

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 52 (1972)
Heft: 2: Les ports industriels

Artikel: La zone industrielle portuaire du Havre et l'industrie helvétique
Autor: Bastard, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886720>

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: 11.05.2025

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

La zone industrielle portuaire du Havre et l'industrie helvétique

Paul BASTARD

Les grands ports européens modernes sont des mondes complexes dont la vocation en tant que pôles industriels de première grandeur est une des caractéristiques spectaculaires de l'évolution économique contemporaine. Cette évolution est à la fois si rapide et parfois si récente que l'ampleur des transformations qu'elle entraîne n'est pas toujours perçue dans ses dimensions réelles.

Le grand mouvement qui pousse l'industrie de base et à sa suite les industries de transformation à s'installer au bord de l'eau est dû à un ensemble de facteurs convergents tels que : l'épuisement progressif des gisements de matières premières de notre continent qui s'accompagne de la mise en exploitation d'autres réserves d'accès plus facile en Amérique et en Afrique, la baisse des coûts de transports maritimes due au gigantisme et à la spécialisation des navires modernes, ainsi qu'à l'accroissement des échanges internationaux, l'augmentation considérable des importations de pétrole brut.

Tous ces éléments ont contribué et contribuent de nos jours à rapprocher l'activité industrielle des sites portuaires privilégiés. Parmi ceux-ci il est utile de rappeler la hiérarchie actuelle des grands ports européens. Elle s'établit comme suit en 1971 : Rotterdam avec plus de 220 millions de tonnes de trafic, Anvers avec 80, Marseille avec 75, Londres et Le Havre avec 60.

Mais si l'on considère dans son ensemble le littoral de l'Europe Continentale du Nord-Ouest, on remarque que le Port du Havre, premier port français de ce secteur, dispose d'une rente de situation exceptionnelle présentant les caractéristiques suivantes :

— Proximité d'une eau très profonde qui permet, sans travaux de dragages excessifs, d'accueillir les plus grands navires actuels ou à venir tels que les pétroliers d'un million de tonnes sur le nouveau terminal d'Antifer (mis en chantier au début de 1972) ou les minéraliers de 250 000 tonnes au cœur même de la zone industrielle, grâce à la nouvelle écluse de 400 mètres de long, 65 mètres de large et 24 mètres de profondeur (mise en service en décembre 1971).

— Position géographique favorable dans la mesure où elle permet au Havre d'être non seulement le plus occidental des grands ports du Nord-Ouest de l'Europe, ce qui réduit la durée de route des grands navires, mais encore d'être placé en deçà du Pas-de-Calais, c'est-à-dire d'une façon qui leur évite l'emprunt d'un détroit où la navigation pose des problèmes de régulation de plus en plus difficiles.

— Complément fluvial de qualité vers Paris permettant l'acheminement au grand gabarit au moyen d'automoteurs et de pousseurs de 4 000 tonnes, d'un trafic annuel qui atteint actuellement près de 5 000 000 tonnes de marchandises et de produits en vrac. Il faut souligner ici l'intérêt déterminant qu'il y a pour un grand port à être prolongé

vers l'intérieur des terres par une voie d'eau moderne. Là réside une des principales raisons de la fortune de Rotterdam et d'Anvers et l'une des causes du déclin des ports uniquement tournés vers la mer.

— Présence d'une réserve foncière très importante de 25 kilomètres de long sur 4 de large constituée par la plaine alluviale limitée à l'Est par le Pont de Tancarville, à l'Ouest par la ville du Havre, au Sud par la Seine et au Nord par l'ancien canal de Tancarville. Ces terrains, gérés par le Port Autonome, représentant une surface utile de près de 10 000 hectares, sont parfaitement plats et ne posent aucun problème d'expropriation.

Ces atouts naturels ont été et sont constamment valorisés par la réalisation d'un système nerveux de voies de communication et d'aménagements locaux qui se présentent de la façon suivante :

— Liaison ferroviaire électrifiée vers Paris, mettant la Capitale à 1 h 45 du Havre et capable d'écouler dans d'excellentes conditions le trafic de marchandises actuel et prévisible.

— Liaison autoroutière vers Paris en cours d'achèvement et dont la mise en service est prévue pour le début de 1973. Cet atout très important s'augmentera des facilités offertes par l'ouverture du vaste centre routier commencé en 1971 qui donnera aux professionnels du transport des moyens d'accueil et des services complets et modernes.

— Aéroport en plein essor dont le terrain, accessible il y a quelques années à la seule aviation légère, a reçu en 1971 les Caravelles et permet d'assumer une liaison vers Londres et vers Paris.

