

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: Le Havre : deuxième port de France : porte Océane de la Suisse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886940>

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

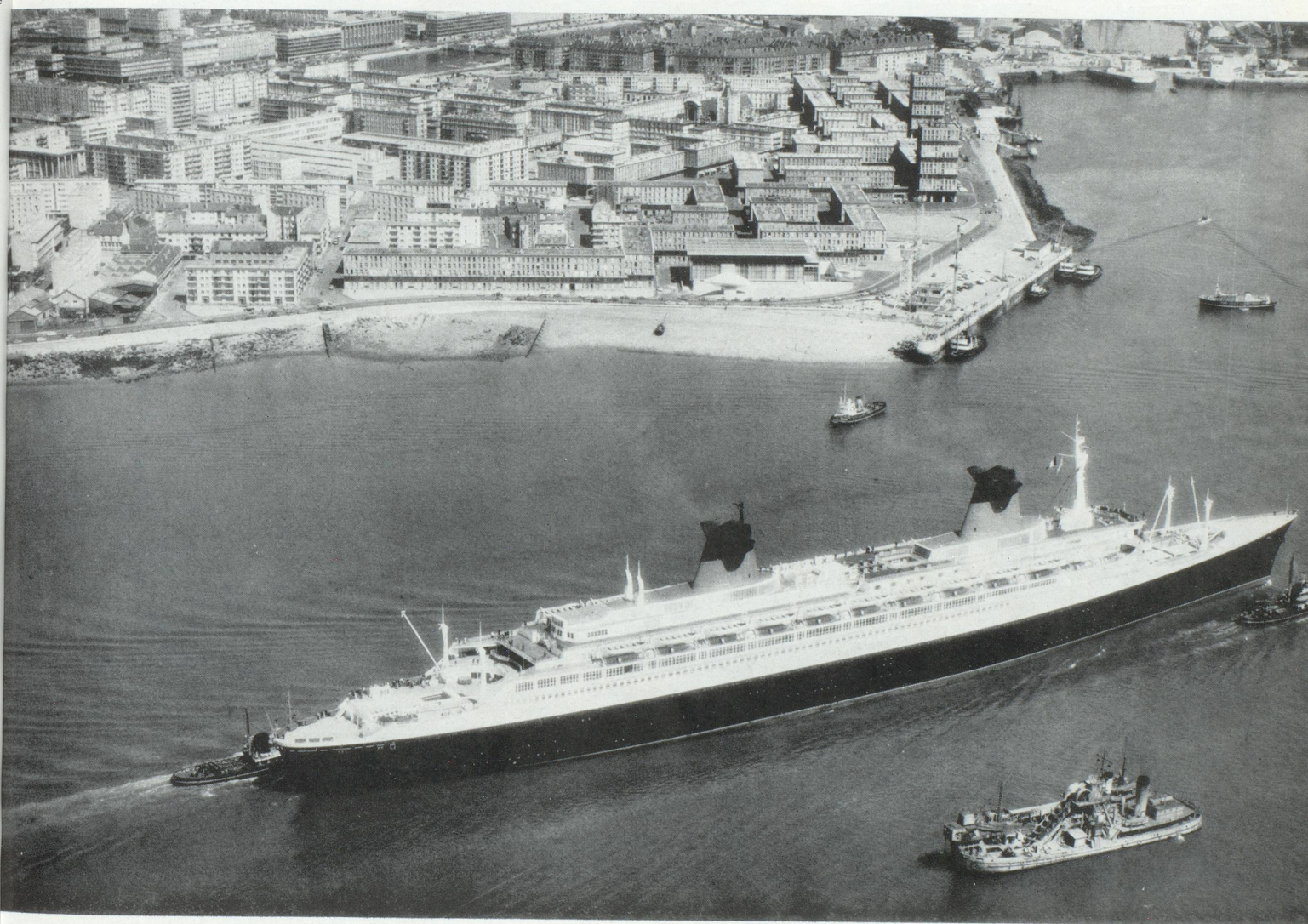
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

LE HAVRE :

Deuxième port de France



Porte Océane de la Suisse

Historique

Ce havre par excellence, situé providentiellement sur les côtes de la Manche et sur la « mer océane », comme l'écrivait François-1^{er} dans une lettre de commission à l'Amiral Bonnivet, fut choisi par ce roi perspicace, sur recommandation du Vice-Amiral Guyon Le Roy, Seigneur de Chillou, qui avait précisément fait une étude de tous les parages de la baie de la Seine. Il avait d'ailleurs pour lui la tradition locale puisque le lieu-dit s'appelait déjà en 1517 le « Havre de Grâce ».

