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

Artikel: La Rochelle : l'établissement portuaire de la Rochelle-Pallice
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888550

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

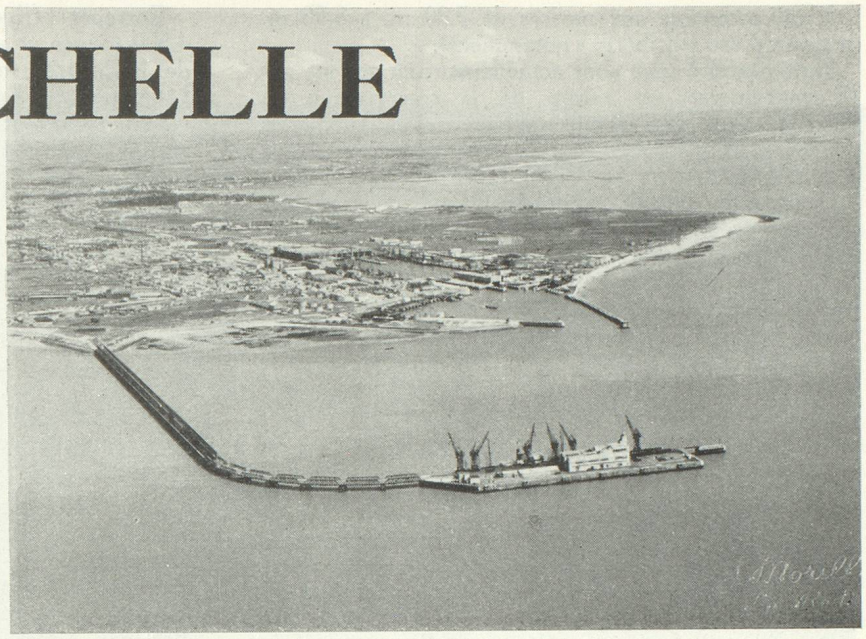
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 09.07.2025

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

LA ROCHELLE



Vue générale du port de La Rochelle

L'ÉTABLISSEMENT PORTUAIRE DE LA ROCHELLE-PALLICE

La physionomie actuelle du port de La Rochelle-Pallice s'explique par l'évolution subie par l'établissement portuaire depuis le XIIe siècle.

Le centre de l'activité maritime s'est successivement déplacé pour se concentrer à l'heure actuelle dans le bassin extérieur de La Rochelle-Ville construit en 1862 et au port de La Rochelle-Pallice construit en 1890.

Le trafic, dès lors, progresse rapidement et l'agglomération rochelaise ne cesse de s'accroître.

STRUCTURE ACTUELLE DU PORT ET DE L'OUTILLAGE

I) La Rochelle-Ville

LE BASSIN EXTÉRIEUR DE LA ROCHELLE-VILLE :

C'est par excellence, un port de pêche. Cependant un certain trafic commercial s'y fait toujours.

Donnant directement dans l'avant-port, il reçoit les chalutiers hauturiers et les cargos de moyen tonnage dont le tirant d'eau peut varier entre 4,80 m. et 6,40 m. selon l'état de la mer.

Sur le quai Est de ce bassin, la Chambre de commerce va achever prochainement, dans le prolongement de bâtiments réservés aux Pêcheries, d'importantes installations d'ailleurs déjà partiellement mises en exploitation. Elles comprennent :

— une halle de vente de près de 210 mètres de long et de 20 mètres de large. Elle permettra le déchargement simultané de dix bateaux par tour de vente. La cargaison de ces bateaux, triée et mise en caisses de 50 kilos, est vendue ensuite à la criée.

— 78 magasins de mareyeurs avec chambres froides alimentés en eau épurée.

— une gare S. N. C. F. et des quais d'embarquement ferroviaire et routier.

L'équipement du bassin comprend, par ailleurs, 5 grues électriques et un slip-way.

C'est la pêche du poisson de qualité, qui est surtout pratiquée à La Rochelle.

Les poissons fins y abondent (merlu ou colin, dorades, soles). En 1953, le total des apports de poissons a été de 16.000 tonnes. Sur la base de la valeur des pêches, le port s'est classé en 1954 au 3e rang.

La pêche à la morue est également pratiquée à La Rochelle. Il a été débarqué en 1953, 1.200 tonnes.

II) La Rochelle-Pallice :

a) INFRASTRUCTURE :

L'établissement maritime de La Rochelle-Pallice comprend :

1° *Un avant-port*, vaste plan d'eau de 12 ha. ½ limité au sud par une jetée de 626 mètres et au nord par un quai de marée au pied duquel a été creusée une souille de 300 mètres de long. 30 mètres de large et dont le radier est à la cote (—9). Ce quai constitue actuellement, avec ses équipements annexes, le port pétrolier.

2° *Un bassin à flot* relié à l'avant-port par une écluse à sas de 235 mètres de longueur sur 22 mètres de large. C'est un vaste bassin rectangulaire de 565 mètres sur 201 mètres creusé à la cote (—4,20) consacré au trafic commercial et à la réparation des navires.

Il est accessible aux navires de 7,20 m. à 8,50 m. de tirant d'eau (« Liberty » notamment).

Huit postes à quai sont actuellement en service sur 12 avant-guerre, en raison de la construction de l'énorme base sous-marine édifiée par les Allemands pendant l'occupation et dont on ne peut guère envisager la démolition.

3° *un môle d'escale*, complément indispensable des ouvrages précédents. C'est une masse de béton, construite à 1 kilomètre environ de la côte, mesurant 280 mètres sur 60 et reliée à la terre ferme par un viaduc de 1.120 mètres de long et comprenant une route, une voie ferrée, un pipeline et deux passages pour piétons.