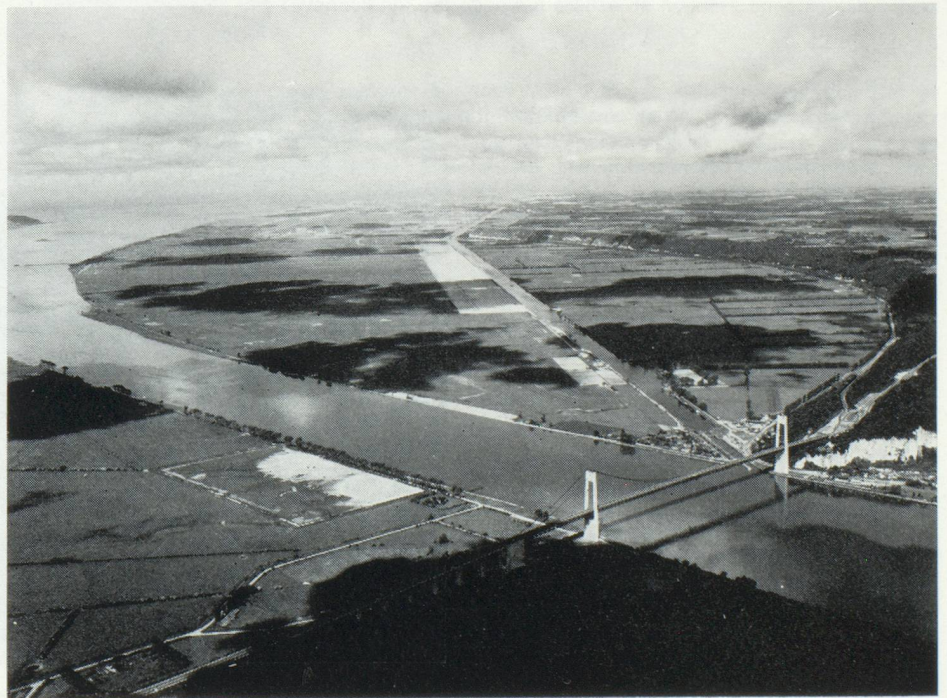
— Ouverture constante de nouvelles lignes maritimes, plus de 170 d'entre elles faisant en 1972 escale régulièrement au Havre.

— Poursuites des travaux de la liaison canalisée Seine-Est qui joindra dans la décennie à venir la Seine à la Moselle via Compiègne et Reims. Ce canal moderne constituera un nouvel axe Ouest-Est vers l'Europe industrielle et sera un atout remarquable pour les ports de la Basse-Seine en permettant d'acheminer par exemple les pondéreux débarqués au Havre vers la Lorraine et l'Allemagne.

— Viabilisation de la plaine alluviale elle-même par le creusement, dans son plus grand axe, d'un canal central desservant des darses placées en épi dans le but d'amener les grands navires à l'intérieur même des usines.

On voit que le Port du Havre peut être défini comme un complexe riche d'une situation physique exceptionnelle et achevant de se doter sur tous les plans des dessertes nécessaires.

* * *



(Photo Port Autonome du Havre.)



*Hangar affecté aux opérations de groupage et de dégroupage des containers.
(Photo Port Autonome du Havre.)*

Dans ce cadre général, il convient de rappeler maintenant qu'il y a au moins trois ports au Havre, sans compter le port de plaisance, à savoir dans l'ordre d'ancienneté :

- un grand port de commerce en pleine mutation,
- un port pétrolier susceptible de devenir le premier d'Europe,
- un port industriel qui peut espérer prendre le relai de ses grands concurrents de Rotterdam et d'Anvers confrontés avec des problèmes graves de saturation, de pollution et d'adaptation au gigantisme naval.

Le but de ces lignes est de mettre l'accent sur la fonction industrielle mais celle-ci ne peut être dissociée des deux précédentes.

Traditionnellement port du coton et du café, le Havre a effectué dans son port de commerce une véritable révolution silencieuse dont le résultat le plus spectaculaire a été de lui permettre d'être bon premier des ports français pour la réception des contai-



*Parc à bois, quai du Rhin, bois en grumes, trafic 1970: 161 000 T.
(Photo Port Autonome du Havre.)*

ners dont le total manipulé a été de 1 600 en 1966 contre près de 70 000 en 1971 et approchera les 100 000 en 1972. Un nouveau quai équipé de 4 portiques portera à huit, les postes de levage disponibles à la fin de 1972.

