où elle le voulait et comme elle le voulait.

PHOTO DES ARMÉES ALLIÉES - CLICHÉ SCIENCE ET INDUSTRIE

LE PORT DE DUNKERQUE PENDANT LE SIÈGE (SEPT. 1944-MAI 1945)



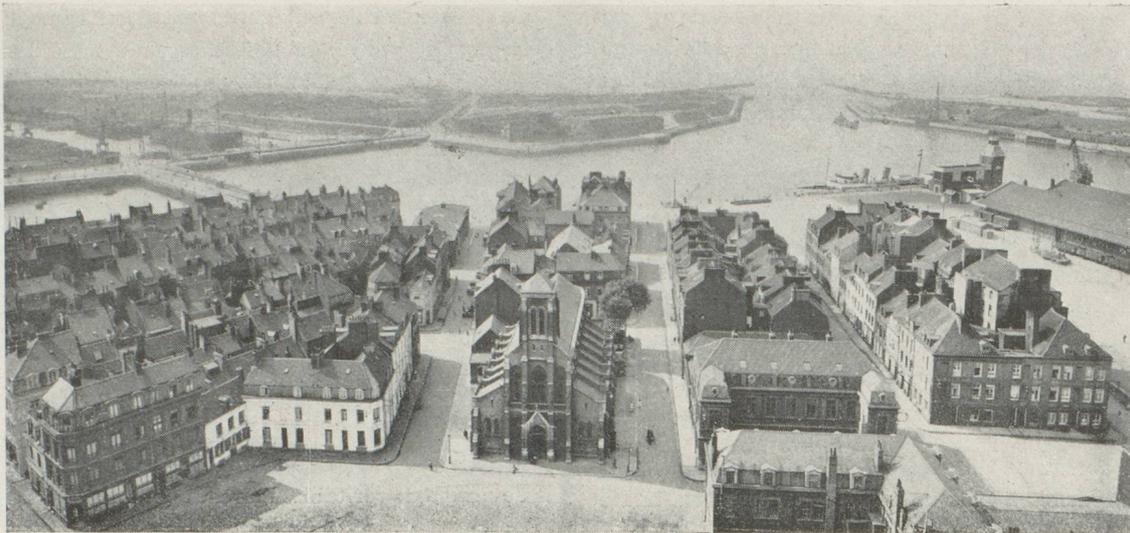


PHOTO "YVON"

CALAIS

Il s'agissait en effet d'assurer le commerce extérieur de la France, lequel représentait en 1938, dernière année normale d'avant-guerre, en poids environ 80 millions de tonnes, en valeur près de 76 milliards $\frac{1}{2}$ de francs, dont près de 50 millions de tonnes pour l'importation, d'une valeur de 46 milliards environ, et 30 millions de tonnes environ pour l'exportation, d'une valeur de 30 milliards $\frac{1}{2}$ de francs. Bien qu'ils soient impressionnants, ces chiffres ne correspondent pas aux immenses possibilités du pays. Ils sont d'ailleurs en régression sur ceux des années heureuses, puisqu'en 1929, ils atteignaient 110 millions de tonnes (contre 80 millions en 1938) et 115 milliards de francs (contre 76 milliards et demi).

Il convient de noter que les ports maritimes assuraient les importations dans la proportion de 65,91%, en poids, et les exportations dans la proportion de 23,93 p. 100.

Pour mener à bonne fin le rôle qu'ils devaient jouer dans l'économie du pays, les ports gérés par un Conseil d'administration ou une Chambre de commerce se mirent à l'œuvre, en accord avec les administrations compétentes (Travaux Publics, Ponts et Chaussées, Commerce).

Il était nécessaire d'obtenir le meilleur rendement de navires chaque jour plus rapides et d'un tonnage plus important. Notons d'une phrase l'évolution des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en ces dernières années : longueur, force, vitesse, jauge : Du « Washington » de 217 m., 3.300 HP, 8 nœuds, on est arrivé à l'« Ile de France », 242 m., 52.000 HP, 27 nœuds, 45.000 tonnes et « Normandie », 313 m., 160.000 HP, plus de 30 nœuds, 87.000 t.

Pour recevoir ces géants des mers, pour assurer leur

exploitation rationnelle et la rendre commercialement rentable, pour faciliter leur rotation rapide, ils devaient, accomplir leurs opérations avec une vitesse accélérée, ne séjourner qu'un minimum de temps dans les ports, d'où nécessité d'équipements répondant aux besoins de l'armement. De même la construction d'un tonnage impressionnant de navires spécialisés : navires frigorifiques, navires citernes pour le transport des vins ou des hydrocarbures, navires bananiers, navires charbonniers, conduisit à l'équipement des ports intéressés en moyens propres à assurer le trafic de ces navires.

Par une judicieuse coordination du rail, de la route, de la voie des airs et de la navigation fluviale, on put assurer une rapide arrivée des voyageurs et des marchandises et une évacuation méthodique des arrivages des territoires d'outre-mer. Les moyens propres à stocker, à emmagasiner, à conserver les marchandises furent rapidement construits, de même que ceux nécessaires pour en assurer l'évacuation, la distribution. Il fut pourvu à tous les besoins par un outillage puissant, moderne, nombreux, destiné à faire face à tous les trafics : suceuses à grains, chaînes à charbon, appareils spéciaux de levage, hangars, silos à grains, réservoirs à liquide (vins ou hydrocarbures), entrepôts frigorifiques, hangars à températures déterminées et isothermes, entrepôts de conditionnement du café, de la laine, de la soie, etc... De même des gares à voyageurs ultra-modernes furent créées et mises en exploitation.

