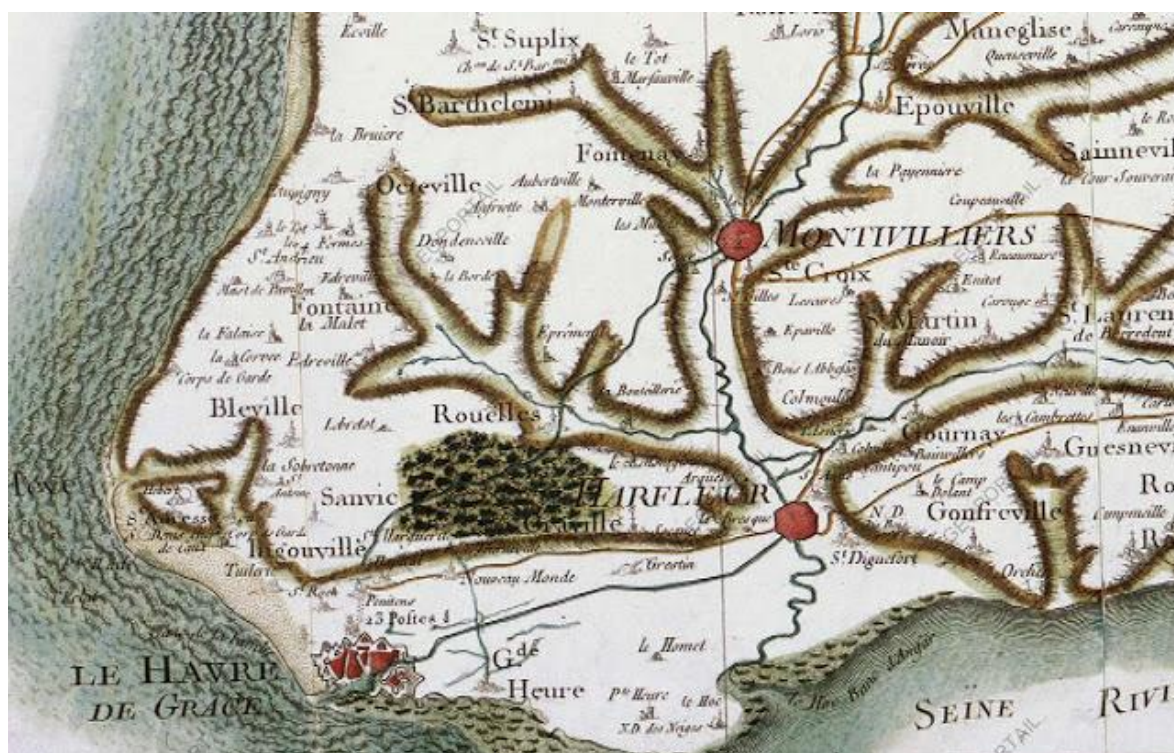


La première industrialisation au Havre

Le Havre : du port à la ville portuaire.



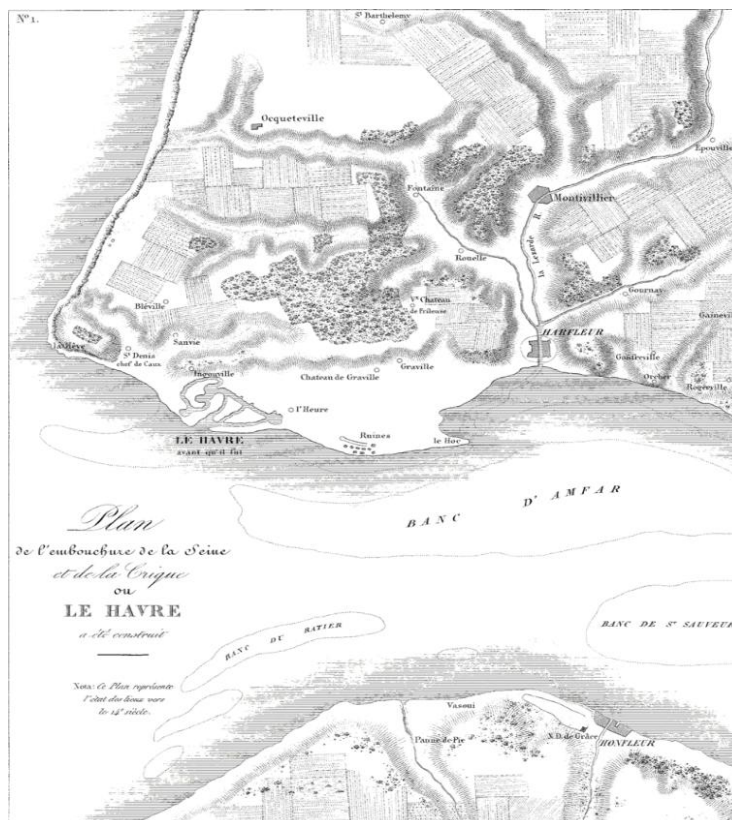
Situation géographique du Havre (Carte de Cassini 18e Siècle)

(source : archives municipales du Havre)

Table des matières

Introduction	2
 I. Le Havre de Grâce un port à vocation militaire et commerciale (1789-1850).....	7
a. Le Havre révolutionnaire.....	7
b. Le Havre sous l'Empire.....	8
c. Le Havre sous la Restauration.....	9
 II. L'industrialisation du Havre.....	11
a. L'âge d'or du Havre, une industrialisation exponentielle..	11
b. Données statistiques.....	16
c. Un port d'émigration.....	19
 III. Une ville portuaire au rayonnement international.....	20
a. La « belle époque » havraise.....	20
b. la construction navale : source du rayonnement havrais et français.....	21
 Conclusion	23

Introduction



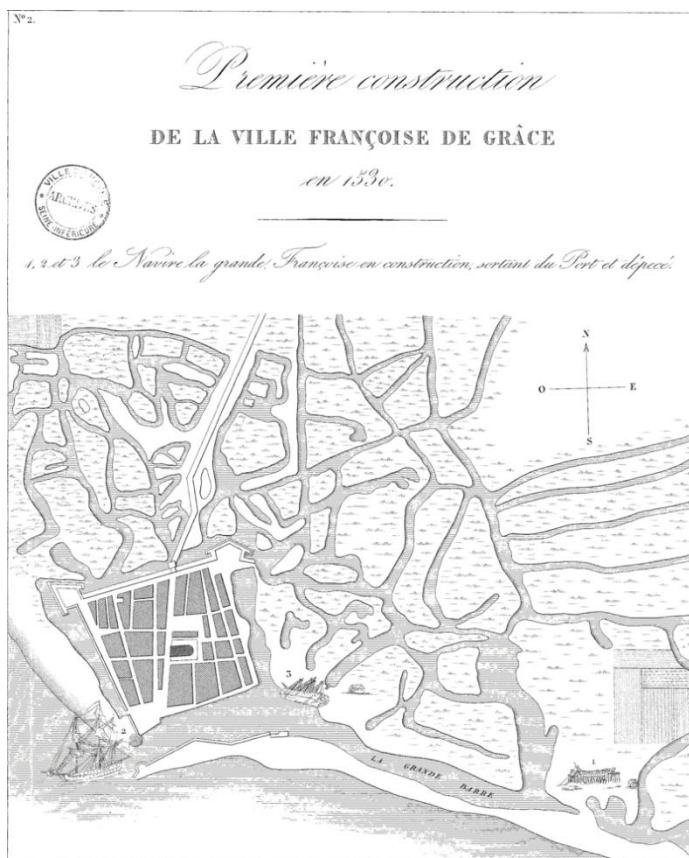
Embouchure de la Seine avant la fondation du Havre, vers le XIV^e siècle
(source : P.-F. Frissard, 1837, Archive municipales de la ville du havre)

Le Havre a été fondé par François 1^{er} en 1517. À cette période, le roi ne dispose plus de port où sa flotte peut trouver refuge sur les côtes de la Basse-Normandie car les ports de Rouen, Honfleur et Harfleur, sont menacé d'ensablement et incapable de faire face au nouveau trafic maritime né de la découverte du nouveau monde. Sur l'ordre du roi, le grand Amiral de France, Bonnivet, entreprend un voyage d'études et de recherches sur toutes les côtes normandes et son choix se dirigea, pour le nouveau port à établir, sur le petit havre naturel qui s'offrait à lui près du village de Grâce, sur la rive nord de l'Estuaire, à mi-distance entre Harfleur et la Hève. Le souverain crée ainsi une ouverture vers l'Amérique et ses grandes richesses et, tout comme l'Espagne, le Portugal et la Grande-Bretagne, lance le royaume de France dans la compétition coloniale et commerciale mondiale.