Le Seigneur de Chillou traça des plans aussi simples que judicieux, puisqu'il s'agit de mettre à profit le travail de la nature et du jeu des marées, le régulariser et en consolider les effets. L'entrée du Sud vers la Seine livrant passage aux alluvions sera fermée et l'entrée vers l'Ouest, d'où viennent les eaux claires, sera maintenue ouverte; deux jetées la protégeront : côté Nord contre les galets cheminant le long des falaises et de la baie de Sainte-Adresse;



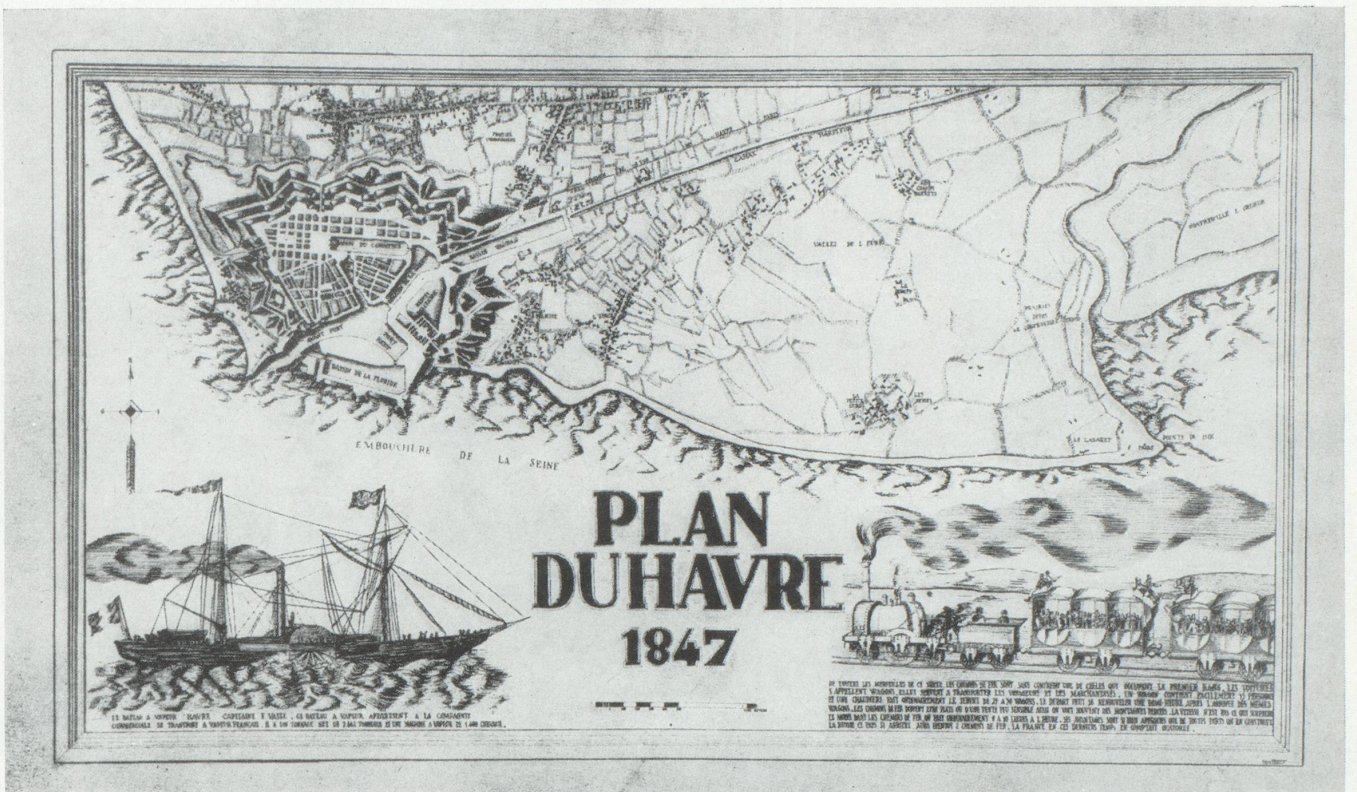
côté Sud barrant la route aux courants de jusant venant de la Seine. Pour maintenir libre ce chenal, un bassin de chasse sera aménagé vers l'Est retenant les eaux claires de la marée, puis les lançant dans le chenal à marée basse. Les rives de cette fosse sont consolidées par les murs de soutènement, sorte d'estacade. Ainsi le port du Havre est créé avec ses traits essentiels, qui lui permettent, aujourd'hui plusieurs fois agrandi, de recevoir à quai des paquebots de plus de 300 mètres de longueur.