En 1970, le Havre a importé près du 15^e de la consommation totale de pétrole brut de l'Europe de l'Ouest laquelle était de quelque 600 millions de tonnes. Il accueille couramment des pétroliers de plus de 250 000 Tonnes de port en lourd. Sur le parcours Golfe Persique-Le Havre, l'emploi de ces derniers représente par rapport aux tankers de 100 000 Tonnes une économie de 6 à 7 F par Tonne de pétrole transporté. Mais on estime, qu'en 1980, les besoins en pétrole brut de l'Europe occidentale auront doublé et qu'une part plus grande de ceux-ci viendra du Moyen-Orient. Or, l'utilisation de pétroliers de 500 000 Tonnes, sans parler de ceux de 1 000 000 Tonnes, permettra une nouvelle économie de 4 à 5 F par Tonne sur le parcours Golfe Persique-Le Havre par rapport à l'utilisation des pétroliers de 250 000 Tonnes. Face à ces chiffres, le coût de l'acheminement par pipe-line vers la Ruhr par exemple restera relativement faible, ce qui signifie que l'abaissement du coût du transport maritime l'emportera largement sur la dépense supplémentaire que représente un pipe-line de 540 km partant du Havre par rapport à un pipe-line de 250 km partant de Rotterdam. On est ainsi en droit de penser qu'en utilisant à plein la qualité de sa desserte maritime en eau profonde, Le Havre devient capable d'intervenir à des conditions plus avantageuses que tout autre port pour l'approvisionnement en pétrole d'une grande partie de l'Europe.

On conçoit donc que la décision toute récente de réaliser à Antifer le nouveau terminal pétrolier capable d'accueillir en 1974 les pétroliers de la classe de 1 000 000 Tonnes, signifie pour le port du Havre un élément de promotion de première grandeur.

Sur ce décor fait d'un port de commerce rénové et en pleine expansion et d'un port pétrolier destiné à avoir à court terme un impact de taille européenne, les moyens offerts à l'industrie par le port autonome du Havre prennent une signification et un intérêt nouveaux. En effet, l'implantation d'une nouvelle unité de production nécessite une étude systématique d'un grand nombre de données parmi lesquelles on retrouve toujours :

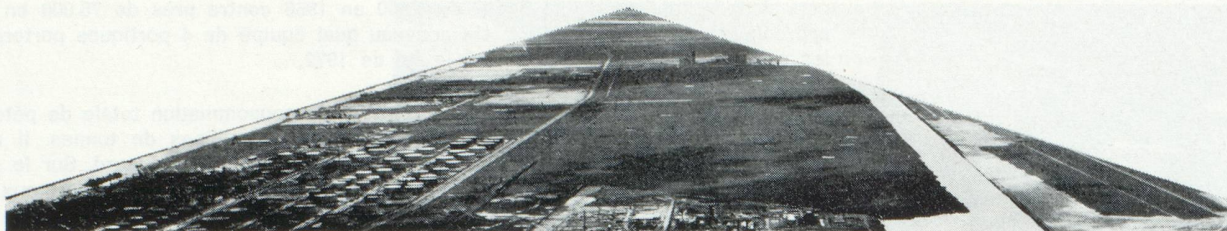
- la position du site, la qualité et la densité de son hinterland,
- les facilités de recrutement, le coût et le climat social de la main-d'œuvre,
- la qualité et le coût de l'alimentation énergétique,
- l'importance et la qualité des communications et des télécommunications,
- la nature de l'environnement au sens large,
- le prix du terrain et les incitations financières diverses qui peuvent exister.

Sur le premier point, il paraît assez évident que Le Havre présente une situation de plus en plus privilégiée. Port du bassin parisien, il dessert directement le quart de la population française et le marché le plus riche eu égard à l'importance de sa production et de ses besoins. Avec les aménagements nouveaux qui ont été évoqués succinctement ci-dessus, son rayonnement est appelé à croître de manière spectaculaire dans les dix prochaines années.