Ainsi naquit le Havre de Grâce. À l'origine très modeste, les ouvrages du Havre de Grâce comprenaient simplement un chenal étroit, sorte d'avant-port défendu par 2 jetées et le long duquel étaient établis les chantiers royaux de constructions navales et de réparations. Une tour massive, sous le nom de la tour François 1^{er} défendait la jetée nord et se reliait à un réseau de

fortifications enserrant dans d'étroites limites la très modeste bourgade qui s'était élevée autour du chantier.

Dans son décret royal édité le 7 février 1517, François 1^{er} stipule: « avons fait chercher en la Coste de Normandie et pays de Caux lieu sûr et convenable, et nous ayant été rapporté par vous et notables personnages, en ce exprimés et entendus, que le lieu de grâce soit le plus propre et le plus aise de ladite Coste et pays de Caux à faire havre auquel lesdits vaisseaux naviguant sur la Mer Océane (Océan Atlantique) puissent aisément arriver et seulement séjourner, et faire ledit havre en la forme qu'il appartient... »

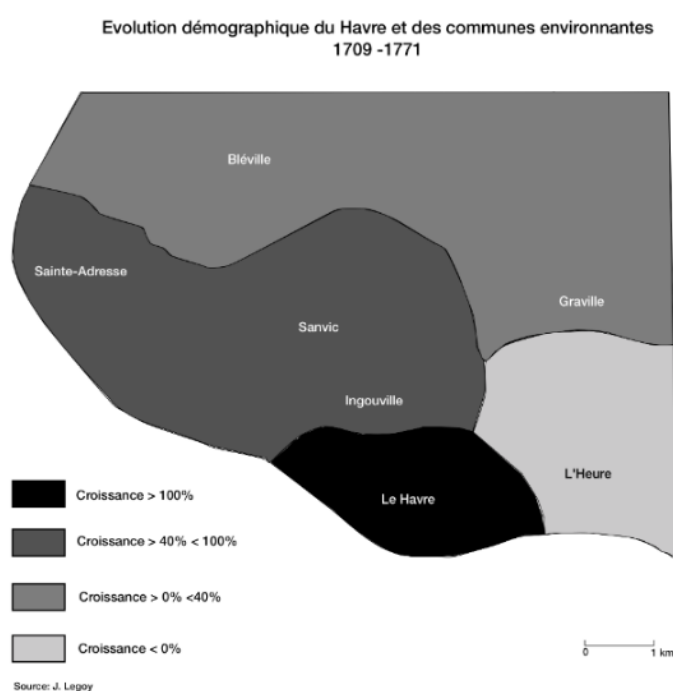


Plan de la ville du havre de Grâce en 1530

(source : P.-F. Frissard, 1837, Archive municipales de la ville du havre)

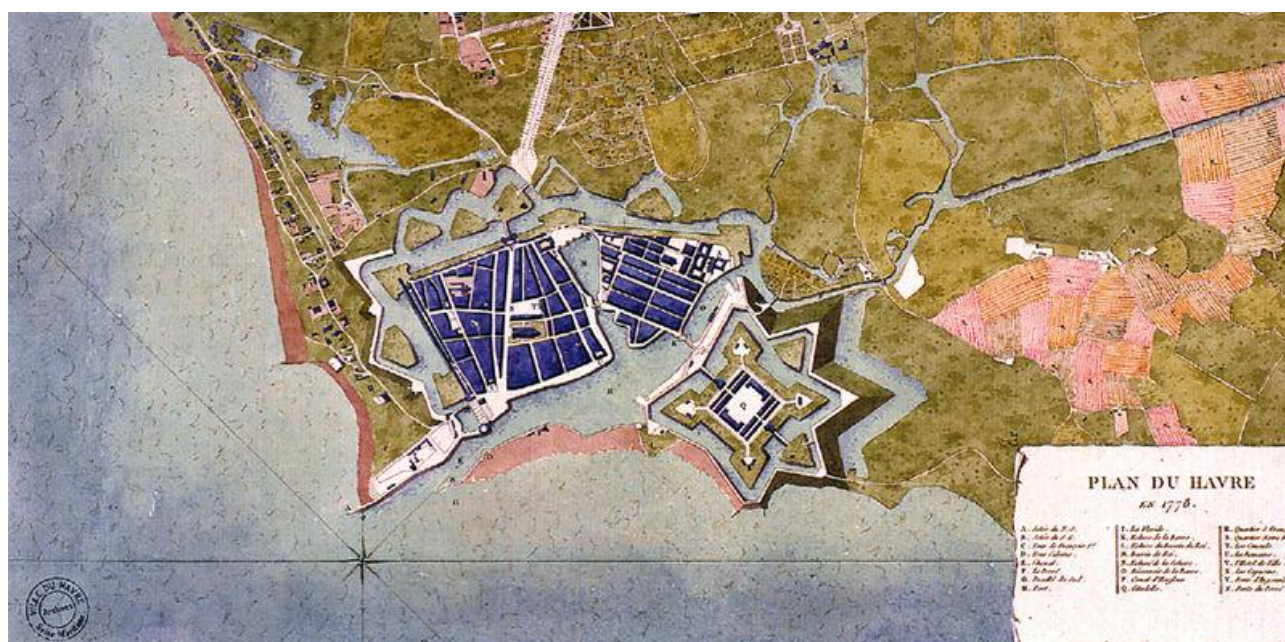
Enfermée dans ses fortifications, la ville du Havre n'a pas, contrairement à d'autres cités, développé de « faubourg industriel ». Adjacents au port, commerces et industries s'y sont implantés de manière anarchique au fil des années et de l'industrialisation. La particularité de la ville est d'avoir été créée ex-nihilo, c'est-à-dire, de toutes pièces pendant l'Époque moderne, sur volonté royale, dans un but précis : établir des relations commerciales avec le Nouveau Monde. Après un départ difficile, démographiquement, militairement et économiquement, la ville devient un des plus grands ports français par le développement du commerce avec l'Amérique. Le Havre affirme sa vocation maritime et internationale au cours du XVII^e siècle : la compagnie des Indes s'y installe dès 1664. Le port du Havre importe des produits exotiques : sucre, coton, tabac, café, et diverses épices. La traite des Noirs enrichit les négociants havrais au XVIII^e siècle, et la ville devient

par ce fait la troisième ville la plus importante dans ce domaine. Les guerres de Louis XIV et de Louis XV interrompent momentanément l'essor du Havre : Le 25 juillet 1694, la ville subit un bombardement par la marine anglaise lors de la guerre de la ligue d'Augsbourg. Pendant la guerre de 7 ans, Le 4 juillet 1759, le port et la ville sont bombardés par la flotte britannique. Quatre-vingt-treize maisons sont à nouveau détruites. Ces crises n'effacent cependant pas la prospérité du Havre qui devient deuxième port colonial français. En effet, ces liaisons avec le nouveau monde propulsent le port du havre dans un essor économique sans précédent. La première conséquence de l'essor économique est un accroissement de la population avec 20 000 habitants en 1786, mais aussi des transformations dans le port et la ville : installation d'une manufacture de tabac dans le quartier Saint-François, expansion des chantiers navals. L'hygiène est mauvaise et donc les épidémies sont fréquentes.



