Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 34 (1954)
Heft: 11: La Suisse et les ports français

Artikel: Le Havre : le nouveau visage du port du Havre
Autor: Charles, Albert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888547

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

LES TRANSITAIRES DU HAVRE

La liste ci-dessous fait ressortir l'importance de la profession de transitaire sur le Port du Havre. Toutes ces entreprises sont capables d'assurer dans n'importe quelle circonstance les opérations de douane et de transport vers n'importe quelle direction, que ce soit à l'entrée ou à la sortie.

Par la fréquence de passage des paquebots et cargos rapides, les maisons de transit sont dans l'obligation de disposer d'un personnel éprouvé prêt à prendre la responsabilité des marchandises de grosse valeur.

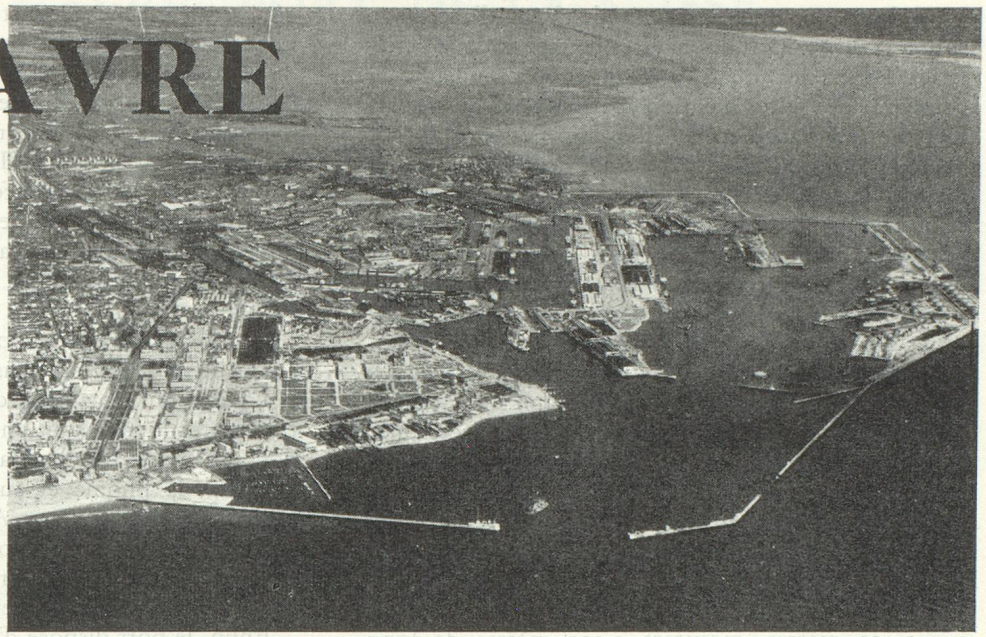
Ce personnel est familiarisé avec les marchandises de toutes catégories et de toutes provenances. En outre, les importateurs de marchandises à marché disposent d'un corps d'experts et de techniciens éprouvés. La qualification de « déclarant en douane » élimine pratiquement toutes contestations avec l'administration des douanes.

Enfin, le transbordement rapide sur wagons, camions ou péniches intéressera vivement les commerçants suisses.