Caractéristiques des principaux ports

Quelques chiffres, concernant les principaux ports, montreront l'effort entrepris et les résultats obtenus.



LE PORT ET L'AVANT-PORT DE BOULOGNE

Dunkerque possède 73 ha. 17 de bassins à flot, 12 km. de quais, plus de 218 km. de voies ferrées ; 936.000 m² de magasins ou hangars, clos et couverts. Son outillage comprend 193 grues fixes ou flottantes de 10 à 12 tonnes, des formes de radoub, des docks flottants de 12 tonnes, un silo à grains pouvant contenir 15.000 tonnes de céréales, etc... En 1938, ce port a reçu 6.192 navires jaugeant 9.826.653 tonneaux, portant 4.244.586 tonnes de marchandises. Il a assuré un trafic voyageurs se montant à 48.000 passagers. En outre, son port fluvial a reçu 866.450 tonnes.

Le Havre est un des ports les plus connus de France ; sa création remonte à l'année 1517. Il est actuellement un grand port transatlantique, un marché important pour les cotons, les cafés, les denrées coloniales. Il reçoit en grande quantité des pétroles bruts. Le Havre offre à la navigation 11 bassins à flot, d'une surface de 88 ha. avec 18 km. de quais dont 9.000 mètres pour navires de 7 m. 50 ou plus de tirant d'eau. Les hangars du port autonome occupent une superficie de 320.000 m², les hangars ou magasins publics une superficie de 850.000 m². Son outillage comprend plus de 200 engins de manutention de 1.500 kilos à 200 t., une vingtaine de grues flottantes, 2 aspirateurs pour céréales d'une capacité de 100 tonnes à l'heure, etc... Les moyens de radoub du Havre comptent parmi les plus puissants qui existent : 7 formes sèches dont 4

pour grands navires, 3 docks flottants. La plus récente des formes sèches a une longueur de 312 mètres, une largeur de 38 mètres. Elle est susceptible de recevoir des navires de 14 mètres de tirant d'eau et de 100.000 t. de déplacement. Le trafic total des marchandises a été en 1938 de 14.316 navires, jaugeant 21.680.668 tonnes, apportant 6.667.000 tonnes de marchandises ; le trafic voyageurs de près de 250.000 passagers.

Rouen, port maritime en rivière (il est à 125 km. de la Manche), dessert une région riche en produits agricoles, en industries de toute nature. Il est le grand port de la région parisienne dont il assure l'approvisionnement, notamment en matières premières et en charbon. Ses quais s'étendent sur plus de 8.000 mètres ; l'ensemble du port comporte plus de 150 postes de déchargement de navires dotés d'environ 300 engins de déchargement (grues à terre, ponts de déchargement, grues flottantes, engins spéciaux, etc...). Les hangars et magasins couvrent une surface de 30.000 m² environ. Rouen possède, en outre, des remorqueurs (220), des chalands porteurs automatiques (142). Il est doté pour la réparation des navires d'un slip et de 3 docks flottants dont un de 8.000 tonnes et deux de 4.200 tonnes. Le port fluvial qui complète le port maritime comprend 2.350 mètres de quais, avec une surface de terre-pleins de 3 hectares et 3.082 m² de hangars particuliers. Il est équipé de 20 engins méca-

niques représentant une puissance totale de 46 t. Le trafic du port de Rouen a atteint, en 1938, le chiffre de 7.662 navires, 786.091 tonnes de jauge, 7.710.000 t. de marchandises.

Nantes est un vieux port colonial français, axé sur l'Europe Centrale. Il dispose de plus de 6 km. de quais publics ou privés, desservis par 35 km. de voies ferrées. Sur ces quais sont établis 28.000 m² de magasins, plus de 150 engins de manutention de 1.500 kg. à 12 tonnes et des engins de forte puissance, trépid oscillant de 66 tonnes, ponton grue de 100 tonnes, etc. ; des engins de réparation : un slip-way pouvant élever un navire de 100 mètres de long et un dock flottant de 4.200 tonnes. En 1938, Nantes et Saint-Nazaire ont fait un trafic total de 5.722 navires, 4.619.072 t. de jauge, 2.947.900 t. de marchandises, 456.000 voyageurs.