(source :

Lors d'une visite de Louis XVI en 1786, le roi approuve le projet d'extension de la ville : c'est Lamandé qui se charge de multiplier par quatre la surface de la ville. Dès 1786, Lamandé présente aux notables et aux échevins de la ville un plan d'agrandissement du port et de la ville. Il y préconise l'extension de la ville vers le Nord, le déplacement des fortifications pour permettre à la ville de s'élargir, le creusement de deux nouveaux bassins, la démolition partielle de la citadelle pour permettre le creusement de l'un d'entre eux. Autour de ces nouvelles installations portuaires, il organise l'agrandissement de la ville, notamment dans la plaine d'Ingouville. La réalisation du plan Lamandé, mis en chantier en 1787, sera retardée par la Révolution de 1789, puis par le blocus anglais... elle ne s'achèvera que vers 1830.



Plan du havre en 1776

(source : <http://lehavredavant.canalblog.com/archives/2008/10/22/11055471.html>)



Plan d'agrandissement de la ville par Lamandé en 1787

(source : <http://lehavredavant.canalblog.com/archives/2008/10/22/11055471.html>)

Jusqu'au XVIIIème, les transformations sont lentes en dépit de l'importance croissante des relations commerciales avec les Indes orientales et les colonies françaises d'Amérique. Richelieu fait creuser le premier bassin qui a gardé le nom de bassin du Roi. La première moitié du bassin du commerce est livrée à l'exploitation en 1792, c'est le premier ouvrage construit grâce au concours financier du commerce local, c'est-à-dire avec le concours des havrais.

Le Havre de grâce était donc un port de guerre et il a gardé jusqu'à la fin du XVIIIème, un caractère essentiellement militaire. Ce n'est qu'à l'ouverture du port militaire de Cherbourg, en 1801, qu'il

cessa d'être Préfecture maritime. Il fut donc en mesure, à la faveur du trafic sans cesse croissant avec l'Amérique et par suite du développement de la navigation à vapeur, prendre rapidement un développement commercial considérable. La première moitié du 19^{ème} siècle a profondément modifié l'aspect du port et donc de la ville, alors en plein essor industriel et commercial. Devant l'accroissement du commerce maritime, on inaugure plusieurs nouveaux bassins, puis en 1847, le chemin de fer partant de Paris arrive au Havre. La création des chemins de fer donnent alors une impulsion considérable au port du Havre. En effet, ces nouvelles voies ferrées permettent aux industries implantées d'être connectées aux voies ferroviaires sans intermédiaires coûteux et contraignants. Cette nouvelle organisation du territoire offre un appel irrésistible aux industriels désireux de s'installer dans de vastes endroits pour y faire fortune. La décision de raser les fortifications étant prise, cet appel d'air va faire émerger de nouveaux quartiers, (Les quartiers sud) ou les entreprises vont commencer à s'installer. Même celles qui se trouvaient Cours de la République déménagent pour se rapprocher des quais, des docks, et des nouveaux embranchements de chemins de fer.

Toute l'histoire du développement du port jusqu'en 1906, a consisté le plus souvent à reculer ou à modifier les ouvrages fortifiés pour établir de nouveaux bassins : actuellement, tous les espaces disponibles sont occupés, les nouvelles extensions ne peuvent se faire que par emprise sur mer.

Les résultats de nos recherches nous ont donc amené à nous demander quels sont les facteurs, à la fois économiques, commerciaux, sociaux, politiques, qui ont donné une impulsion suffisante au port pour engendrer la création d'une ville portuaire qui ne cesse de s'étendre au fil des siècles. Pour tenter d'y répondre nous allons dans un premier temps nous intéresser à la vocation militaire et commerciale du port du Havre de grâce, puis sur l'industrialisation du Havre et enfin sur la renommée internationale de cette ville portuaire.

I. Le Havre de Grâce, un port à vocation militaire et commerciale (1789-1850)

a) Le havre révolutionnaire, une période difficile.

De 1765 à 1790, le trafic portuaire du port se développe rapidement, la flotte havraise connaît une forte croissance, surtout entre 1784 et 1789, période pendant laquelle les installations portuaires s'améliorent. Le port du Havre est le deuxième port de France, après celui de Nantes grâce à l'essor de l'importation des denrées coloniales et la traite négrière, qui font la fortune d'armateurs et négociants havrais. Le commerce triangulaire se poursuit jusqu'à l'abolition de la traite des noirs. Le port du Havre reste une place stratégique, car il permet le ravitaillement de Paris en céréales et surtout, sa situation géographique lui vaut une proximité sans pareil avec l'ennemi britannique. Le déclenchement de la première coalition, regroupant les puissances européennes contre le royaume de France, affecte grandement l'activité commerciale et donc économique du Havre, en effet, une grande partie du commerce havrais est lié aux colonies, notamment Saint Domingue, où s'opérait une traite négrière de grande envergure. Mais depuis 1790, la colonie française connaît une grande instabilité : beaucoup de révoltes d'esclaves contre les maîtres, qui refusent d'adhérer aux lois accordant de nouvelles libertés aux hommes libres de couleur.

L'année 1793 est une année difficile pour le Havre, à cause de la guerre opposant la France et l'Angleterre (ainsi que la Hollande) qui fait suite au traité de Paris et aux guerres d'indépendances américaines, des insurrections fédéralistes, de la délicate situation économique mais aussi du blocus anglais contre les ports français. De plus, les mauvaises récoltes de 1787 et 1788 eurent un fort impact sur les conditions de vie des travailleurs, la population ouvrière étant majoritaire. L'activité du port se restreint tandis que celle des corsaires s'accroît. Les transports maritimes subissent alors la conjoncture militaire et le manque d'entretien des installations portuaires. Pire encore, le port se trouve dans une situation inextricable car sa flotte de commerce avait perdu les 9/10^{ème} de son tonnage durant cette période. Les constructions navales s'effondrèrent et le taux d'emploi chute à 80%.

Le 4 février 1794, la convention vote l'abolition de l'esclavage en métropole et dans les colonies françaises. Au vu de l'importance de la colonie de Saint Domingue pour le royaume de France, même les négociants havrais qui ne pratiquent pas le commerce de la traite sont inquiets pour l'avenir du port et de la ville. En effet, le port du Havre se présente comme le deuxième port colonial de France.