Liste des transitaires havrais

ABRARD (Agence Maritime), S. à r. l., 201, quai George-V; tél. H2 31-51.
ADRIEN MARTIN et Cie, S. à r. l., 27, rue J.-B.-Eyriès; tél. H2 40-04 à 40-06.
AGENCE MARITIME MARTIN, 124, quai George-V; tél. H2 45-86 et H2 65-28.
A. H. T. I. M. (Agence Havraise de Transit et de Transports maritimes) 40, rue Lord-Kitchener; tél. H2 26-97.
ALBERT MARTIN et Cie, S. à r. l., 139, quai George-V; tél. H2 43-67 et H2 78-09.
AMERICAN EXPRESS C° Inc (the), 2, place Jules-Ferry; tél. H2 59-11 et H2 59-12.
ANCEL Daniel et Fils, 103, boulevard de Strasbourg; tél. H2 66-00 et H2 66-01.
ARIÈS Henry, S. à r. l., 212, quai George-V; tél. H2 47-45.
BARON Marcel, 1, rue Dubocage-de-Bléville; tél. H2 31-60.
BAUZIN (Les Successeurs de Robert), 16, rue Paul-Souday; tél. H2 48-49 à 48-52.
BRITISH RAILWAYS SOUTHERN REGION, Gare Maritime, quai Southampton; tél. H2 72-81 et H2 72-82.
CHARGEURS RÉUNIS (Compagnie Maritime des), 99, boulevard de Strasbourg; tél. H2 53-61.
C. C. M. T. (Cie Charbonnière de Manutentions et de Transports), 113, boulevard de Strasbourg; tél. H2 67-17.
C. F. C. T. (Cie Française de Consignation et de Transit), 50, rue Jules-Lecesne; tél. H2 38-25.
C. F. E. T. T. (Cie Française des Extrats Tinctoriaux et Tannants), 83, boulevard de Strasbourg; tél. H2 37-15.
COMPAGNIE FRANÇAISE DE MARINE ET DE COMMERCE, 53, cours de la République; tél. H2 20-30.
COMPAGNIE NOUVELLE DE MANUTENTIONS, 235, rue Anfray; tél. H2 32-50.
C. M. F. A. (Consortium Maritime Franco-Américain), 142, boulevard de Strasbourg; tél. H2 59-00.
C. M. F. B. (Comptoir Maritime Franco-Belge), 142, boulevard de Strasbourg; tél. H2 32-80.
COLLARD E. et Fils, 105, boulevard de Strasbourg; tél. H2 69-40.
CUNARD Steamship C° Inc, 45, rue Lord-Kitchener; tél. H2 31-12.
CURRIE J. M., 5, place Léon-Meyer; tél. H2 79-20.
COURTAGE ET CONSIGNATION MARITIME (Sté), 12 bis, rue Jules-Lecesne; tél. H2 50-61 à 50-63.
DABLAING André, 8, rue Geffray; tél. H2 30-93.
DANON Joseph, 5 bis, place Léon-Meyer; tél. H2 76-74 et H2 76-55.
DELMAS-VIELJEUX (Sté Navale), 5, place Léon-Meyer; tél. H2 22-33.
DERUDDER E. et Cie, S. à r. l., 42bis, rue Jules-Siegfried; tél. H2 67-40 et H2 67-01.
DERVIEU et DELAHAIS (Sté havraise), 7, rue Dubocage-de-Bléville; tél. H2 20-12.
DOCKS FRIGORIFIQUES DU HAVRE, Chaussée Herman-du-Pasquier; tél. H8 09-45.
DOCKS-ENTREPOTS DU HAVRE (Cie), 10, place Léon-Meyer; tél. H2 27-32 à 27-34.
DOCKS INSDUTRIELS, Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 36-52.
DUBOIS (Sté des Établissements Édouard), 24, rue Fontenoy; tél. H2 71-02.
DUBRUILLE (Agence Maritime et Routière), 223, rue Anfray; tél. H2 56-63 et H2 56-64.
DUCLOS et Cie, S. à r. l., 93, boulevard de Strasbourg; tél. H238-77.
DUSSUEIL et Cie, Franklin Building, rue du 12e-R.-I.; tél. H2 23-82.
ÉMO Léonce, S. à. r l., 41, rue Jules-Siegfried; tél. H2 23-34.
ENGELBRECHT M. H., 7 bis, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 38-49.
ENTREPOTS FRIGORIFIQUES DE L'UNION, 3, rue de Mulhouse; tél. H8 09-61 et H8 09-62.
FELLER (Maison), Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 22-07
FERON G., DE CLEBSATTEL E. et Cie, 12, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 34-87.
FERRY Georges, 44, rue Lord-Kitchener; tél. H2 58-54.
FOUCHER E. (Agence Maritime), 5, rue Casimir-Périer; H2 36-37.
FRANCO-BRITANNIQUE (Sté de Consignation Maritime), 45, rue Lord-Kitchener; tél. H2 55-75 à 55-79.
GENESTAL (Maison), 44, rue Jules-Siegfried; tél. H2 53-11 à 53-17.
GONDRAND Frères (Sté Française de Transports), 55, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 35-16 et H2 35-17.
GRANDCAMP L., 85, rue Michelet; tél. H2 40-31.
HALLIEZ J., 32, rue Jules-Lecesne; tél. H2 35-56.
H. P. L. M. (Cie Générale de Navigation), 117, boulevard de Strasbourg; tél. H2 23-00 et H2 53-61.
HAVRE-TRANSIT J. H. SCHMITZ, Baraquement A, chaussée du 24e-Territorial; tél. H2 39-89.