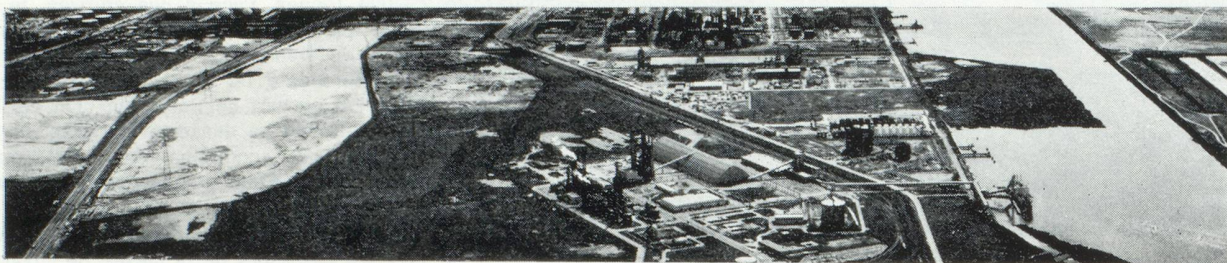
L'industrie portuaire peut compter sur une main-d'œuvre suffisante en quantité et en qualité. On estime que le développement harmonieux de la région devrait pouvoir compter sur la création de 2 000 emplois nouveaux par an dont un quart de femmes pour lesquelles un sous-emploi assez grave existe. Les activités de reconstruction sont en effet terminées et les jeunes gens qui abandonnent la terre doivent trouver de nouveaux débouchés dans le développement de l'activité industrielle. La situation est un peu plus tendue pour le recrutement de la main-d'œuvre très qualifiée mais c'est un problème qui touche l'ensemble de l'Europe. Par ailleurs, les moyens de formation technique de la main-d'œuvre ont été mis en place pour fournir des cadres notamment aux industries mécanique, chimique et électrique. Il faut signaler la création récente d'un Institut Universitaire Technique et les nombreuses facilités de perfectionnement dispensées en cours du soir qui existent pour les gens ayant déjà un emploi. Le climat social dans la main-d'œuvre industrielle est excellent.

Sur le plan de l'énergie, Le Havre dispose de la plus puissante centrale thermique d'Europe qui produira au stade final 3 250 MW. La possibilité existe pour les très gros consommateurs d'obtenir de l'E.D.F. des contrats « personnalisés » et ils ont tout intérêt à soumettre au Port Autonome leurs prévisions particulières de consommation d'électricité. Le gaz et les produits pétroliers, raffinés sur place, sont disponibles par pipe pour les usagers. Rappelons que le Havre ravitaille déjà notamment huit raffineries installées dans la Basse-Seine qui ont raffiné plus de 40 millions de Tonnes de pétrole en 1971.

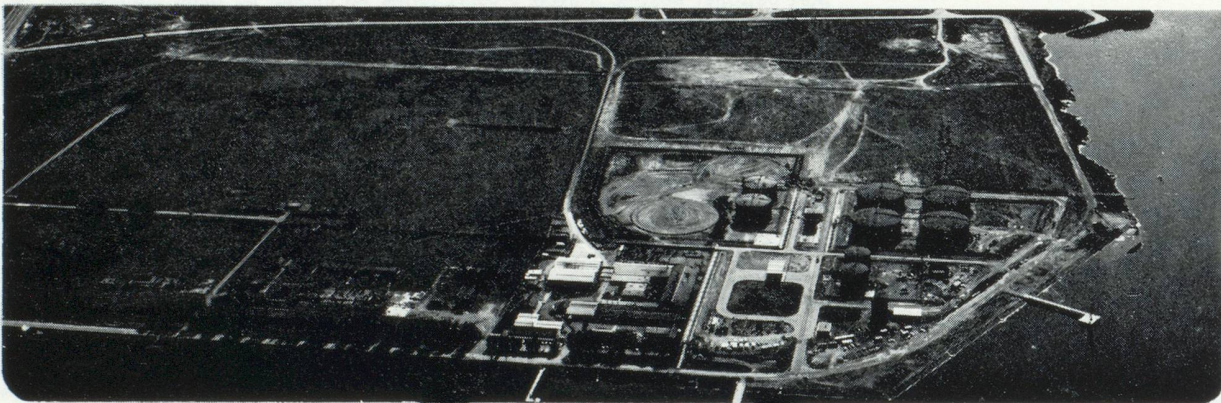
On a résumé plus haut, comment les principales dessertes sont assurées au Havre ; là encore la période récente a profondément modifié les choses et il est de l'intérêt



Prenez



la bonne direction



LE HAVRE

**10 000
hectares**

**pour
l'industrie**

PORT AUTONOME DU HAVRE

Terre-Plein de la Barre - 76 - LE HAVRE

Tél. 42-52-01 - Télex 19.663

31, rue de Monceau - 75-PARIS-8^e - Tél. 924-88-30

BUREAUX A LYON - LONDRES - NEW YORK - TOKYO

des services d'étude des entreprises de bien se tenir informés du calendrier des mises en service. Rappelons simplement qu'il n'y a aucune commune mesure entre ce qui existera à l'horizon de 1975 et ce qui existait en 1965.