Bordeaux est un port en rivière, complété par les installations de Bassens, du Bec-d'Ambès, de Blaye, de Pauillac et, plus récemment, par le magnifique avant-port du Verdon. Il est une tête de ligne très importante pour les Compagnies de navigation vers l'A. O. F., l'A. E. F., l'Amérique du Sud et aussi vers le Maroc. Il possède, sur la rive gauche de la Garonne 2.972 mètres de quais, avec 20 postes d'accostage ; les quais sont dotés de gares maritimes couvrant 53.000 m² et de divers hangars couvrant 15.000 m² munis d'outillages électriques très modernes. Les bassins à flot s'étendent sur 16 hectares, bordés de 2.546 mètres de quais, munis de grues de 3 à 8 tonnes spécialisées dans le chargement des poteaux de mines. Sur la rive droite du fleuve, les quais de Queyries offrent 1.192 mètres de quais, 12 postes d'accostage pour matières pondéreuses, avec les appareils appropriés. Les installations de Bassens, également sur la rive droite, offrent des postes pour le déchargement des bois coloniaux. Le Bec-d'Ambès, au confluent de la Dordogne et de la Gironde, est devenu un port pétrolier de la plus haute importance. Blaye et Pauillac exportent des poteaux de mines et reçoivent des charbons et du pétrole. Enfin, le Verdon, devenu le véritable avant-port de Bordeaux, chef-d'œuvre de conception et de réalisation, est appelé à rendre des services immenses lorsque seront redevenus normaux les trafics. Le port de Bordeaux a reçu, au cours de l'année 1938, 2.667 navires, jaugeant 7.318.463 tonnes, transitant 4.144.075 tonnes de marchandises. Le mouvement des voyageurs représente un total de 138.000 passagers environ, à destination principalement de l'Afrique Occidentale et équatoriale et de l'Amérique du Sud.

Marseille est le grand port de la France sur la Méditerranée. Il est là tête des lignes de l'Afrique du Nord et du bassin méditerranéen, de l'Orient, de l'Extrême-Orient, de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique

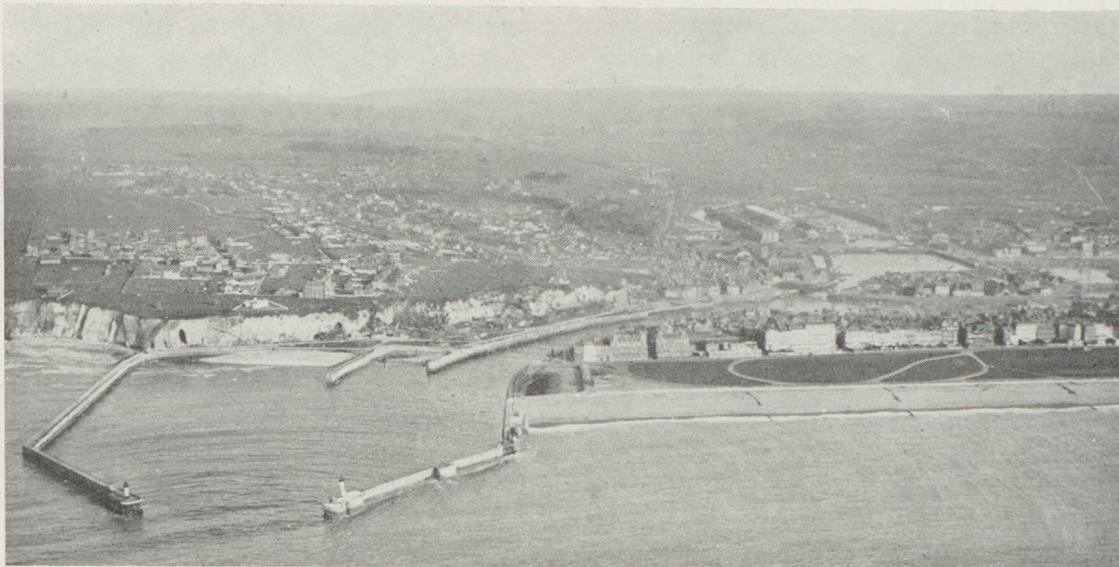
équatoriale. C'est un établissement maritime de tout premier ordre, admirablement doté de toutes les installations nécessaires au trafic et en voie de progression constante. Il comporte 12 bassins dépassant 200 ha., 26 km. de quais, d'une surface de plus de 100 ha. Ses hangars et magasins présentent une surface utilisable de plus de 400.000 m². La manutention est assurée par 246 engins de manutention ; grues de 1 à 10 tonnes, une bigue de 120 tonnes, une quantité de grues flottantes, 9 pontons mâtures. La Chambre de commerce possède en outre des élévateurs à grains, des remorqueurs, des bassins à pétrole, des entrepôts frigorifiques, des silos à grains. Les navires ont à leur disposition 7 formes de radoub de 90 à 204 mètres de longueur ; 58 km. de voies ferrées assurent la desserte des quais. En 1938, Marseille a reçu la visite de 15.732 navires (entrées et sorties) représentant une jauge de 32.000.000 de tonneaux, un mouvement de 9.957.260 tonnes de marchandises et transitant 829.332 passagers. Les annexes de Berre, Caronte, Port-de-Bouc, en voie de grand développement, donneront un nouvel essor à ce port qui est la porte de l'Orient.

LES PORTS MARITIMES A LA LIBÉRATION

En septembre 1939, au moment de la déclaration de guerre, l'ensemble des ports travaillaient sans heurt, les uns et les autres, complétant ou perfectionnant les accès des quais, leur outillage. Les gares à voyageurs du Havre, de Cherbourg et du Verdon étaient des établissements somptueux : d'autres ports, pris d'émulation, avaient conçu de vastes projets. On voyait, en des temps records, certains d'entre eux s'équiper pour les trafics nouveaux qui s'organisaient ou se déplaçaient : bananes, bois coloniaux, laine, coton, etc...