JAMEIN (Maison), Franklin Building, rue du 129e-R.-I., tél. H2 51-16.
JOKELSON et HANDSTAEM, 7, rue Dubocage-de-Bléville; tél. H2 57-05 et H2 57-06.
JONEMANN (Sté Anonyme de Transports), 87, rue Michelet; tél. H2 21-40.
KIMPTON (Sté Anonyme E. A.), 4, rue Paul-Souday; tél. H2 24-27 à 24-29.
LANGSTAFF, EREMBERT et C°, Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 58-50 à 58-52.
LAURI et Cie, S. à r. l., 204, quai George-V; tél. H2 45-56.
L'HERBIER Hector et Cie, 7, rue Dubocage-de-Bléville; tél. H2 59-67 et H2 59-68.
LEJEUNE Charles, 4, rue Dubocage-de-Bléville; tél. H2 56-98.
LENARS (Agence Maritime A.), S. à r. l., 225, rue Anfray; tél. H2 41-90.
LESAGE (Agences Maritimes Henry), 10, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 40-30.
LETOURNEUR (Maison Victor), 19, rue Franklin; tél. H2 44-33.
LOISEL et Cie, S. à r. l., 16, rue Franklin; tél. H2 35-36.
MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS (Cie des Entrepôts et), 37, rue Jules-Lecesne; tél. H2 46-39.
MERGAULT et Cie, Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 79-40.
MORGAND Pierre et Fils, S. à r. l. 138, quai George-V; tél. H2 64-65.
MORY et Cie, 53, cours de la République; tél. H2 78-94.
OCCIDENTALE AFRICAINE (Sté), îlot V 37, esc. 18, rue de Paris; tél. H2 60-44.
ODINET (Maison), S. à r. l., 117, boulevard de Strasbourg; tél. H2 56-02.
PERIGNON Félix S. A., 42, rue Ernest-Renan; tél. H2 32-30.
PERON E. (Maison), S. à r. l., V 6, rue Bernadin-de-Saint-Pierre, Bâtiment J; tél. H2 48-11.
PILET-DESJARDINS R., 41. rue Jules-Lecesne; tél. H2 33-19.
PILLET et Cie, 8, place Jules-Ferry; tél. H2 75-47 à 75-49.
PLATE et C°, 5, rue du Gal-Archinard; tél. H2 47-44 et H2 25-03.
RAMSAY, 57, rue Jules-Lecesne; tél. H2 36-39.
RANCHERAYE (H. de la) et Cie, S. à r. l., 234 ter, rue Gal-Archinard; tél. H2 43-35.
RAOUL-DUVAL et Cie, S. à r. l., 7, place Léon-Meyer; tél. H2 61-21.
ROY (Transit et Transports Jules), quai d'Angoulême; tél. H2 21-85.
S. C. A. C. (Sté Commerciale d'Affrètement et de Commissions), Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 62-19.
S. C. T. T. (Sté Commerciale de Transports Transatlantiques), 101, boulevard de Strasbourg; tél. H2 67-84.
SOCIÉTÉ CENTRALE DE RÉCEPTION DE COTON, 61, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 60-41 et H2 60-42.
SOCIÉTÉ DU COMMERCE D'OUTRE-MER, 3 et 5, rue Hélène-Boucher, tél. H2 26-77.
S. E. M. E. T. (Sté d'Entreprises Maritimes et Terrestres), V. 37, esc. 17, rue de Paris; tél. H2 38-23.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE SURVEILLANCE, 4, avenue Victoria; tél. H2 58-04 à 58-06.
SOCIÉTÉ HAVRAISE DE COMMERCE, 97, boulevard de Strasbourg; tél. H2 46-08.
SOCIÉTÉ HAVRAISE DE CONSIGNATIONS S. A., 5, place Léon-Meyer; tél. H2 68-75.
S. H T. T. (Sté Havraise de Transport et de Transit), Baraquement A, chaussée du 24e-Territorial; tél. H2 39-88.
S. I. T. C. O. (Sté Internationale de Transit et de Commerce), 5, place Léon-Meyer; tél. H2 43-55.
STADELMANN (Maison), 133, quai George-V; tél. H2 43-31.
S. T. I. M. (Sté de Travaux et Industries Maritimes), rue du 129e-R.-I., Franklin Building; tél. H2 60-94.
STRAUSS (Agence Maritime), Franklin Building, rue du 129e-R.-I.; tél. H2 66-41 et H2 66-42.
SOYER-DEVAUX, 132, boulevard de Strasbourg; tél. H2 59-64.
SUYWENS (Agence Maritime A.), 52, avenue Foch; tél. H2 43-34.
TAQUEY E. L., S. à r. l., 9, rue Anatole-France. tél; H2 49-86.
THOMAS MEADOWS S. A., 234 ter, rue Gal-Archinard; tél. H2 40-80.
VAIRON (Agence Maritime), 101, boulevard de Strasbourg; tél. H2 32-10.
VATINEL Georges et Cie, S. à r. l., 101, boulevard de Strasbourg; tél. H2 24-68.
VINCENT (Agence Maritime), 5, place Léon-Meyer; tél. H2 64-86.
WEBER, DEWULF, CAILLERET et Cie, 5, place Léon-Meyer; tél H2 34-12
WORMS et Cie, 140, boulevard de Strasbourg; tél. H2 65-01.
SOCIÉTÉ COMMERCIALE INTEROCÉANIQUE, 24, rue du Mal-Galliéni; tél. H2 61-91 à 61-93.