Par le terme d'environnement, on peut entendre aussi bien le cadre de vie, que les gens qui sont déjà là ou que ceux qui y viendront ultérieurement. Le cadre de vie c'est la Normandie augmentée des facilités offertes par la présence de la mer. Le Havre ne peut revendiquer le soleil de la Provence, mais il jouit d'un climat doux et de la proximité d'une campagne pleine de charme. Le fait qu'il soit en face de l'Angleterre se passe de commentaire à l'heure où se pays entre dans le Marché Commun. Pour ceux qui viendront, rappelons que la seule condition imposée par le Port Autonome est qu'ils aient une activité partiellement tournée vers la mer quant à leurs importations ou quant à leurs exportations. En matière d'environnement toujours, il est peut-être utile de rappeler que les extensions en cours du Port sont dues à la croissance d'un noyau ancien et non à une création « ex nihilo ». Depuis François 1^{er}, le Havre est un port et quelque soit l'ampleur de son domaine actuel, il conserve la cohérence et l'équilibre d'un outil économique qui a grandi avec son temps.

La mise à disposition des terrains se fait sous forme d'une location à long terme (50 ans renouvelables). Les prix de location sont modulés en fonction de l'exécution du remblai et de la qualité des plans d'eau. D'importantes réductions sur le montant de la location peuvent être consenties en fonction du trafic maritime amené au Port par l'industriel. Des primes et des exemptions fiscales peuvent être obtenues en cas de décentralisation vers Le Havre, d'industries installées jusque là dans la région parisienne ou dans la région lyonnaise.

*
**

Avant d'aborder les raisons que peut avoir la Suisse de bien connaître les possibilités nouvelles que lui offre le Port Autonome du Havre, cet établissement tient à rappeler que la qualité du service lui paraît plus que jamais déterminante dans une conjoncture hautement concurrentielle. Le Port Autonome peut agir au profit de ses clients potentiels un peu comme le Monsieur « Bons Offices » de la diplomatie. Il peut interroger en toute discrétion au profit de sa clientèle les administrations françaises, les grands services nationaux, les compagnies maritimes, les transitaires etc. Ses services techniques lui permettent de répondre à des questions aussi variées que celles touchant à la nature du sous-sol, aux tarifs SNCF ou à la sous traitance possible. Il souhaite donc être questionné et comparé à ses puissants voisins, car rien ne peut se faire sans une information de qualité.

Le Port Autonome du Havre est en effet intimement persuadé qu'il peut contribuer efficacement aux améliorations que l'économie suisse ne cesse de rechercher, à tous les niveaux, afin d'accroître sur les marchés d'outre-mer la compétitivité de ses produits.

Par sa position géographique, ses services de qualité, son choix délibéré en faveur des techniques modernes de transport et de manutention, le Port du Havre répond aux besoins du commerce extérieur de la Suisse. Il lui offre notamment des moyens pour attaquer ou traiter sur des marchés aussi importants que ceux des Etats-Unis, du Canada et de la Grande-Bretagne qui, depuis très longtemps, figurent aux premiers rang des pays avec lesquels la Suisse échange des marchandises, ou aussi disputés que ceux d'Amérique du Sud et Centrale, d'Afrique et d'Asie qui, dès le début du XIX^e siècle, avaient inspiré l'esprit d'entreprise des négociants-fabricants, pionniers de l'industrie textile et de l'industrie des machines. Au cours des huit dernières années, le transit de marchandises suisses par le Havre a pratiquement décuplé : n'est-ce pas le meilleur témoignage d'un réel intérêt ?

Par son site, ses qualités nautiques, ses industries de pointe, sa place de choix en Europe qui, dès l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun, en fera la véritable plaque tournante d'un ensemble économique exceptionnel. Le Port du Havre a aussi conscience de pouvoir exercer une attraction sur l'industrie helvétique. Le rayonnement international de cette dernière est connu de tous ; il peut trouver là matière à s'affirmer en s'appuyant tout aussi bien sur les facilités d'implantation qui lui sont offertes que sur les possibilités qui lui sont données de localiser ses importations de matières premières.

C'est donc par la réunion de moyens qui lui permettent d'apporter son tribu à la croissance en étroite union du commerce extérieur et de l'industrie helvétique, que le Port du Havre pense pouvoir retenir l'attention de l'économie suisse. Il répond ainsi à ce qui, depuis deux siècles, a permis de forger un véritable empire économique, et souhaite à ce titre devenir un interlocuteur permanent.

C'est le souhait qu'il formule au moment de conclure cette présentation.