Les armées allemandes occupèrent les ports de la côte ouest de la France en 1940 ; ceux de la côte méditerranéenne en 1942. A ce moment, les dégâts étaient minimes et, sauf Dunkerque et Calais qui avaient été bombardés au moment du réembarquement des troupes britanniques, on peut dire que les ouvrages des établissements maritimes étaient à peu près intacts. Les autorités allemandes et italiennes avaient bien fait des prélèvements sur l'outillage : 97 grues, 15 portiques, 14 engins flottants, soit 5,5 p. 100 du total de l'outillage !... Les alliés avaient bien effectué quelques bombardements, mais avec des dégâts réduits !

Avant d'être contraintes de se retirer, les armées allemandes procédèrent à une destruction systématique de la plupart des ports maritimes des poches de la Mer du Nord et de l'Atlantique. Les armées alliées,



LE PORT DE DIEPPE

de leur côté, durent procéder à des bombardements massifs qui occasionnèrent des dégâts importants.

Destructions

Au lendemain de la libération, nos ports présentaient un spectacle de désolation indescriptible. Les ouvrages des quais étaient détruits et gravement endommagés dans une proportion de 60 p. 100. Les écluses, les formes de radoub, les autres ouvrages étaient rendus indisponibles dans une proportion de 70 p. 100. Les fleuves, les canaux, les chenaux d'accès étaient encombrés d'épaves, rendant la navigation impossible. Sur 67 écluses, 20 étaient intactes ; sur 119 ouvrages de franchissement, 42 étaient en état de servir. Sur 36 formes de radoub, 9 pouvaient être utilisées, 2.720 épaves encombraient les quais, les passes, etc. Il était impossible de faire des dragages, 57 dragues sur 77 ayant été coulées.

L'outillage avait été éprouvé. Sur 1.964 grues terrestres, 1.594 avaient été enlevées ou détruites. Sur 310 grues flottantes, 250 n'existaient plus.

En ce qui concerne les hangars-abris, sur 1.840.000 m², 706.000 m² seulement restaient utilisables.

Quant au trafic, il était devenu pratiquement nul.

Reconstruction

Il apparaissait que pendant de longues années ces ports, qui faisaient l'admiration de ceux qui les avaient vus, ne pourraient être utilisés. Avec une énergie farouche, avec une volonté calme et méthodique, ceux qui avaient la charge des installations maritimes

de la France se mirent au travail. Ingénieurs des Ponts et Chaussées, constructeurs, armateurs, industriels, etc., entreprirent une œuvre qui paraissait surhumaine. Avec des moyens infiniment réduits, puisqu'on manquait de presque tout, on réédifia des bouts de quai, on remit en état des engins de levage, on reconstruisit des outillages de fortune. Des installations, rudimentaires d'abord, se transformèrent en installations définitives. On réédifia des plans nouveaux suivant lesquels les ports devaient resurgir de leurs ruines.

Au milieu de l'année 1947, la situation s'est améliorée considérablement et chaque jour elle se rétablit.

D'ores et déjà, tous les chenaux d'accès et les plans d'eau ont été débarrassés de la plupart des épaves qui les obstruaient ; partout, la navigation est libre. Les quais sont redressés et les ports sont susceptibles actuellement de recevoir *tous* les navires qui se présentent pour y faire des opérations à quai. Cette œuvre de redressement se poursuit à une cadence accélérée.

Les ouvrages d'art indispensables sont remis en état. Nous indiquons plus haut que sur un total de 236 écluses, ouvrages de franchissement, etc..., 164 avaient été détruits ; 92 d'entre eux étaient remis en état au 1^{er} janvier 1947. D'ici la fin de l'année, la situation sera à peu près rétablie et, sauf Dunkerque, tous les ports seront rendus à la circulation normale.

L'outillage a été reconstitué. Un certain nombre d'engins enlevés a été récupéré. Parmi le matériel détruit, on a pu retrouver 235 engins. Fin 1946, les ports avaient à nouveau 872 grues portiques en service en comptant celles que les armées alliées avaient bien voulu mettre à la disposition de la France. Des

commandes massives faites en France et à l'étranger, portant sur 698 engins de toutes forces, sont en voie d'exécution ou en cours de livraison.

En ce qui concerne les hangars, il faut noter que 620.000 m² ont pu être reconstitués qui, ajoutés aux 706.000 m² restants, donnent au 1^{er} avril 1947 un total de 1.326.000 m² de surfaces couvertes. 180.000 m² sont commandés et en voie d'exécution.

Les renflouements se poursuivent à une cadence accélérée. Sur 2.120 épaves existantes, 500 seulement restent à enlever : elles n'empêchent pas la navigation.

Les dragages n'ont pu, faute d'engins, être jusqu'à ce jour assurés comme ils l'étaient avant la guerre. Mais lorsque seront livrés au service des Ponts et Chaussées les 33 engins commandés et en cours d'exécution, ces travaux reprendront avec toute leur ampleur. La navigation doit, de ce chef, prendre à certains endroits quelques précautions.

Ainsi donc, au milieu de l'année 1947, la situation se présente sous un jour favorable pour les ports maritimes français. Non seulement ils sont sortis de l'état chaotique où ils se trouvaient à la libération, mais ils ont entrepris une œuvre de reconstruction qui s'intensifie à mesure que les matériaux ou les matières premières nécessaires peuvent leur parvenir plus facilement et que les livraisons d'engins se poursuivent plus rapidement.

On peut, sans être taxé d'exagération, prévoir pour la fin de l'année 1947 un rétablissement à peu près complet des ports dans leurs moyens d'avant-guerre. Les chiffres donnés plus haut prouvent que cette espérance n'est point chimérique.