Les travaux commencés en 1517 devaient durer un an. En réalité ils en durèrent six, c'est-à-dire jusqu'en 1523, en raison de la nature du sol, essentiellement instable et sur lequel il était difficile d'ériger une construction solide, qu'il s'agisse des premiers pieux des estacades du Seigneur de Chillou ou des pieux qui, des siècles plus tard, devaient supporter la Gare Maritime.

Mais ce port, si rudimentaire qu'il fut, une fois construit il fallait le protéger, non seulement contre les éléments, mais aussi contre des ennemis éventuels. Deux tours furent édifiées à l'entrée : la tour François-1^{er} au Nord, au Sud la tour Vidame, mais celle-ci ne fut terminée qu'en 1562. Une chaîne pouvait être tendue au travers de la passe. Au Nord du port on remarquait une enceinte flanquée de bastions, qui devint le quartier Notre-Dame auquel fut adjoint, en 1551, le quartier Saint-François; une seconde enceinte fut ensuite édifiée vers l'Est (1560-1574).

En 1640 Richelieu fait creuser le bassin du Roy et en 1669, Colbert inaugure le canal Vauban reliant Harfleur au Havre. Malheureusement les dimensions trop restreintes de ce dernier en limitèrent l'activité.

Il faut attendre ensuite une visite du Premier Consul en 1802 pour voir se manifester à nouveau l'intérêt gouvernemental. Pendant son séjour au Havre du 7 au 10 novembre, il déclara aux autorités et aux principaux négociants de la place :



« Pénétrez-vous bien de cette pensée que le Havre est appelé à rivaliser avec les ports de l'Europe les plus renommés... Paris, Rouen, Le Havre ne font qu'une même ville, la Seine en est la grande rue. »

Mais le blocus continental de 1806 enleva aux travaux d'agrandissement projetés leur caractère d'urgence et ils ne se poursuivirent que très lentement.

En revanche un événement capital se produisit tout de même en 1802, puisque ce fut l'année où fut instituée la *Chambre de Commerce*, composée de 15 membres nommés par 60 notables commerçants. Malheureusement, il n'y a plus d'argent, la situation obérée de l'État en 1815, ne lui permet pas de pourvoir aux 3 millions nécessaires à la reprise des travaux et c'est alors que se manifeste, pour la première fois l'esprit d'initiative des Havrais. Ils avaient déjà à la fin du XVIII^e siècle prêté les fonds nécessaires au creusement du bassin du Commerce mais il s'agit maintenant de faire plus et mieux. La Chambre de Commerce adresse un appel aux négociants, sur son initiative une société anonyme, la Compagnie du Port du Havre, est constituée; elle s'engage à avancer à l'État 1 950 000 F, somme à laquelle vint s'ajouter une contribution volontaire des négociants et commerçants de 120 000 F, et une subvention de 200 000 F de la Ville du Havre qui reconnaissait déjà l'importance primordiale du port pour sa propre prospérité. En 1830, sur l'initiative de M. Eugène Homberg, une « Compagnie pour l'achèvement des travaux du Port du Havre » est créée au capital de 2 800 000 F et c'est en 1838 que les travaux sont terminés.