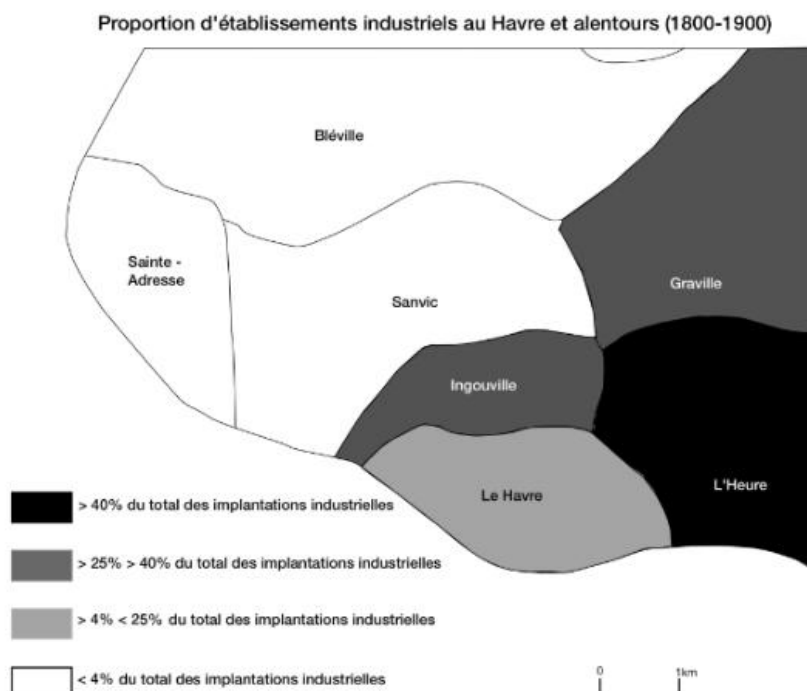
Dans la conjoncture actuelle, les événements de 1789 survenant à Paris ne restent pas sans échos au Havre. En effet, à Paris, la Révolution est en marche. Les conditions économiques catastrophiques du royaume de France, dues aux dépenses réalisées lors de la guerre d'indépendance d'Amérique, mais aussi, du aux privilèges hérités de l'époque médiévale qui empêchent une loi égalitaire applicable à tout le territoire entraînent l'effervescence des populations. Ville négociante, le Havre se caractérisait sociologiquement à la fin du XVIII^e par une proportion très importante de roturiers. Peu d'aristocrates, pas de haut clergé, et une noblesse de

robe minoritaire. Le pouvoir municipal était exercé par un conseil de la Ville, placé sous l'égide d'un Gouverneur royal et composé essentiellement de marchands, d'artisans, et de négociants, qui souhaitent voir se démocratiser la liberté du commerce. C'est pour cela que la révolution fut bien accueillie au Havre.

B) Le havre sous l'Empire.

L'avènement de Napoléon 1^{er}, vu aux premiers abords comme un usurpateur du fait de son coup d'État, fut très bien accueillie lors de ses 2 visites successives au Havre, en 1802 et en 1810. Pendant cette période de crise et de profonds bouleversements politiques, sociaux et religieux, les havrais tentèrent de reconstituer une entité collective havraise, et surtout une cohésion sociale forte fondée sur la mer et le culte : le péril de la mer et la haine des rebelles protestants. On constate la persistance d'une forte identité maritime et négociante, couplée d'un sentiment d'être la sentinelle du pouvoir central, aussi bien royal, républicain, qu'impérial. En effet, Le Havre, du fait de sa position géographique et de sa proximité vitale pour Paris, s'assure de sa défense, sa préservation mais aussi son approvisionnement. Les royalistes, alors exilés hors du royaume, reviennent en Europe et provoquent un afflux de population nouvelle. De plus, la forte reprise des échanges maritimes sous l'empire attire une nombreuse et nouvelle population qui n'a alors plus rien à voir avec les anciens habitants. Cette nouvelle population ne provenait pas uniquement de Basse/haute Normandie ni de Picardie, Bretagne... comme avant mais drainait aussi beaucoup de travailleurs venus de régions françaises plus lointaines, et aussi, de plus en plus d'étrangers, des allemands, des suisses, des prussiens, scandinaves... Ce multiculturalisme se traduit par une forte implantation protestante, de toutes origines, durant 30 à 40 ans. La ville tout entière était tournée vers la mer et vivait au rythme du port sous l'égide d'une élite négociante composée des descendants de grandes familles de l'ancien régime, mais aussi de nombreux hommes nouveaux attirés par sa prospérité, c'est le cas surtout des allemands et des suisses. Le retour des Bourbons au pouvoir à partir de 1814, coïncide au Havre avec l'extension nécessaire de la ville et du port, déjà commencée sous le plan d'urbanisation de Lamandé, mais qui fut arrêté à la période révolutionnaire. Ce plan d'agrandissement s'acheva en 1830. C'est alors qu'une nouvelle ville émerge des marais. La première conséquence de l'essor économique est donc un accroissement de la population, mais aussi des transformations dans le port et la ville : installation d'une manufacture de tabac dans le quartier Saint-François, expansion des chantiers navals. Les Havrais surélèvent leurs maisons, construisent dans les cours. L'hygiène est mauvaise et les épidémies sont fréquentes, les épidémies de choléra, de typhoïde et de « fièvres » font plusieurs centaines de morts dans les années 1830-1850. L'alcoolisme et la mortalité infantile font des ravages dans les classes les plus pauvres. Quant aux riches négociants havrais, ils sont très minoritaires mais de plus en plus nombreux. Pour parvenir à urbaniser rapidement la ville en pleine explosion démographique, les regards se tournent vite vers la plaine de l'Eure alors marécageuse. C'est à Gravelle que l'industrialisation est la plus importante. Son implantation est délimitée par le cours napoléon, les rues Demidof, Malherbe et le boulevard de Gravelle. Vont s'y installer ceux qui ont besoin d'espace pour produire, stocker et expédier. Le faubourg rural et manufacturier d'Ingouville devint peu à peu industriel dans sa partie basse, et résidentielle dans sa partie haute.

Ce mouvement se poursuit jusqu'aux années 1870. A l'est, la plaine de l'Eure se rattacha a la commune de Gravelle et pris alors le nom de Gravelle-l'Eure.



Le début des années 1840 marque les premiers grands projets d'assainissements, d'industrialisation et d'urbanisation de l'Eure, qui était avant son rattachement à Gravelle, une très modeste commune d'à peine 200 habitants. La nouvelle commune connaît donc un essor considérable à partir de 1852, essor qui se poursuit jusque dans les années 1880, grâce à l'extension de la zone industrielle et portuaire et à l'arrivée du chemin de fer. En effet, en parallèle, le port a subi de grands travaux de restructuration pour faire face aux nouvelles données du commerce maritime mais aussi pour rattraper le retard pris sous la révolution. Ainsi, la réunion d'une partie de Gravelle- L'eure, du bas Sanvic et d'Ingouville permet d'obtenir une entité administrative unique et étendue à toute l'agglomération, de façon à programmer et réussir son développement, autant sur les plans urbanistiques, économiques, industriels, portuaires et démographiques, en tenant compte du chemin de fer et de l'accroissement incessant du tonnage des navires.

c) Le havre sous la Restauration

Avec la restauration, le commerce havrais reprend son essor après 25 années de blocus et de guerre. Grâce à l'inauguration du bassin de la barre en 1820, puis à la rétrocession du bassin du roi par la marine, les négociants purent utiliser 3 bassins pour faire repartir un commerce maritime qui avait fortement souffert des guerres de la révolution et de l'empire. Dans les milieux du négoce, deux courants s'affrontèrent dans les années 1820, ceux qui croyaient à la nécessité du protectionnisme, les légitimistes, et ceux qui réclamaient l'instauration d'un libre échange, les libéraux. Pour le port du havre, les années 1830-40 furent une véritable renaissance puisqu'elles