LE HAVRE



Vue aérienne du port du Havre

LE NOUVEAU VISAGE DU PORT DU HAVRE

Le 1er septembre 1954, le navire américain « Pocahontas Fuel » pénétrait dans le port du Havre avec quelque 10.000 tonnes de houille américaine, le premier arrivage de charbon de cette provenance enregistré ici depuis plus d'un an et demi.

La cargaison fut débarquée aux moindres frais et avec une rapidité qui fut unanimement appréciés par les usagers. En effet, ce chargement, destiné à la Suisse, fut mis sur wagons et à quai en quelques heures et dès le lendemain le navire était en état de reprendre la mer.

Cette cargaison faisait suite à près de 260.000 tonnes de charbons américains transitées pour la Suisse via Le Havre au cours des années 1947 à 1952.

Avant guerre, les expéditions vers la Confédération Helvétique formaient la partie principale et aussi la plus constante du transit international au Havre. Elles portaient en 1938 sur plus de 5.500 tonnes de marchandises, dont 1.400 tonnes de cuivre, 1.000 tonnes de café, 600 tonnes de fruits, 400 tonnes de minerais et 400 tonnes de bois. En 1952, elles s'élevaient à près de 50.000 tonnes dont 45.000 tonnes de houille, 3.000 tonnes de marchandises groupées et 1.000 tonnes de bois et 600 tonnes de fruits frais. A la sortie, 5.000 tonnes de marchandises suisses, dont 4.000 tonnes de groupages utilisaient le port du Havre.

Pour aussi dignes de considération que soient ces tonnages, ils ne représentent qu'une bien faible partie des 8 millions de tonnes de marchandises que la Suisse doit importer chaque année pour satisfaire ses besoins normaux.

Le Havre mérite mieux.

Ses facilités d'accès, les grandes profondeurs dont il dispose, sa situation à l'entrée de la Manche, extrêmement avantageuse pour les navires « pressés », expliquent en grande partie le développement de son trafic passagers, de ses importations pétrolières et la faveur dont il jouit auprès des armements, assurant sur un rythme régulier la desserte des principaux itinéraires maritimes aboutissant dans les ports de l'Europe du Nord. En fait, Le Havre est le seul port français susceptible de recevoir des navires de n'importe quelles dimensions.

Le voyageur non averti, qui viendrait au Havre pour la première fois, aurait quelque peine à imaginer que l'établissement maritime dont il visiterait les installations fut, il y a juste dix ans, le port le plus détruit du continent.

Très rapidement, il est vrai, le chaos qui régnait au Havre en 1944 a fait place à un ensemble d'installations dont un certain nombre demeurent sans rivales dans aucun port européen et parfois même mondial.

Plus de 18.000 mètres carrés de front d'accostage sont à la disposition des navires de mer et de la batellerie. Parmi les quais à grandes profondeurs, il convient de faire mention particulière des quais Hermann du Pasquier dans le bassin Bellot (à flot) et Joannès Couvert dans le bassin Théophile Ducrocq (bassin de marée). Le premier, spécialement conçu pour faciliter le chargement et le déchargement des grands cargos, offre une longueur de 1.550 mètres et une largeur de 21 mètres tout à fait exceptionnelles. Il est équipé de 3 voies ferrées, bord à quai, et de grues à semi-portiques dont le type facilite au maximum la circulation et le stationnement des wagons et voitures. Le long du quai Hermann du Pasquier ont été implantés 7 hangars ultramodernes accessibles de plain-pied du côté bassin et munis de quais hauts du côté terre pour rendre plus aisées les manutentions sur camions et wagons. Tel qu'il se présente maintenant, le quai Hermann du Pasquier est sans rival dans le monde entier.

Le quai Joannès Couvert, actuellement reconstruit sur 1.350 mètres, mesurera 2.100 mètres de long lorsque, achevé, il unira le quai en retour de la forme de radoub n° 7 au fond du bassin à l'extrémité ouest de l'ancien quai de Floride. Le quai Joannès Couvert supporte déjà 3 gares maritimes dont 2 appartiennent au Port Autonome et la plus importante à la Compagnie Générale Transatlantique. Ce quai, spécialement affecté aux paquebots n'en est pas moins équipé d'excellentes installations pour les navires de charge, au même titre que le quai d'Escale (3 hangars, dont un équipé d'une gare maritime) dans l'arrière-port, à quelques minutes de la pleine mer.

Le port du Havre connaît d'autres sujets de fierté. C'est le Havre qui possède le plus grand hangar portuaire du monde, le célèbre hangar aux Cotons, de 735 mètres de long et de plus de 8 hectares de superficie. Ce hangar, partiellement reconstruit après la guerre, permet les opérations de manutention, de pesage et d'allotissement dans des conditions idéales; il a été particulièrement étudié en vue de la protection contre le feu.

Face au hangar aux Cotons, de l'autre côté du bassin Vétillart, s'étend le parc aux bois coloniaux, terre-plein de 11.000 mètres carrés desservi par 6 portiques de 10 tonnes, outillage indispensable si l'on songe que le port du Havre est le plus grand importateur de bois exotiques de toute l'Europe.

En vue de parfaire son équipement, les responsables du port étudient ou exécutent actuellement d'autres moyens matériels ayant pour but d'obtenir dans les meilleures conditions les chargements de pondéreux, de fruits, et de toutes les marchandises conservées par le froid. Celles-ci disposent d'ores et déjà de possibilités de stockage importantes atteignant plus de 8.000 tonnes dans les magasins des Docks Frigorifiques.

Le parc des grues du Port Autonome a été de son côté entièrement reconstruit depuis la guerre. A l'heure actuelle, il se compose de quelque 200 engins de levage de types très différents, allant de la grue de 1,5 t. jusqu'à la bigue flottante de 200 tonnes.