Orienté sensiblement Nord-Sud, le môle proprement dit a été construit sur des fonds de (—11) et (11,50) aux plus basses mers ce qui lui permet de recevoir les plus grands navires actuellement à flot.

b) SUPERSTRUCTURE :

1° *Hangars*. Actuellement, 10 hangars sont en service offrant une surface couverte de 17.091 mètres carrés.

Cinq de ces hangars sont situés au quai nord du bassin à flot et les 5 autres au quai sud.

Par ailleurs, deux petits hangars, d'une superficie totale de 774 mètres carrés sont installés sur le môle d'escale.

Enfin, la Chambre de commerce construit actuellement sur le quai nord du bassin un vaste hall climatisé destiné au trafic. :

des agrumes et primeurs,
des viandes congelées,
des poissons congelés,
et de toutes marchandises placées sous le régime du froid.

Ce bâtiment à deux étages comprend un hall climatisé où s'effectue la manutention, et relié par des toboggans et des monte-charges au rez-de-chaussée où s'effectue le chargement des wagons et camions.

Il est également relié (par des monte-charges) au second étage où vont prochainement être aménagées des chambres de stockage pour les primeurs et agrumes, chambres de stockage qui offriront la possibilité à l'importateur de conserver les marchandises en l'attente des demandes du marché.

2° *Engins de manutention*. Ils comprennent 28 grues électriques, des appareils « Reddler » et des wagons-trémies utilisés pour le déchargement des céréales en vrac.

Enfin, un réseau de cabestans, de canalisations électriques, de bennes rondes et automatiques, de nombreux engins de transport viennent compléter cet ensemble.

3° *Formes de radoub*. Situées au sud-ouest du bassin à flot, les deux formes de raboud actuellement exploitées permettent d'effectuer toutes les grosses réparations sur les grands navires.

Elles ont respectivement 176 mètres et 107 mètres de longueur utile et sont desservies par une grue de 3/20 tonnes.

4° *Divers :*

Installations du port pétrolier. — Outre les pompes spéciales destinées à l'aspiration ou au refoulement des hydrocarbures, le port pétrolier comprend de nombreux bacs dont la capacité s'élève à environ 70.000 mètres cubes pour le secteur civil.

Entrepôt frigorifique. — D'une capacité de 4.500 tonnes et installé au quai nord, il est aménagé de façon très moderne et a déjà stocké depuis la Libération de La Rochelle plus de 22.000 tonnes de viande frigorifiée importée d'Amérique du Sud. Cet entrepôt est relié par une passerelle au hall climatisé.

Cuverie. — Une cuverie de 20.000 hectolitres, située également au quai nord et reliée au quai par pipe-lines, permet de recevoir avec ses installations annexes, de 55,000 à 60.000 hectolitres de vin par mois.

Gare maritime. — Une gare maritime moderne sur le môle d'escale complète l'outillage du port et en fait un véritable port de vitesse pour passagers.

Lignes de navigation. — Au départ de La Pallice, les pays suivants sont directement régulièrement desservis :

Allemagne occidentale, Antilles étrangères (Cuba, Haïti, Domicaine, Porto-Rico, Jamaïque), Belgique, Canada, Ceylan, Chili, C. O. A., Colombie, Côte des Somalis, Danemark, Norvège, Suède, Finlande, Égypte, Espagne, États-Unis, Équateur, Grande-Bretagne, Grèce, Hollande, Hong-Kong, îles Bahamas, îles Bermudes, Inde, Israël, Japon, Liban, Malaisie, Malte, Maroc-Algérie-Tunisie, Mexique, Pakistan, Panama, Pérou, Philippines, Syrie, Trinité, Turquie, Venezuela, Viet-Nam. (Pour tous renseignements concernant ces lignes s'adresser à la Chambre de commerce de La Rochelle).

PROJETS D'EXTENSION DU PORT

La Chambre de commerce se préoccupe de mettre à profit les possibilités exceptionnelles de la rade de La Pallice et, en accord avec le comité d'Action du grand port de la Pallice, elle a proposé un projet d'extension qui permettrait aux plus gros navires une rotation très rapide. On peut noter que la tendance actuelle de la construction navale s'oriente vers les gros tonnages. Les chantiers construisent actuellement des pétroliers de 40.000 tonnes. Aux cargos du type « Liberty », succèdent maintenant les « Mariners ».

Il est normal, dès lors, que la Chambre de commerce souhaite une meilleure utilisation de la rade de La Pallice qui offre le mouillage extérieur le plus profond, le mieux abrité et le plus sûr de toute la côte de l'Atlantique.

Ce vœu de la Compagnie consulaire s'inscrit bien dans l'ordre des constatations qui peuvent être faites lorsque l'on considère l'évolution de l'établissement portuaire qui est marquée par la recherche constante d'une adaptation des moyens portuaires aux exigences du trafic. La chance de La Rochelle-Pallice est d'avoir toujours été, et d'être encore, particulièrement bien douée par la géographie pour faire face à ces adaptations nécessaires.

Le développement agricole de son arrière-pays, que le plan de modernisation et d'équipement se propose, contribuera à donner une physionomie définitive à ces chances, surtout si l'on considère par ailleurs les possibilités de liaisons qui s'offrent en direction de l'Europe Centrale et particulièrement à la Suisse. A cet égard, l'idée d'un itinéraire routier La Rochelle-Zurich se révèle bien comme une vue d'avenir.