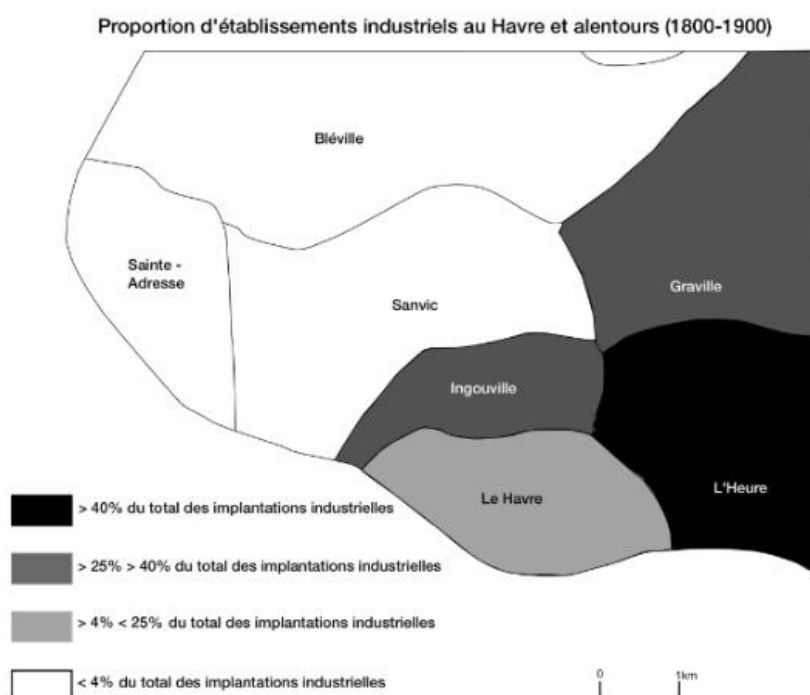
se caractérisent par une reprise significative du trafic maritime avec une croissance de près de 40% entre 1821 et 1827. La crise de 1828-30 porta cependant un coup d'arrêt au négoce havrais car de nombreuses maisons de commerce firent faillite pour avoir accordé trop d'avances financières à leurs partenaires commerciaux des colonies. Au milieu des années 1820, le havre continua d'importer des denrées tropicales, le café en provenance de Haïti, du Brésil et Antilles française, du cacao du Brésil et des colonies, du bois... l'Amérique du nord et du sud ainsi que les Antilles se constituaient comme étant les principales zones d'approvisionnement du négoce havrais. Mais le havre commerçait aussi avec la Grande Bretagne, la Hollande et les Pays Baltiques, il importait alors du charbon britannique, des produits industriels et céréales, et réexportait des produits coloniaux.

Les nouveaux quartiers nord et ouest, ce que l'on nomme le perrey, s'urbanisèrent aussi massivement jusque dans les années 1875. Les années 1880 connurent une nouvelle et vaste entreprise de conquête des marais de l'ancienne plaine de l'Eure jusqu'à la limite avec la commune de Gravelle saint honorine, pour y creuser bassins et formes de radoub, y bâtir toujours plus d'entrepôts, d'abattoirs, d'usines et de logements ouvriers. Un quartier a vocation industriel et portuaire sorti ainsi de terre entre 1880 et 1884, autour de l'église saint Nicolas. Cette gigantesque opération d'extension du port fut lancée par la ville du havre en coopération avec la chambre de commerce et l'État et fut approuvé par la loi de 1883. Le tout s'articulait avec le développement complémentaire du canal de Tancarville qui devait permettre au transport fluvial par voie de Seine de faire sa jonction directe avec le port maritime en évitant les dangers de la navigation de l'estuaire. De même, la construction d'une gare maritime pour le transport transatlantique de passagers vers les états unis d'Amérique via new York fut pensée en connexion avec le développement du fret ferroviaire portuaire.

II. L'industrialisation du Havre (1850 – 1914)

a) L'âge d'or du Havre, une industrialisation exponentielle

L'industrialisation du Havre a été rendue possible grâce à l'accumulation de capitaux dans les entreprises, mais pas seulement. L'aménagement et la mise en valeur du port et de ses alentours permirent un développement industriel considérable, qui va propulser l'avenir du port du Havre. Ce développement industriel a été catalysé par la création des chemins de fer qui permettent alors de relier directement le secteur industriel avec les voies de transport. Après la création de la ligne de chemin de fer Rouen-le havre, la gare de Gravelle saint Honorine est ouverte en 1847 pour les voyageurs. C'est au tour de la gare de marchandises le mois suivant, peu de temps après, à proximité de la gare, *le chantier de la plaine et les halls* pour le stockage des marchandises sont créés. En 1859, la raffinerie de sucre du havre est la première à demander à la ville un raccord des chemins de fer pour être raccordé à la gare de triage de Gravelle saint Honorine, aux docks, entrepôts et aux établissements des magasins généraux, qui depuis le 7 juin 1859, sont les premiers à disposer d'installations ferroviaires les reliant à la gare. Peu à peu, les entreprises sont équipées d'un embranchement particulier. Les compagnies de navigation aussi par la suite. Cette implantation de chemins de fer favorise donc l'émergence d'industries.



Les industries havraises peuvent être rangées en plusieurs catégories :

Les industries maritimes : toutes les industries qui naissent dans un port et rattachent plus ou moins à leur début, à la construction, l'armement, et la réparation des navires. Les premiers

chantiers se sont spécialisés dans la construction de certains navires : torpilleurs, contre torpilleurs, sous-marins, remorqueurs, navires a moteur diesel, chalutiers... et ont acquis, dans ces constructions, une réputation universelle. Par exemple, *les chantiers de la méditerranée*, peuvent construire les plus belles unités de la marine de guerre et de commerce. Parallèlement à ces chantiers, de nombreuses usines se sont développées pour pourvoir à la fourniture d'appareils auxiliaires pour les navires, à l'entretien de ces navires, à leurs réparations, au remplacement de leurs chaudières, et font en meme temps toutes sortes de constructions mécaniques.

La construction navale fut l'activité industrielle la plus importante au havre. Souvent, de petits patrons qui tenaient un simple atelier se sont déplacés vers l'extérieur de la ville pour y prendre la place disponible dans l'Eure et y créer des entreprises. Les trois plus grandes entreprises de réparation navale sont *Nillus*, *Mazeline*, et *Augustin normand*. À leurs côtés, un grand nombre de petits constructeurs assurent des travaux analogues de sous-traitance ou de réparation. Certaines s'associent entre elles et deviendront des groupes importants. Il existe au Havre une longue tradition de constructeurs de navires. Le premier navire à trouver un abri dans le nouveau port du Havre en 1518 fut la nef "Loyse" construite dans la fosse de Leure. Charpentiers, perceurs, gréeurs, calfats, voiliers, menuisiers, ingénieurs, firent la gloire des chantiers havrais. D'abord installés autour du bassin du Roy, les chantiers de constructions laissèrent la place en 1669 à l'Arsenal, créé par Colbert, pour le Perrey, en bordure de la mer. Jusqu'en 1823, l'Arsenal du Havre, autour du bassin du Roy, fut un vaste chantier naval employant plus de 400 ouvriers et où seront construits 927 bâtiments pour la marine royale. Pendant ce temps, seize chantiers sur le Perrey construisent des bâtiments pour le commerce, ceux de *Chevallier*, de *Beauvoisin*, de *Gosse* étant les plus connus. En 1816, *Augustin Normand* vient d'Honfleur pour s'installer au Havre sur le Perrey. Avec ceux de *Vasse* et de *Le Marchand*, ces chantiers construisent des voiliers très renommés, les clippers de chez *Le Normand*, les yachts et les cotres de pilotage fabriqués par *Le Marchand* dominant leurs concurrents. A partir de 1835, les Chantiers Normand acquièrent une grande réputation pour les navires à vapeur et à hélice. Le "Napoléon" est un pionnier dans cette catégorie. Sous la direction de Jacques Augustin-Normand, les ateliers du Perrey sortent des navires de guerre appréciés aussi bien par la marine française que par les marines étrangères. A partir de 1872, les chantiers de Graille, qui dépendent des *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, prennent une grande extension. Ils produisent aussi bien des cuirassés pour l'Etat que des cargos ou des pétroliers pour le commerce. Ces importants chantiers navals fournissent du travail aux entreprises qui leur sont associées. *Mazeline*, *Nillus* fournissent des chaudières et des machines, *Caillard* des machines marines et des engins de levage, *Bossière* des treuils, *Merlié-Lefèvre* des cordages, *David* des chaînes et des filins.