Entièrement détruits pendant la guerre, les moyens de radoub du port du Havre ont été depuis longtemps reconstruits. Sept formes de radoub sont à la disposition des navires, telle la forme n° 7 dont les dimensions permettent la réparation et l'entretien des plus grandes unités marchandes actuellement à flot.

Il reste à dire que le port offre aux navires qui le fréquentent les conditions d'accès et de séjour les plus sûres. Au sémaphore des moyens de transmission très perfectionnés sont en service. Ils comprennent, notamment, la télécommande des mâts de signaux, la radio, la phonie et surtout le radar. L'appareil radar, propriété du Port Autonome du Havre, a été spécialement construit pour ses besoins. Il est un modèle du genre et a d'ores et déjà rendu à la navigation les plus signalés services.

Enfin, le port dispose d'une flotte de remorqueurs fort importante dont de nombreuses unités dépassent 1.000 CV de puissance, l'une d'elles atteignant 1.800 CV.

Cette brève description du port du Havre serait incomplète si nous ne mentionnions à part le port pétrolier : on sait que cette fonction pétrolière s'est accrue en quelque trente ans dans des proportions considérables. Aujourd'hui, le port qui manutentionne chaque année quelque 10 millions de tonnes d'hydrocarbures, est capable de recevoir en même temps 6 pétroliers d'une charge utile de 32.000 tonnes.

Au moment où paraîtront ces lignes, un troisième bassin pétrolier, susceptible de recevoir des navires de 60.000 tonnes, sera à la veille d'être inauguré. Le port pétrolier du Havre est relié avec les 4 raffineries de la Seine-Maritime ainsi qu'avec de nombreux centres de distribution de la région parisienne par un système de pipe-lines récent et bien compris. Ce mode d'évacuation, le plus moderne, ne doit pas faire oublier les autres moyens classiques dont bénéficie Le Havre pour desservir son hinterland. La Seine, accessible à des chalands de 1.200 tonnes, est la seule voie fluviale française utilisable à grand débit. Par ailleurs, Le Havre se trouve par la route et par la voie ferrée à 200 kilomètres de Paris à peine. On comprendra, dans ces conditions, ses prétentions à assurer avec la Suisse, Suisse romande notamment, des relations encore plus étroites que par le passé.

Le port du Havre, qui a été ces derniers temps visité par un grand nombre de personnalités et organisations helvétiques, offre à l'économie de la nation voisine et amie des facilités auxquelles il espère fermement qu'elle saura faire appel.

LE HAVRE, PORT DE LA SUISSE

pour les bois exotiques

La situation géographique commande toujours l'économie d'un pays; ce principe bien connu, souvent vérifié par l'expérience, s'applique moins à la Suisse qu'à aucun autre pays, et cela résulte surtout des qualités de ses habitants.

Ce peuple sérieux, appliqué, travailleur, épris d'ordre et de méthode, est en effet parvenu à vaincre les différents facteurs susceptibles d'entraver sa prospérité.

Pauvre en ressources naturelles, dépourvu de matières premières, la Suisse a participé à l'essor industriel du XIXe siècle, et a atteint une activité économique inconnue dans beaucoup de pays cependant mieux placés.

Sans accès à la mer, la Suisse dépend plus qu'aucun autre de l'extérieur, et c'est pourquoi depuis longtemps les différents ports d'Europe, tant au Nord qu'au Sud, se sont disputés sa clientèle pour assurer soit ses débouchés, soit ses approvisionnements.

Le port du Havre s'est toujours efforcé d'avoir sa place dans cette activité économique, et d'entretenir des relations commerciales suivies avec la Suisse.

Un résultat très satisfaisant avait été obtenu entre les deux guerres grâce aux mesures prises à la fois par les Compagnies de navigation et la S. N. C. F. qui, sous certaines conditions, avait établi des prix fermes pour les marchandises transitant par Le Havre à destination ou en provenance de la Suisse. Ces efforts bien compris permettaient même de concurrencer la voie fluviale Rotterdam-Bâle, sous réserve d'un minimum de tonnage, pour certaines marchandises pondéreuses, grâce d'ailleurs aux efforts de la direction du Port Autonome du Havre.

Un autre élément qui favorisait également les rapports entre la Suisse et Le Havre était l'importance mondiale des différents marchés havrais du café, du coton, du bois et de bien d'autres articles encore.

Le parc à bois coloniaux dans le port du Havre

Le développement, entre 1920 et 1939, du marché des bois exotiques et coloniaux au Havre exerça un attrait particulier sur la clientèle suisse qui, peu à peu, délaissa le marché d'Hambourg. L'introduction de bois nouveaux comme les bois coloniaux ne se fit cependant que lentement, suivant la prudence du tempérament suisse, et ce n'est qu'après une étude attentive que les bois coloniaux furent régulièrement employés dans leurs différents usages. C'est ainsi que dans l'industrie du déroulage l'Okoumé du Gabon et l'Ayous du Cameroun étaient particulièrement appréciés; pour le tranchage, les acheteurs suisses visitaient régulièrement notre Port pour s'y approvisionner dans les essences exotiques, coloniales et américaines, dont la diversité a fait la réputation de notre Marché.