Trafic

Comment se présentait le trafic au moment de la libération ? D'après le tableau qui vient d'être fait de l'état des ports maritimes français au moment de la libération, il est facile de concevoir que les entrées et sorties des marchandises, ainsi que celles des voya-

geurs étaient extrêmement réduites. Le trafic du Havre, de 6.667.000 tonnes en 1938 était tombé à 4.770.000 tonnes en 1946. Celui de Marseille de 9.957.300 à 7.107.000 tonnes ; celui de Bordeaux de 4.144.100 tonnes à 2.756.000. Il s'agissait du trafic des plus grands ports français, les plus accessibles aux navires. Pour d'autres, la situation était catastrophique : Dunkerque tombait de plus de 4 millions de tonnes à 73.100 tonnes ; Calais de 762.000 à 456.000 ; Caen de 1.728.800 à 379.000 ; Bayonne de 610.000 tonnes à 171.700, etc. Seuls, les ports de Cherbourg (1.290.300 contre 245.000 avant guerre), Saint-Nazaire (831.000 contre 363.100), La Rochelle (944.600 contre 923.800) étaient en progression (ces ports servaient surtout au trafic des armées alliées).

La situation était grave. Elle était rendue moins bonne encore par le problème des transports. Si l'Algérie ne put à la libération envoyer à la Métropole les quelque 15.000.000 d'hectolitres de vins qu'elle tenait en réserve, c'est uniquement par manque de logement et par défaut de navires. Il restait en effet 80.000 barriques disponibles sur un parc de 600.000 avant guerre, les navires-citernes étaient indisponibles. On manquait de wagons, de camions, de péniches ; le transport par voie fluviale était quasi impossible, le réseau ferré à refaire entièrement. Ce qui était vrai pour les vins l'était également pour tous les produits nécessaires à la vie de la France qui lui parvenaient des colonies ou des pays d'outre-mer. Un autre problème se posait également, celui des disponibilités en devises nécessaires aux achats à l'étranger.

DÉVELOPPEMENT ET TRAFIC ESCOMPTÉS

Depuis 1946, la situation s'est heureusement éclaircie. Les chiffres indiqués plus haut, concernant les remises en état des quais, et des infrastructures, le renouvellement du matériel portuaire, ceux touchant l'amélioration des passes, des accès, de tous les moyens indispensables à la vie d'un port maritime sont réconfortants. L'effort entrepris se poursuit inlassablement. Les difficultés rencontrées à la libération s'aplanissent, les matériaux arrivent, les transports sont mieux assurés. La fin de l'année 1947 verra les ports à peu près tous en état de faire face aux trafics maritimes. Certes les ruines de la guerre sont loin d'être relevées. De longs temps s'écouleront avant que ne soit opérée la renaissance de villes comme Dunkerque, Le Havre, Rouen, Caen, Saint-Nazaire, Nantes, pour n'en



SAINT-NAZAIRE
LA FORME-ÉCLUSE À L'ENTRÉE DU BASSIN DE PENHOËT
AVEC LE "NORMANDIE" EN CARÉNAGE
CLICHÉ SCIENCE ET INDUSTRIE

citer que quelques-unes au hasard, mais les ports sont sortis du néant où ils étaient en 1944.

La France a fait un admirable effort. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont, avec une maîtrise affirmée, conçu, mis en œuvre, exécuté les opérations les plus délicates et réalisé des travaux qui semblaient *à priori* impossibles.

Il est intéressant de noter le trafic constamment croissant depuis 1945. Si l'on consulte les statistiques du ministère des Travaux Publics on remarque que de 100.000 tonnes au début 1945, le trafic mensuel à l'importation a atteint 2.731.000 tonnes à la fin du 1^{er} trimestre 1946, se rapprochant du trafic moyen mensuel de 1938, 3.000.000 de tonnes. Ces chiffres ont continué leur progression en 1947 et l'on peut prévoir qu'à la fin de l'année, ils seront les mêmes que ceux de l'avant-guerre. Les exportations ont suivi une courbe également ascendante, mais moins rapide. Elles n'atteignaient en 1946 que le 1/3 de celles de 1938 mais la reconstitution et la reconstruction de la France s'opérant rapidement, il y a tout lieu de penser qu'à cet égard la situation va s'améliorer.

Quelles conclusions convient-il de tirer de ces considérations, toutes d'expériences et assorties de chiffres puisés aux sources officielles ? Quelles sont les vues d'avenir ?

Les équipements

Est-ce à dire que tous les établissements seront rééquipés ainsi qu'ils l'étaient avant la guerre ? Est-ce à dire qu'ils vont reprendre les trafics qu'ils avaient à cette époque ? Il n'est pas douteux que les ports impériaux, les grands ports sont en voie de reconstruction ainsi qu'ils l'étaient avant leur destruction. Leur réfection est assurée suivant les dernières données de la science et de la technique. Le Havre, grand port transatlantique, progresse à pas de géant dans son œuvre de remise en état. Peut-être supprimera-t-on quelques installations désuètes, quelques ouvrages démodés, inutiles, mais les grandes installations de l'avant-guerre seront refaites. Il en est de même pour Dunkerque, Nantes, Rouen, Bordeaux, Marseille. En ce qui concerne les moyens ou petits ports, des plans d'urbanisme peuvent en modifier la structure et la conformation. Touchant les ports de pêche, des plans de réfection nouveaux ont été proposés. L'expérience a prouvé que des installations comme celles de Lorient-Kéroman, de Boulogne, de Dieppe, de La Rochelle par exemple, devaient être généralisées, de manière à assurer les opérations de pêche, de conditionnement, de manutention du poisson dans les meilleures conditions, en vue de sa conservation et de son transport.