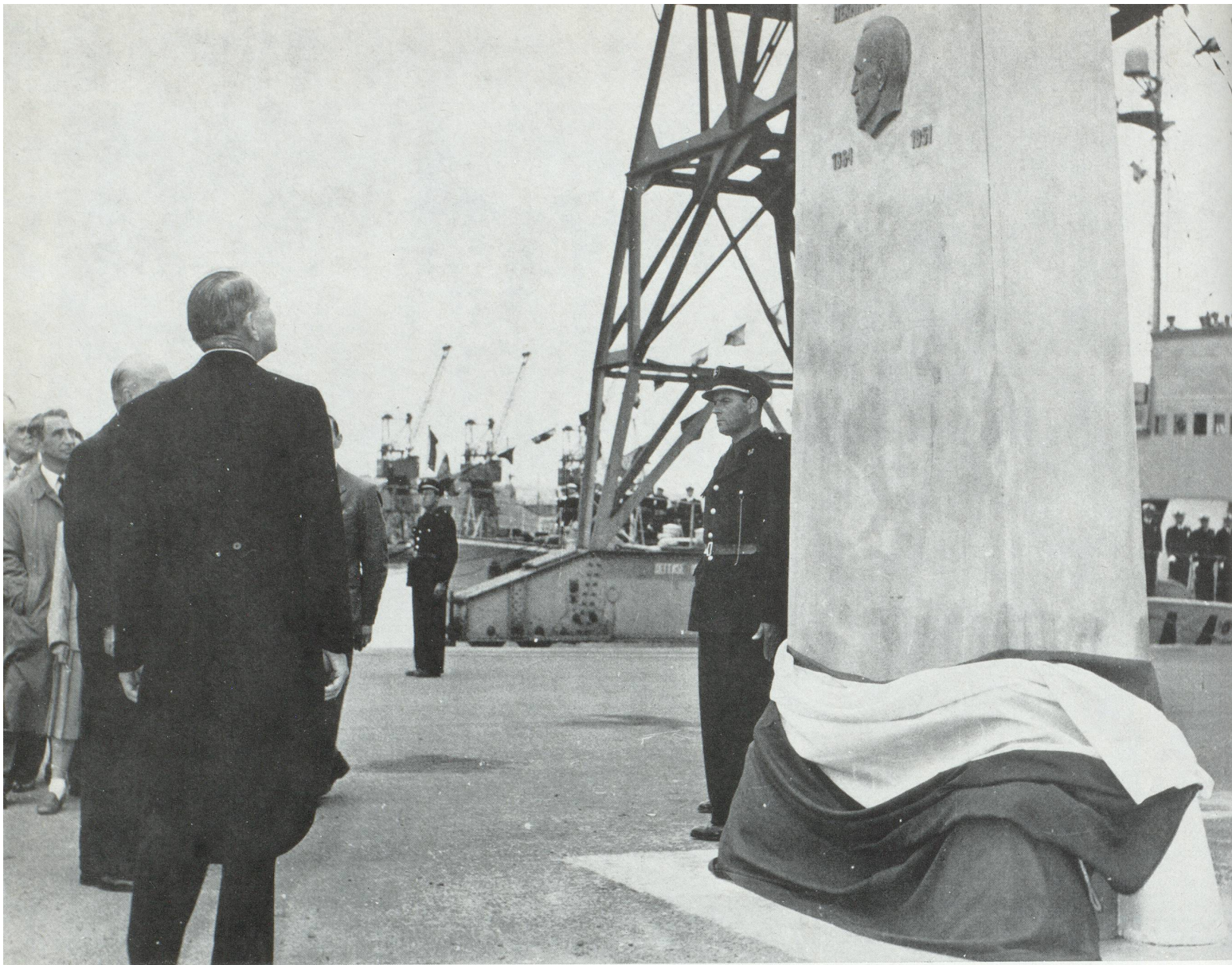
Au milieu du siècle dernier, la tour Vidame disparaît et les Havrais aménageront sans désespérer leur port, pour l'adapter constamment à l'évolution de la construction navale et plus particulièrement de la navigation à vapeur.