Les bois de sciage retinrent de plus en plus l'attention des nombreux chantiers de constructions navales, si florissants aux bords des lacs pour la navigation de plaisance; devant les difficultés d'importation des acajous d'Amérique Centrale, ces chantiers s'intéressèrent de plus en plus aux acajous coloniaux, et en particulier de la Côte d'Ivoire.

Enfin, dans les bois spéciaux, le Marché havrais alimentait en hickory les fabriques de skis, en spruce les constructions d'avions et plus spécialement de planeurs, et enfin l'industrie de la coutellerie et de la brosserie trouvait au Havre les ébènes, les palissandres et toute la gamme des bois de fantaisie nécessaires à leurs fabrications.

La guerre devait malheureusement suspendre ces relations et depuis cette période les courants commerciaux se sont plus ou moins trouvés arrêtés et n'ont pu être complètement rétablis. Les bois de déroulage, en particulier l'Okoumé en provenance de l'Afrique Équatoriale française, et le Limbo, en provenance du Congo Belge, arrivent maintenant en Suisse soit par Marseille, soit par le Rhin.

Notre Marché a néanmoins maintenu sa place pour

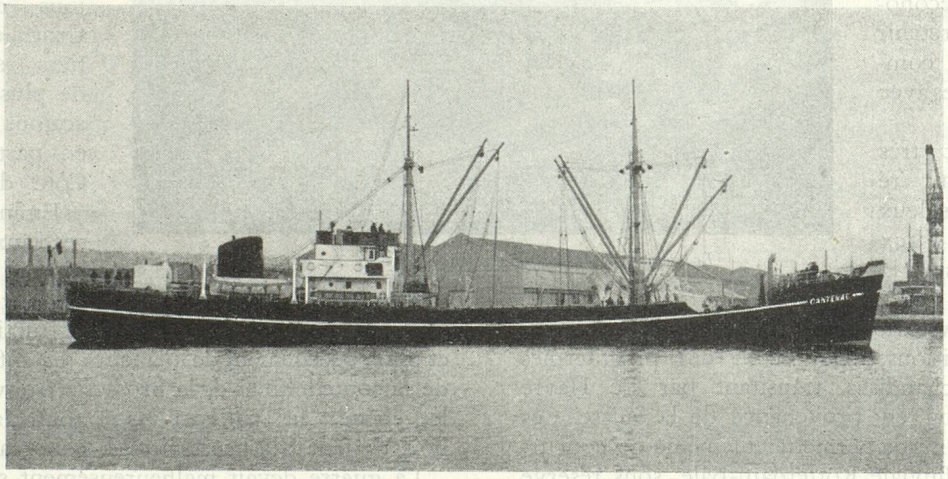
les bois de tranchage et les bois de fantaisie, car il est le seul à présenter dans ces essences une importance et une variété de stock permettant de répondre aux besoins les plus exigeants.

En définitive, si la clientèle suisse est restée fidèle pour les bois d'ébénisterie et de fantaisie à notre Port, c'est son intérêt bien compris qui l'a guidée, mais par contre, il est regrettable que ces rapports ne puissent être maintenus pour les bois de déroulage, comme d'ailleurs pour les marchandises dans le prix desquelles les frais de transport sont un élément important.

C'est indiscutablement de ce côté que réside le problème, qui ne peut être résolu que par la réduction des taux de fret, des frais de transit et de manutention, et enfin des tarifs de transport ferroviaire. Il est nécessaire que les Compagnies françaises de navigation consentent des conditions de passage par le Port du Havre égales à celles dont bénéficient les ports concurrents d'Anvers et de Rotterdam et qu'il soit fait retour au régime des prix fermes pour l'exportation vers la Suisse, comme il en existait avant la guerre. Si ce concours leur est apporté, les transitaires et les exportateurs sauront faire les efforts correspondants pour que Le Havre retrouve la situation dont il jouissait avant la guerre dans le trafic avec la Suisse.

Il y a lieu de tenir compte, en effet, que les pays d'Europe, et particulièrement l'Allemagne, qui était avant la guerre le plus gros fournisseur et l'acheteur le plus important, ont cédé le pas aux autres continents, et en particulier l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, dans l'approvisionnement des industries helvétiques. Il y a là une situation extrêmement favorable pour les différents ports, dont la position géographique leur permet de desservir la Suisse, et le Port du Havre doit prendre toutes les mesures nécessaires pour revendiquer une très grande part de ces opérations, en raison du gain de temps extrêmement appréciable que procurent les transports via Le Havre. Il faut en effet moins de temps pour transporter une marchandise de New-York à Bâle, par voie française, que pour transporter une marchandise de New-York à Anvers ou Hambourg. C'est un fait à souligner, et c'est un avantage que présente Le Havre, sur lequel il y aurait lieu de faire toute la publicité désirable, aussi bien en Suisse que dans les différents pays producteurs.