Concernant les corderies, Le Havre possède une flotte importante pour la pêche des grands cétacés, la fabrication de fils de baleine et de cordages pour les voiliers est la première activité de cette industrie. En 1842, on note 3 corderies au havre. *Durécu* et *démont*, et *auray*. Nous citerons particulièrement *les corderies de la seine*, pour la fabrication de tous les cordages et câbles en chanvre, en manille et en fils d'acier. Les corderies *Vasse et millet*, la *filature et tissage de Graille*, des broseries, des fabriques d'agglomérés

Concernant les **industries chimiques** : nous pouvons citer *les établissements desmarais freres*, qui comprennent une raffinerie d'huiles de pétroles, avec de nombreux réservoirs, d'une capacité de 40 millions de litres, des huileries et savonneries. Les tanneries, les industries textiles, la fabrique d'encre et de papier peints, industries du cuir, fourrures et plumes prospèrent dans les années 1880. Sans oublier les corps gras comme les huiles industrielles, graisses animales et végétales, savons et bougies.

Pour ce qui est de la Pétrochimie, elle arrive au Havre en 1861, quand 224 barils en bois contenant du pétrole en provenance de Pennsylvanie y jettent l'ancre. C'est le départ de l'industrie pétrochimique au havre et à Rouen. On compte aussi *la compagnie française des extraits tinctoriaux et tannants*, les établissements *gaspari, défais et compagnie*, des huileries, une verrerie, une usine pour le traitement du nickel et enfin, l'usine à gaz du havre dont l'alimentation représente une part importante de l'importation en houille du port.

Les **Industries agroalimentaires** comprennent *la société de rizeries française*, la fabrique de pâtes alimentaires, *bertrand et compagnie*, des brasseries etc. A ce groupe se rattachent les entrepôts frigorifiques, dont le développement est assez considérable. : *La société des frigorifiques de l'alimentation havraise, la société frigorifique de l'union*, et enfin, *la société des docks frigorifiques du Havre*. Dès 1650, plusieurs raffineries de sucre étaient installées à Rouen ou encore à Nantes, mais cette industrie se développa plus tardivement au Havre que dans les autres ports français. Des négociants havrais très impliqués dans la traite négrière et le commerce colonial, implantent une des premières raffineries à Harfleur en 1787. Dans la commune d'Ingouville sont également implantées des raffineries, notamment *Lavalard* en 1789. Enfin, c'est en provenance du Brésil que le café arrive au Havre en 1728.

Jusqu'au XIXe siècle, la manutention se fait essentiellement à bras d'hommes, aidée de quelques matériels, tels les plans inclinés, mais sans le secours d'engins de levage. Des gravures du milieu du XIX e siècle nous montrent des grues mobiles montées sur roues, manœuvrées par des hommes. Il faut attendre 1866 pour connaître un projet, sans suite, de grues hydrauliques. Il sera repris en 1884, pour équiper les quais du futur bassin Bellot, et le programme comprendra 28 grues mobiles, 16 treuils, une grue flottante et une bigue flottante. Leur nombre va croître régulièrement et en 1891, apparaissent, quai Colbert, 5 grues à vapeurs et 4 électriques. Ces dernières entraîneront la construction de petites usines électriques dont l'énergie servira également à la manœuvre des ponts. En 1902, avant les grands travaux d'extension, le port compte 60 grues mobiles électriques, hydrauliques ou à vapeur, 4 treuils hydrauliques et une bigue-trépied de 120 tonnes. S'y ajoutent la machine à mâter de 70 tonnes de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée, le ponton-grue de 30 tonnes de la Compagnie Générale Transatlantique, et quelques grues fixes ou sur pontons. Toutes seront progressivement électrifiées et au fil des ans leurs silhouettes et leur couleur changeront, mais leur fabrication restera havraise, œuvre des *Etablissements Caillard* qui s'en sont fait une spécialité et une renommée internationale.

3 ^e Outillage privé		
ENGINS	EMPLACEMENTS	PROPRIÉTAIRES
GRUES A BRAS		
1 de 1.800 kgs....	Quai de Southampton	C ^{ie} Normande de Navig.
1 de 2.000 "	Quai du Rhône	C ^{ie} G ^{ie} de Navig. H.P.L.M.
1 de 3.000 "		
1 de 9.000 " . . .	Quai Delavigne	C ^{ie} Havre-Dives
1 de 9.000 "	Quai Lamandé	M. Caussé
1 de 12.000 "	Quai de Meuse	Chargeurs Réunis
GRUES A VAPEUR		
2 de 1.500 kgs....	Quai de Suède	Société des Houilles et Agglomérés
2 de 2.000 "	Quai du Rhône	C ^{ie} G ^{ie} de Navig. H.P.L.M.
1 de 2.200 "	Quai de Southampton	C ^{ie} Normande de Navig.
1 de 4.000 "	Quai de l'Yser	Worms et C ^{ie}
2 de 5.000 "	Quai de Colombie	Société Commerciale d'Affrètement
4 de 5.000 "	Quai de Nouméa	
2 de 2.000 "	Appontements Schneider	Etablissements Schneider
1 de 4.000 "	(PONT VIII)	
1 de 5.000 "	Quai Desmarais	Desmarais Frères
GRUES ÉLECTRIQUES		
2 de 4.000 kgs....	Quai de Southampton	London and South Western Railway
1 de 4.000 "	Quai du Brésil	Chargeurs Réunis
1 trémie.....		
2 de 5.000 kgs....	Quai de Suède	Société des Houilles et Agglomérés
1 de 35.000 "	Quai de Garonne	Société des Forges et Chantiers
2 appareils funicu- laires pour colis..	Quai des Transatlantiques	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique
2 portiques à char- bon	Quai de Nouméa	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique
1 appareil élévateur convoyeurdesacs.	Quai de Gironde	Docks-Entrepôts
2 portiques à char- bon.....	Garage de Gravelle	Worms et C ^{ie}
1 élévateur à grains.	Quai Desmarais	Desmarais Frères

L'outillage privé disponible au Havre en 1900.

(source : Le port du Havre - notice descriptive de la chambre du commerce et du comité de l'industrie du commerce et de l'armement.)

La composition du sol dans le haut plateau et le bas de la ville était propice à l'implantation des briqueteries. Une mince couche de terre recouvre une épaisseur plus ou moins importante de terre franche rougeâtre amendée par le marnage donnant de l'argile commune. Celle dont on fabrique de bonnes briques est sur le haut plateau de Frileuse. Le site sera plus tard construit et aménagé pour devenir Applemont. Le nombre de briqueterie est très important. En 1842, on en dénombre 6 aux neiges, 4 à Gravelle, 2 dans l'Eure...