La guerre de 1870 ayant vidé la caisse de l'État, c'est la Chambre de Commerce qui consent alors à lui faire l'avance de 6 millions nécessaires à la poursuite des travaux. C'est ici que se montre l'esprit de réalisation des Havrais, puisqu'ils empruntèrent cette somme au Crédit Foncier à 6 % alors que l'État ne leur payait que 4,5 %. Ils n'hésitèrent pas à prendre la différence à leur charge.

Tout au long du XIX^e siècle des membres de la Chambre de Commerce œuvrèrent avec énergie en faveur du développement du port et la consonnance de certains noms ne laisse pas d'être familière à des oreilles suisses : les Barbey, les Basset-Rigot, les Bellot, les Brunschweiler, les Fornachon, les Gilg, les Homberg, les Mallet, les Müller, les Du Pasquier, les Reinhardt, les de Rochemont, les Rüfenacht, les Senn, les Siegfried et l'on en passe, contribuèrent à faire du Havre ce qu'il est aujourd'hui.

Enfin au XX^e siècle, le premier événement capital se produisit en 1924, lorsque le port devint autonome. Ce nouveau régime allait permettre aux Havrais qui composaient en majorité le Conseil d'Administration de continuer la politique d'extension que leurs devanciers, en tant que Chambre de Commerce, avaient poursuivie depuis ses origines. Le Port devenait ainsi une sorte de personne morale et pouvait disposer de toutes les recettes, droits, taxes et revenus divers dans l'intérêt général.

Le second événement capital vient de se produire si l'on songe qu'en 1944, après un siège de neuf jours, il ne restait rien de la ville et du port. *Vingt ans après* une ville neuve et un port neuf en pleine expansion ont accueilli des représentants de la presse du monde entier, que l'on avait conviés à constater la résurrection de ce port sis au « Havre de Grâce ».



Inauguration de la stèle, avec médaillon du Président Hermann Du Pasquier, le 26 juin 1954, par le Président de la République René Coty, au quai Hermann Du Pasquier

Le Havre et les Suisses

C'est à l'indiannerie que l'on doit vraisemblablement les rapports noués dès le XVIII^e siècle entre Le Havre et la Suisse. Cette industrie fleurissait en effet dans la région de Rouen d'une part, et à Genève, Neuchâtel, Winterthur et Saint-Gall d'autre part. Aussi Le Havre était-il le point d'arrivée en Europe des balles de coton brut en provenance d'outre-mer et c'est en installant des bureaux de réception de la marchandise, qui devinrent rapidement d'importantes affaires internationales aussi bien en marchandises qu'en transports maritimes et terrestres, que tant de générations de Suisses se succédèrent au port du Havre et contribuèrent à son succès.

Le cliché et la généalogie ci-dessous illustrent parfaitement bien ce que nous disons, puisqu'*Hermann Du Pasquier* (1864-1951), originaire du canton de Neuchâtel, fut le premier Président du Port Autonome du Havre, du 27 décembre 1924 à 1945, puis Président Honoraire. Il fut également Président de la Chambre de Commerce de 1920 à 1935 et nommé Commandeur de la Légion d'Honneur en 1935.

Claude-Abram Du Pasquier (1717-1783) indienur, fonda à Cortailod (Neuchâtel) la Fabrique Neuve d'indiennes. Tout comme maintenant dans certains secteurs de l'industrie française, une reconversion fut nécessaire au siècle dernier et cette usine passa à la Société des Câbles Berthoud, Borel & Cie, aujourd'hui Société d'exploitation des Câbles électriques, système Berthoud, Borel & Cie.

Claude-Abram, son fils (1764-1824) fonda au Havre une maison d'importation de coton.

Jacques-Auguste son fils (1794-1869) fut pasteur à Boudry, Môtiers et Neuchâtel, ainsi que Doyen de la Faculté de théologie.

James-Claude, son fils (1825-1910) fut négociant au Havre et donna à son fils Hermann susmentionné le meilleur de son expérience commerciale et des valeurs morales traditionnelles de la famille.