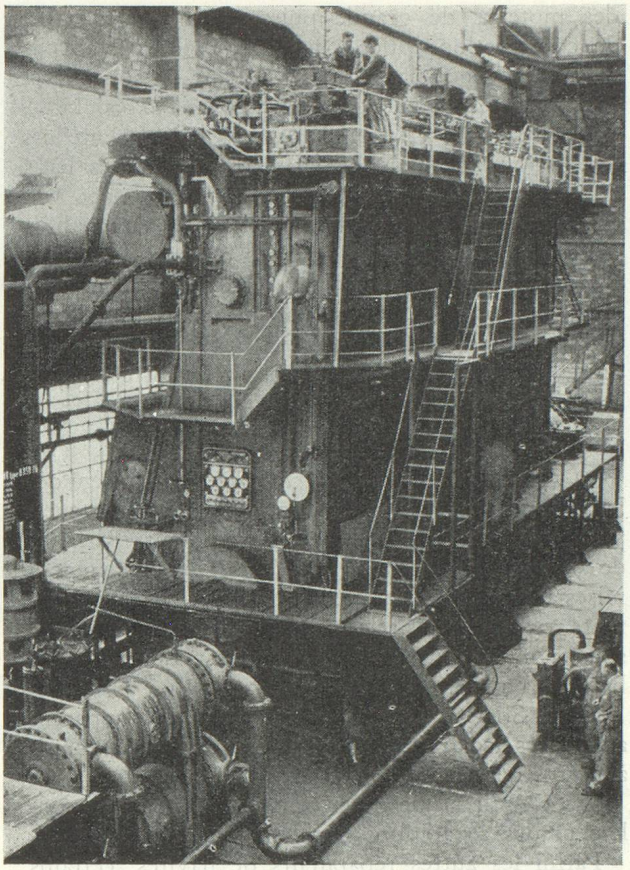
Albert Charles
Vice-Président de la Chambre de Commerce
et du Conseil d'Administration du Port Autonome du Havre
Président de la Fédération Nationale des Importateurs,
Exportateurs, Négociants, Industriels et Commissionnaires
en bois exotiques, coloniaux et américains



Le caboteur « Cantenac »
(Les industries havraises des métaux, cf. p. suivante)

LES INDUSTRIES HAVRAISES DES MÉTAUX

et leurs relations avec la Suisse



Moteur Diesel marin Sulzer, en construction aux ateliers du Havre des Forges et Chantiers de la Méditerranée

Les industries des métaux occupent au Havre une part très importante de l'activité industrielle de ce port. Leurs entreprises emploient 11.000 salariés et sont groupées au sein de la Chambre syndicale des constructeurs mécaniciens, chaudronniers, fondeurs et des professions qui s'y rattachent de l'arrondissement du Havre.

La moitié du personnel est occupé aux constructions et réparations navales, l'autre moitié travaille dans des entreprises de fabrications diverses.

A. — Constructions et réparations navales

Dans ce groupe figurent deux chantiers construisant des navires de mer et un chantier plus spécialisé dans les constructions fluviales; ce sont :

1° *Les Chantiers et ateliers Augustin-Normand*, fondés en 1728 à Honfleur et transférés au Havre en 1817, qui sont les plus anciens de France et peut-être même du Continent. Ils ont été des novateurs en matière de constructions navales. C'est, en effet, dans leur établissement, en 1840, que fut construit le premier bateau à hélice sur lequel ce propulseur a été réalisé dans la forme où depuis il a sillonné toutes les mers. Ils ont, à leur actif, des coques qui réalisèrent par leur tracé des exploits remarquables de vitesse, tel le yacht royal de Prusse : Grille », ainsi que de nombreux torpilleurs et contre-torpilleurs pour diverses marines nationales.

Avec la construction des moteurs Diesel, ils se sont également spécialisés, entre les deux dernières guerres, dans la construction des sous-marins, tant pour la Marine française que pour les Marines étrangères.

Actuellement, ces chantiers entièrement reconstruits et modernisés, sont les premiers à avoir mis en chantier des navires utilisant comme appareils moteurs des générateurs de gaz à pistons libres et des turbines à gaz.

Leurs cales leur permettent de lancer tous types de navires jusqu'à 130 mètres de longueur et des cargos de 6.000 tonnes DW.

2° *Les Forges et chantiers de la Méditerranée*, comme les précédents, furent à l'origine de l'utilisation et du perfectionnement des machines à vapeur sur les navires.

Cette Société exploite depuis 1910 la licence Sulzer pour l'exécution de moteurs Diesel marins. Ces moteurs sont entièrement réalisés dans les ateliers du Havre qui travaillent ainsi depuis de longues années en collaboration très étroite avec la Société Sulzer Frères de Winterthur. Ils réalisent actuellement

des moteurs de grande puissance de 6.700 CV., de construction entièrement soudée. Leurs moyens mécaniques leur permettent l'usinage, la soudure et la stabilisation d'éléments de près de 30.000 kilos. La Société Sulzer vient de confier à ces ateliers l'exécution de la plaque de fondation et des bâtis d'un moteur de 12 cylindres d'environ 15.000 CV en cours de construction aux ateliers de Winterthur.