Les gares à voyageurs restent provisoires pour un certain temps encore. Il ne paraît pas facile de relever



CLICHÉ SCIENCE ET INDUSTRIE

LE PORT DE NANTES

rapidement des établissements aussi importants que les gares maritimes du Havre, de Cherbourg. Cependant les bâtiments provisoires déjà édifiés apportent le maximum de commodité aux voyageurs, leur imposant le minimum de déplacements et d'ennuis. Les relations par air ont été également prévues et les moyens envisagés pour que les deux modes de transport, air et eau, se complètent harmonieusement.

En même temps, les outillages sont modernisés et surtout normalisés. Sur un même port, avant guerre, ne voyait-on pas comme à Marseille 36 types différents de grues fonctionnant à la vapeur ou même par différentes formes de l'énergie électrique. Les canalisations d'air comprimé, de courant d'éclairage électrique, d'eau douce, de courant téléphonique sont en voie de réfection. Les ports renaissent, rajeunis, plus aptes qu'avant-guerre à répondre aux besoins de l'armement et de la navigation.

Les dessertes par voies ferrées, par voies fluviales, sont à peu près complètement rétablies et dans beaucoup de cas ont été amplifiées, améliorées et établies de manière à assurer avec toute la rapidité désirable l'arrivée ou l'évacuation du chargement des navires. Les réseaux routiers sont modifiés de manière à faciliter l'accès des gros véhicules de transport et leur évacuation dans le domaine portuaire sans causer de gêne au trafic.

Le trafic

En ce qui concerne le trafic, comment se présente la situation ?

Avant la guerre, les courants trafics-commerciaux s'étaient établis depuis de longues années ; des marchés s'étaient instaurés qui apportaient à certains ports une activité déterminée et avaient motivé des instal-

lations spéciales. Les marchés du coton et de café du Havre étaient connus ; le trafic des vins, du charbon de Rouen avaient amené ce port à s'équiper en vue d'une rotation rapide de navires spécialisés. Les apports de denrées frigorifiées avaient nécessité dans certains ports la construction de frigorifiques importants. Tout récemment, on mettait à l'étude entre l'Algérie et la France un système de « chaîne du froid » grâce à laquelle des denrées périssables (moutons tués, agrumes, légumes, fruits, etc.) doivent être transportées à température égale, depuis leur départ jusqu'à l'arrivée aux lieux de consommation. Le commerce des bananes avait également donné lieu à des équipements spéciaux sur les lieux de marché de ces fruits, de plus en plus demandés. Marseille avait un important marché de denrées coloniales.

Les destructions opérées en France, au cours de la guerre, la diminution de son potentiel économique, la pénurie de fret maritime et de moyens de transports, les restrictions de toute nature qu'elle dut subir ont conduit son Gouvernement à prendre en mains le problème des importations ou exportations de denrées, matériaux, matières premières, ainsi que celui de leur distribution. Une telle mesure était indispensable pour éviter l'anarchie économique en période troublée. Suivant les besoins de telle ou telle région, un navire devait se présenter à un port désigné comme le mieux qualifié pour recevoir et distribuer sa cargaison. Les courants de trafic, si tant est qu'ils subsistaient ont été bouleversés. A l'heure actuelle, ce régime s'atténue, mais aussi longtemps que la liberté ne sera pas instaurée, il sera difficile de pratiquer le commerce extérieur maritime comme avant la guerre. Il apparaît cependant que, peu à peu, la vie reprend sur les bases de 1939 et rien ne fait augurer que la situation de la vie économique se modifie malgré les changements de la vie politique du pays.

Les échanges franco-suisses ont fait l'objet de négociations avec les ports français. Strasbourg, Marseille, Bordeaux, Sète, Le Havre, Rouen et d'autres sont d'ores et déjà en mesure d'assurer ces échanges. Les problèmes sociaux résolus, une vie normale permettra la reprise du travail portuaire sur des bases stables, suivant un rythme normal.

LE PROBLÈME DES ZONES FRANCHES

Il est apparu à certains esprits avertis que les échanges avec l'étranger par les ports maritimes pourraient être facilités par l'établissement de zones franches.

Qu'entend-on par zone franche ? C'est un espace d'eau et de terrain qui est en dehors du territoire national au point de vue douanier, où les marchandises étrangères entrent sans payer aucun droit et d'où elles sortent sans formalité aucune lorsqu'elles vont à l'étranger. A l'intérieur de la zone on peut manipuler, transformer, ou même détruire ; la douane n'a à s'immiscer en rien, aucun contrôle n'existe au point de vue fiscal. Le rôle de la douane se borne à veiller à ce que les produits étrangers à destination de la zone franche y entrent réellement. C'est une surveillance au point de vue contrebande, rien d'autre.