Le ravitaillement de ces industries en matière premières constitue pour le port une source de trafic considérable, il donne aux lignes régulières qui fréquentent le port un fret de base à peu près certain et constant, élément très apprécié de ces compagnies et leur assure, dans une certaine mesure, du fret de retour. La mise en valeur du canal de Tancarville aidera au développement de la fonction industrielle du port. La substitution du fer au bois et de la vapeur à la voile dans la construction des navires permet de réduire le coût du prix des transports maritimes et améliorer leur régularité. Déjà en 1831, les prix décroissants des produits coloniaux, cafés, vins, sucres et épices, favorisent un important trafic de redistribution vers l'intérieur d'un continent européen en voie d'industrialisation. Mais le port du Havre dispose d'un autre atout majeur. Il est un port commercial, certes, mais aussi un port où l'on peut entreposer des marchandises. Débarrassée de son encombrante enceinte, il devient possible de développer l'activité portuaire à l'est de la ville. C'est ainsi que furent créés les bassins Vauban en 1843, l'Eure en 1855, le bassin des docks en 1859, bellot en 1887. Les quais seront progressivement étendus, des ponts reliant les bassins entre eux. Les marchandises entreposées dans les docks et entrepôts, les industriels s'installent sur les terrains avoisinants. Certains quais se spécialisent, un nouveau corps de métier se crée alors, les Dockers. Sous l'ancien régime, profession régulée, comme dans toutes les corporations. La prodigieuse expansion économique et commerciale de la moitié du XIX^e siècle nécessitera une main d'œuvre portuaire toujours plus nombreuse. Ces milliers de dockers se recrutent d'abord chez les ouvriers agricoles, les matelots sans emploi, les forains, mais aussi les délinquants, les déserteurs ou les insoumis de toute sorte. Souvent comparé à une légion sans gloire ni discipline. Aux corvées épuisantes s'ajoutaient les risques sanitaires liés à la manipulation de certaines marchandises. Lorsque le travail manquait, chômage sans compensation. Dès les premières années du port du Havre, les documents relatent la présence sur le quai de "bréments" qui effectuent le chargement et le déchargement des navires. Leur nom de "bréments" est dû au fait que les premiers sont venus de Brême, port de la mer du Nord. On trouve aussi, à la même époque, des "brouettiers" qui véhiculent les marchandises sur les quais et les transportent pour le compte des négociants. Bréments et brouettiers se constituent en corporation en 1635, association très réglementée qui ne disparaîtra qu'en 1929. A leurs côtés, travaillent les voiliers et les tonneliers qui effectuent le conditionnement des marchandises, les mesureurs et les garde-magasins, tous organisés en corporations, plus un nombre variable de journaliers du port inorganisés. Les besoins grandissant de main-d'œuvre dus à l'expansion du XIX^e siècle augmentent considérablement le nombre des ouvriers du port. Mais, hormis la Société très fermée des brouettiers, il n'y a plus de corporations depuis la Révolution pour organiser les différentes professions. Les ouvriers du port sont entièrement soumis au bon vouloir et à l'exploitation d'entrepreneurs et d'intermédiaires qui les embauchent et les payent dans les cafés. Le port devient le refuge des individus vivant en marge de la société, accentuant un lent travail de désagrégation sociale qui porte un coup terrible à l'honneur de la profession. C'est l'organisation syndicale qui, après la première guerre mondiale, permet de regrouper les ouvriers des différentes professions et de remettre un peu d'ordre, mais elle ne peut remédier à la précarité des conditions d'embauche et de travail qui nuit grandement au recrutement. A la manutention d'autrefois, qui ne faisait appel qu'à la force physique du travailleur, a succédé une manutention

de plus en plus mécanisée, et même de nos jours, sophistiquée avec l'intervention de l'automatisme et de l'électronique. Le métier de docker se trouve donc transformé; réclamant plus de spécialisation et de qualification.

b) Données statistiques

Les trafics nés au havre ont eu de la sorte un développement constant, au point que le tonnage annuel des marchandises s'est multiplié. De 1850 à 1914. L'ouverture du canal de Suez a évidemment détourné vers Marseille la plupart des importations des Indes à l'extrême orient, mais les relations de ces pays sont néanmoins restées actives et le port a conservé les grands marchés que les importations des Indes y avaient créés et qu'alimentent aujourd'hui les pays « neufs » d'Occident. L'importation des cotons et épices, lui est resté le quasi-monopole du Havre. Au niveau des importations, notons la part considérable que les produits du marché havrais tiennent dans les importations du port : café, coton, poivre, laine, cuivre, nous avons également souligné l'importance des importations des caoutchoucs, des cacaos, des cuirs verts et salés, des bois de construction et d'articles spéciaux tel que le minerai de Nickel. La houille importée en vue de l'alimentation locale et du ravitaillement constitue également un élément de trafic important, dont la part annuelle est d'environ 1 million de tonnes. Le tonnage d'exportation n'atteint au Havre que la moitié du tonnage d'importation. Les exportations concernent surtout des marchandises de luxe, que le nouveau continent demande à la France, riche en artisans habiles, en travailleurs délicats et en hommes de goût : objets de toilette, articles de Paris, soieries, tissus, parfumerie, objets d'art, automobiles... En 1859, le trafic total est de 2 millions de tonneaux de jauge, au lieu de 1 million en 1835. Il a donc doublé en 20 ans. En 1880, les entrées et sorties atteignent 4,500,000 tonnes mais tous les terrains disponibles sont occupés et les nouvelles extensions vont se faire par emprise sur mer. En 1887, le canal de Tancarville est terminé et permet aux bateaux fluviaux de descendre jusqu'au Havre sans avoir à pratiquer de navigation maritime.

Pour rendre compte des exportations partant du Havre, Jean Legoy, dans *le Havre, naissance et renaissances d'une ville*, nous propose une lecture claire du nombre d'exportations en tonnes, des années 1860 jusqu'aux années 1938. Ce tableau classe les 10 produits les plus exportés par année. Ce tableau permet d'appréhender l'évolution exponentielle des exportations, toute matière première/denrées confondues.

1860	1880	1900	1913	1928	1938
Houille (non renseigné)	Céréales 483800	Houille 875600	Houille 944000	Houille 850 000	Pétrole 2899500
Coton 624630	Houille 465600	Bois 204200	Céréales 284600	Pétrole 347000	Houille 521700
Céréales (non renseigné)	Bois (231400	Coton 159400	Coton 255300	Bois 284200	Bois 183900
Bois 28500	Coton 11600	Céréales 122200	Bois 238000	Céréales 235800	Coton 159600
Sucre 26200	Café 50400	Café 103700	Café 146000	Coton 203000	Céréales 158600
Café 25500	Métaux 45000	Métaux 70500	Métaux 117800	Métaux 148200	Café 144300
Métaux (non renseigné)	Pétrole 31800	Oléagineux 63100	Pétrole 85400	Café 128800	Métaux 91000
Laines 37800	Oléagineux 17900	Pétrole 85400	Riz 58900	Riz 90000	Riz 80400
Cuir/peaux (non renseigné)	Sucre 10100	Cacao 27300	Oléagineux 51900	Oléagineux 40900	Fruits 71700
Tabac (non renseigné)	Tabac 8400	Sucre 20000	Cacao 44300	Cuir 10000	Oléagineux 56600

(source : Legoy Jean, *Le Havre, naissance et renaissances d'une ville*)

En effet, on peut voir que pour l'année 1860, parmi l'houille, le coton, les céréales, le bois, le sucre, le café, les métaux, les laines, les cuirs et peaux et enfin le tabac, le produit le plus exporté est le coton avec 624 000 tonnes contre 25 500 tonnes de café. En un an et demi, les cours du coton sont multipliés par six, pour dépasser le seul d'un dollar par livre, qui ne sera plus atteint ensuite avant 120 ans. Les négociants français du Havre souffrent du blocus maritime organisé par les États du Nord, ceux de Liverpool restent approvisionnés en cotons américains, par la contrebande. Pour contourner le blocus maritime des États du Nord, les chantiers navals anglais mettent au point un forceur de blocus, un navire spécial en acier, plus léger que ceux en fer, filant à la vitesse de 16 nœuds. Munis de roues à aubes, d'un faible tirant d'eau, il s'approche des côtes

américaines à grande vitesse, pour échapper à la surveillance et déposer, en échange du coton, des armes. La France achète alors cinq fois moins de coton sur le marché mondial que l'Angleterre et elle est la première à diversifier ses origines entre 1861 et 1864. Avant la guerre, en 1913 le Havre exporte majoritairement l'houille pour 944 000 tonnes contre seulement 44 300 de cacao. L'exportation des céréales n'est pas à négliger avec 284 600 tonnes. La houille est une roche carbonée sédimentaire correspondant à une qualité spécifique de charbon,. De couleur noirâtre, elle provient de la carbonisation d'organismes végétaux et peut donc servir de combustible fossile. Les gaz manufacturés sont remplacés, pour l'éclairage urbain par l'électricité à partir de 1880, et pour ses différents usages domestiques et industriels, notamment le chauffage et la cuisson, par le gaz naturel, surtout à partir de la crise de 1929, plus largement à partir de la fin de Seconde Guerre mondiale. Ce combustible est utilisé depuis le XIe siècle et son extraction dans les mines a rendu possible la révolution industrielle au XIXe siècle. Depuis, la houille constitue une des principales sources d'énergie des pays industrialisés.