Les navires construits par ces chantiers sont des types les plus divers : dragues, remorqueurs, bateaux-feux, cargos, paquebots transmanche, torpilleurs, bananiers, etc.; leurs cales permettent de lancer des unités de 136 mètres et d'un déplacement d'environ 4.000 tonnes DW.

3° *Les Ateliers Duchesne et Bossière* construisent des bâtiments fluviaux : remorqueurs, automoteurs-pétroliers de 800 tonnes, des automoteurs Rhénans de 900 tonnes, dont 16 unités ont été récemment mises en service. Entièrement soudés, ces automoteurs par leurs tôles relativement très formées (arrière sous voûte) constituent l'équivalent de véritables bateaux de mer.

Cette Société construit également des appareils auxiliaires de navires : guindeaux, cabestans, appareils à gouverner électriques et hydrauliques, etc.

Les chantiers que nous venons de citer font également des réparations navales.

Parmi les autres réparateurs de navires, certains comme *les Ateliers Beliard, Crighton et C^le^* construisent des treuils et guindeaux et fabriquent également des appareils de cuisine et de boulangerie pour la Marine. D'autres, comme *les Ateliers Caillard et C^le^* sont spécialisés dans la construction d'appareils de levage terrestres, comprenant notamment des grues à vapeur, Diesel et électriques, des portiques de déchargement, des ponts roulants, des bennes piocheuses, des passerelles à passagers. Les grues de port modernes, électriques et à variation de portée équilibrée, ont établi la réputation de ces constructions dans presque tous les ports français.

Les Ateliers Maugars fondent et usinent les métaux cuivreux et fabriquent des accessoires d'armement, tels que : hublots, fenêtres, appareils sonores, robinetterie, etc.

Les Ateliers Veille exécutent des chaînes marines de tous calibres.

B. — Fabrications diverses

Certaines usines sont productrices de métaux. Ce sont notamment : *la Société « Le Nickel »* qui affine les produits en provenance de la Nouvelle-Calédonie. *La Société des Produits métallurgiques* qui possède une fonderie de fonte spécialisée pour les pièces de moteurs, pièces réfractaires, pièces résistant aux acides et frottements, etc. *La Fonderie du Havre et de Normandie* pour toutes pièces en fonte jusqu'à 16 tonnes.

D'autres entreprises, installées au Havre pour bénéficier des facilités d'approvisionnement et d'évacuation de leur production, sont très importantes et bénéficient d'une large renommée. Parmi celles-ci nous citerons : l'Établissement du Havre de la *Compagnie électro-mécanique* qui acheta en 1920 les Établissements havrais de la Société américaine *Westinghouse*. Dans d'importants ateliers spécialisés, cette Société fabrique des transformateurs électriques depuis 650kVA. jusqu'aux plus hautes puissances, des interrupteurs à air comprimé, l'appareillage électrique à haute et moyenne tensions, des condenseurs, des fours et chaudières électriques. On y équipe également les locomotives électriques qui tirent les trains rapides des réseaux français, telles les 2D2 de 4.800 CV qui équipent la ligne Paris-Lyon. Cette société construit sous licence Brown Boveri, un matériel de réputation mondiale. Une de ses filiales fabrique sous licence Hoover du matériel électro-domestique.

Les tréfileries et laminoirs du Havre fabriquent dans leurs usines métallurgiques des fils et câbles, nus ou étamés, en cuivre ou alliages de cuivre, fils et câbles aluminium ou alliages d'aluminium, câbles aluminium acier pour lignes haute tension, barres rondes ou profilés en cuivre, aluminium et leurs alliages, des fils de trolley, etc. En métaux ferreux, elles fabriquent des fils et câbles en acier pour les mines, la batellerie, etc.

Cette Société possède également une usine de textiles : *Les corderies de la Seine*, qui travaille le sisal, le chanvre, pour en faire toute la gamme de ces produits depuis la ficelle du boucher, la ficelle lieuse pour la moisson, jusqu'aux plus grosses aussières pour la Marine.

Une petite entreprise : la *Société mécanique verrière*, est spécialisée dans la construction de machines à fabriquer les bouteilles entièrement automatiques. Ce type de machine est breveté dans les principaux pays d'Europe et aux U. S. A.

***

Nos industries ont maintenant retrouvé leur pleine capacité de production. Elles disposent d'un matériel modernisé et d'une main-d'œuvre professionnellement qualifiée.

Elles ne demandent qu'à satisfaire une clientèle étrangère et nous pensons que les relations industrielles et commerciales entre nos industries havraises et la Suisse — notamment en matière d'armement maritime — devraient être plus développées et suivre en cela l'exemple des relations techniques qui, comme nous l'avons vu ci-dessus, se sont établies très efficacement entre deux des plus importantes sociétés suisses et deux de nos principales usines.