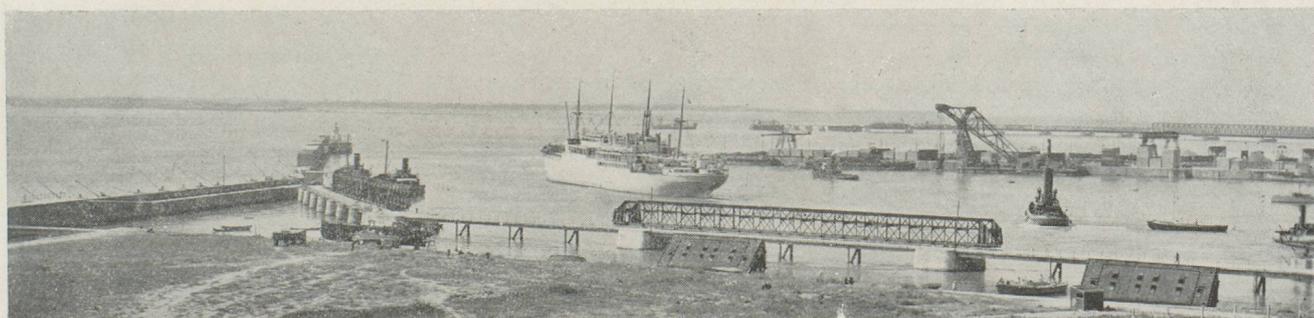
Pour la sortie, elle doit se contenter de veiller à ce que les produits provenant de la zone franche partent bien pour l'étranger sans s'arrêter sur le territoire français. S'ils entrent en territoire douanier, elle applique les lois et règlements en vigueur.

Du point de vue économique et commercial, il semble bien que la création de zones franches ne comporte que des avantages. Nous disons « il semble » car, en France tout au moins, il existait un assez grand nombre d'opposants. Ce sont surtout les Chambres de commerce de l'intérieur de la France qui ont manifesté une certaine hostilité alors que les Chambres de commerce maritimes étaient les plus favorables, et cela se comprend puisqu'elles étaient les premières bénéficiaires. Il faut reconnaître que les arguments développés « contre » ne sont que peu étayés.

La zone est faite pour la réexportation seulement ; les marchandises susceptibles de rester sur le territoire ou d'y pénétrer par la suite, n'ont pas à entrer dans la zone et les différents régimes actuels, entrepôt fictif, entrepôt réel, admission temporaire, drawback, ne cesseront pas d'avoir leur utilité.

Elle favorise également l'exportation de produits métropolitains nécessaires pour faciliter commercialement la réexportation sous une autre forme des produits — étrangers ou coloniaux — expédiés d'outremer dans la zone franche.

L'AVANT-PORT DE LA ROCHELLE-PALLICE





CLICHÉ SCIENCE ET INDUSTRIE

BORDEAUX. RELEVAGE D'UNE ÉPAVE APRÈS LA LIBÉRATION

Sans doute, toutes les espèces de marchandises ne viendront pas dans nos zones. On n'y trouvera pas les marchandises lourdes ni les produits qui doivent conserver leur appellation ou qualité d'origine. Les produits qui seront attirés seront probablement les marchandises courantes, tels que : vins de coupage, huiles végétales, spiritueux de second ordre et productions coloniales excédant les besoins de la Métropole.

La zone franche n'a jamais été considérée comme une panacée propre à assurer à elle seule la vie et la prospérité d'un port. Elle est appelée seulement à augmenter le trafic, en développant les transactions grâce à une plus grande liberté et à l'économie résultant de la réduction des formalités. Comme corollaire de cette proposition, il faut qu'une zone franche maritime et fluviale ne puisse être instaurée arbitrairement dans un port déterminé ; elle ne peut présenter d'utilité que si elle a des possibilités de trafic de réexportation vers des territoires étrangers. C'est le commerce international qui sanctionnera l'utilité de la zone franche et décidera de son développement : les travaux d'aménagement ne devront donc être entrepris qu'en mesure des besoins et des désirs exprimés par les usagers.

Il ne faut pas oublier enfin que les vastes espaces, plans d'eau, quais, hangars, etc., nécessiteront des installations nombreuses, coûteuses qui devront être nettement séparés de toutes les autres installations portuaires. De même, les opérations de surveillance indispensables, les vérifications à la sortie de la zone vers l'intérieur, la police des espaces, enclos, nécessiteront l'emploi d'un personnel de services complexes dont la rémunération doit être envisagée.

Un décret-loi français du 11 mars 1938, qui prévoyait des zones franches commerciales, en donnait la définition suivante :

« Dans tout port maritime ou fluvial, une partie des dépendances du port dénommée « zone franche maritime ou fluviale » peut être soustraite au régime douanier.

« Les marchandises d'origine étrangère ou coloniale autorisées à pénétrer dans la zone franche sont affranchies à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie pour la réexportation, de tous droits, taxes ou surtaxes frappant l'importation, la circulation, la consommation ou la production.

« Les marchandises exemptes de droits, quelle que soit leur provenance ainsi que les produits pris sur le marché intérieur, peuvent entrer dans la zone franche.

« A l'égard des produits provenant du marché intérieur, l'entrée en zone est assimilée à une exportation pour ce qui concerne les exonérations d'ordre fiscal, l'application des droits et les prohibitions de sortie. L'entrée en zone franche est également considérée comme une exportation pour la décharge des comptes d'entrepôt et d'admission temporaire, sauf lorsque la législation ou la réglementation en vigueur font obligation d'exporter effectivement, hors du territoire métropolitain, les produits entreposés ou les produits compensateurs.

« Les ventes de marchandises déposées dans la zone franche ne sont pas passibles des taxes à la production lorsqu'elles comportent livraison de ces marchandises à l'acheteur dans la zone.

« La perception des taxes locales d'octroi est suspendue pour les marchandises entrant dans la zone franche. Ces taxes sont exigibles lorsque les marchandises sortent des limites territoriales de la zone sans être réexportées.

« Sous réserve des dispositions des articles 4, 5 et 13 ci-après, les droits de navigation visés aux chapitres II et III du titre VII du code des douanes sont exigibles

en zone franche comme sur le territoire douanier.

« Le monopole institué au profit des communes pour le pesage, le mesurage et le jaugeage des marchandises ne peut s'exercer dans la zone franche.

« Toutes prohibitions affectant le transit, le transbordement ou la sortie des marchandises pourront être rendues applicables aux zones franches par décret. »

En raison des événements, ce décret-loi n'a jamais été appliqué.

Actuellement, sur l'initiative du Centre national du commerce extérieur, un projet nouveau est à l'étude. Dans ce nouveau texte, les zones franches maritimes et fluviales sont divisées en zones industrielles, zones commerciales, zones de transit.

Les zones franches ne sont donc plus unes et indivisibles, mais elles revêtent autant d'aspects qu'il y a de branches commerciales ou industrielles, voir autant d'aspects que de ports.

Le nouveau projet d'ordonnance a été ainsi rédigé :

« ARTICLE PREMIER. — Dans tout port maritime ou fluvial, une partie des dépendances du port, dénommée « zone franche maritime ou fluviale », peut être soustraite au régime douanier. »

Voici le texte de l'article 2 du projet :

« ART. 2. — 1^o Les zones franches sont réparties, d'après leur nature et leur activité, en deux catégories comportant chacune deux types, suivant la classification suivante :

« 1^{re} catégorie : zones industrielles et commerciales.

« Type A : zones orientées vers la réexportation exclusivement.

« Type B : zones orientées vers la réexportation et vers le marché intérieur.

« 2^o catégorie : zones de simple transit.

« Type C : zones orientées vers la réexportation exclusivement.

« Type D : zones orientées vers la réexportation et vers le marché intérieur.

« 2^o Une même zone franche peut comporter une, deux, trois ou quatre sections correspondant aux types A, B, C, D. »

Ainsi donc, ce texte envisage des zones franches industrielles, commerciales et des zones de transit.

On a donc essayé d'écarter tout système omnibus prétendant s'appliquer à tous les besoins et ne satisfaisant en fait qu'imparfaitement chacun d'eux.

Afin de permettre à chaque port de choisir l'institution franche lui convenant le mieux, l'article 2 du projet répartit les zones en quatre types. Cette classification repose sur une double distinction : d'une part

la nature de la zone qui sera, selon les besoins, une zone industrielle et commerciale ou une zone de simple transit ; d'autre part, l'activité de la zone qui sera, suivant le cas, orientée vers la réexportation exclusivement, ou orientée à la fois vers la réexportation et le marché intérieur. Cette discrimination entre les zones n'impose pas aux ports le choix exclusif d'un type déterminé. Le projet prévoit, en effet, qu'une même zone franche peut résulter de la combinaison des différents types.

Selon les auteurs du projet, la classification établie présenterait un double intérêt : elle permettrait de soustraire les zones de simple transit — lesquelles ne sauraient porter préjudice aux intérêts de la production nationale — à la procédure relativement minutieuse à laquelle est subordonnée la concession des zones commerciales et industrielles ; elle permettrait aussi d'ajuster le régime administratif des zones à la nature des opérations qui s'y effectuent et d'éviter ainsi que le trafic de réexportation ne soit entravé par des mesures de contrôle dont la nécessité ne s'impose que pour les marchandises susceptibles d'être versées sur le marché intérieur.

Pour la rédaction des autres articles, le projet d'ordonnance s'est inspiré des réalisations étrangères, mais toujours en partant du principe qu'un type de zone déterminé, ayant donné d'excellents résultats dans un autre pays, ne convient pas forcément en bloc aux besoins français. On a donc recherché une solution assez hardie et assez libérale pour recueillir les suffrages du commerce d'exportation et de réexportation tout en assurant à la production nationale la protection légitime dont elle ne saurait se passer.

Un exposé de l'économie complète de la zone franche entraînerait à des développements qui devraient faire l'objet d'une étude spéciale ; il a paru cependant opportun de donner l'économie générale de cette institution qui peut convenir à certains ports et faciliter leurs relations avec les pays destinataires des produits qu'ils reçoivent d'outre-mer.

Nous avons en un raccourci montré ce qu'étaient les ports français avant la guerre, leur ruine totale du fait de la guerre, leur résurrection et les efforts faits pour leur donner de l'activité. Nous avons également indiqué les résultats obtenus et esquissé les perspectives d'avenir.

La France meurtrie s'est remise au travail, elle progresse et rien ne pourra entraver sa marche vers une ère de travail, vers la prospérité, vers un avenir meilleur.

E. Lafaurie-Fréchin

Nous remercions très vivement les Éditions Science et Industrie qui ont bien voulu mettre à notre disposition de nombreux clichés ayant servi à l'illustration du magnifique numéro spécial publié en avril 1947 par la revue « Travaux ».