Jusqu'en 1890, le Havre était un grand port d'entrepôt pour le coton et les denrées coloniales et un port de transit pour les produits américains à destination principalement de la région parisienne. Si elles ne sont pas évacuées par voie routière ou voie ferrée sitôt débarquées, et triées, les marchandises doivent être stockées et mises à l'abri. Jusqu'au XIXe siècle, elles étaient déposées sur les quais, sous des bâches ou des tentes en toile, ou évacuées dans les entrepôts des négociants, en ville. Cette pratique se vit encore en certaines circonstances; ainsi pendant la guerre de 1914-1918 où la place devant la Bourse servait à stocker les balles de coton. Dès la loi d'avril 1803, la Municipalité du Havre avait établi un entrepôt dans l'ancien couvent des Capucins. Agrandi en 1836, il fut transféré en 1856 aux Docks et Entrepôts à qui la ville cédait le privilège. Il quittait la ville, mais comprenait des installations vastes et fonctionnelles avec un bassin, des quais, des hangars, magasins, cours, cours couvertes, desservis par des voies ferrées, entourés de murs et placés sous la surveillance de la Douane. Puis ce fut la création d'entrepôts libres dont les Magasins Généraux, en 1859. La construction des Docks avait retardé l'édification de hangars sur les quais, malgré les pétitions des négociants, du roulage et des assureurs, et les offres de particuliers de les faire à leurs frais, et ce dès 1833. Ce n'est qu'en 1877 qu'un décret autorisera la construction de six hangars, couvrant 15 800 m², en bois et couverts de tuiles. Puis six nouveaux sont prévus dès 1884 pour le futur bassin Bellot, en fer et couverts de zinc. D'autres suivent et, en 1902, il y en a 26, couvrant près de 95 000 m², auxquels s'ajoutent les hangars particuliers de compagnies de navigation. Le port possèdera le plus grand hangar d'Europe, réservé pour le coton, de 742 m long d'un seul tenant, sur 114 de large, soit 85 000 m² ; il est vrai qu'en 1929, 60% des importations de coton en France se font par le Havre qui reçoit alors 929 642 balles. En 1986, pour le trafic conventionnel, les hangars couvrent 504 000 m². La diversité des marchandises a conduit à la diversification et à l'adaptation des stockages. Les silos pour les céréales ont une capacité de 160 000 tonnes. Les surfaces de stockage des conteneurs sont de 145 hectares, plus de 81 000 m² couverts. Les installations les plus spécialisées sont celles pour les hydrocarbures, car rapidement des navires pétroliers équipés de vastes citernes ont remplacé le transport par barils. Concessionnaire du port pétrolier depuis les années 30, la CIM n'a pas cessé d'accroître ses

capacités de stockage : 175 000 m³ en 1930, en 1968 elle passe de 1 280 000 à 2 045 000 m³, en 1974 à 4 000 000 m³ et en 1983 5 000 000 m³.

c. Un port d'émigration

De 1820 à 1855, le trafic havrais double d'importance, et se développe surtout vers 2 directions : l'Amérique du nord et l'Amérique du sud. Déjà avant la révolution, le havre était devenu la tête de ligne des paquebots à voiles destinés à « transporter des lettres, des passagers, leurs malles et quelques effets personnels » Mais l'emploi par les anglais de paquebots à vapeur détourne la clientèle sur Liverpool. Le gouvernement français, en 1847, décide de créer la première ligne de paquebots à vapeur à destination de New York. Les navires utilisés s'avèrent vite insuffisants et le service est interrompu en 1848. Les américains restent les maîtres de la traversée avec le « Franklin » ou encore le « Fulton ». Pendant quelques temps, la compagnie franco-américaine dirigée par les frères Gauthier, dispute la suprématie aux américains. À partir de 1856, 9 vapeurs dont le « Lyonnais » ou encore le « Jacquard » desservent à la fois les lignes de New York et du Brésil. Ces navires utilisent à la fois la voile et la vapeur. Mais les capitaux engagés ne peuvent soutenir la concurrence face aux américains, et la perte « du « Lyonnais » porte un coup fatal à la société franco-américaine, celle-ci interrompt ses services sur l'atlantique. Dans la deuxième moitié du XIX, se constituent des armements nouveaux, capables de soutenir la régularité des lignes et en faisant face à l'augmentation du trafic. La plus célèbre de ces compagnies est bien entendu la compagnie générale transatlantique. En 1854, les frères Émile et Isaac Pereire, banquiers parisiens, rachètent la flotte d'un armateur granvillais. Ils obtiennent du gouvernement la concession des lignes postales à destination de New York, du Brésil et l'Argentine. Leur armement prend le nom de compagnie générale maritime. Le 25 août 1861, la compagnie générale transatlantique est fondée. Son directeur au havre est William Iselin. La ligne le Havre New York est inaugurée en 1864 par le « Washington ». Le confort des bateaux assure le prestige des « french lines ». Le nombre de bateaux, construits à Saint-Nazaire, augmente rapidement, et les émigrants, placés en 3^{ème} classe du bateau assurent une bonne partie des passagers. Pour diversifier ses activités, la compagnie générale transatlantique s'intéresse aussi au transport des marchandises et fait du havre sa tête de ses lignes vers les Antilles, Haïti, Cuba et Porto Rico. Le transport des émigrants devient au cours du XIX, un des éléments majeur du trafic maritime havrais. Dans les années 1820, l'Europe, avec son agriculture pauvre et son industrie à peine naissante, ne peut faire face à une population à forte natalité. Dès cette période, d'Allemagne, de Suisse, d'Autriche, partent des milliers de familles qui veulent tenter leur chance en Amérique. En 1^{er} siècle, 72 millions d'Européens quittent leur pays et 3 millions passent par le Havre pour y arriver. Jusqu'à la création des chemins de fer, ces migrants arrivent de leur lointain pays souvent à pied. À partir de 1860, des trains spéciaux venus d'Europe centrale par Bâle, font affluer des milliers d'émigrants à la gare du havre. Ils envahissent les rues à la recherche d'un hôtel ou d'une auberge, tandis que les plus pauvres restent à même le trottoir ou sur les quais du port en attendant l'embarquement. La traversée coûte de 120 à 150 francs que certains ne possèdent pas, c'est pourquoi certains migrants vont d'abord s'installer au havre dans le but d'y trouver un travail qui permettra de financer les sommes nécessaires. Ces émigrants font la fortune des navires qui

ont amené du café ou du coton et qui repartent ainsi avec un fret intéressant. Des 1870, ils font aussi la fortune des compagnies de navigation naissantes qui leur a réservé une classe spéciale au sein de leurs paquebots. Exploités et transportés dans des conditions parfois plus que précaires, ces voyageurs, attirés par « le mirage américain », sont souvent bien déçus en arrivant vers le nouveau monde. C'est pourquoi le havre en voit revenir des milliers dans les années précédant la guerre de 1914. L'émigration cessa à cause de la grande dépression de 1929. Cette interruption du trafic provoqua la faillite de nombreuses compagnies maritimes qui vivaient en grande partie de ces transports.

III. Le havre, ville portuaire au rayonnement international

a. La « belle époque » havraise

Les tonnages annuels du port doublent de 1900 à 1914. L'activité portuaire aurait poursuivi ses activités même pendant les hostilités. Mais les informations dont nous disposons pour décrire cette période sont médiocres, puisque les archives de la ville du Havre furent détruites pendant la seconde guerre mondiale. En 1900, les importations du havre avaient sensiblement évolué, puisqu'elles étaient centrées sur le charbon, les bois (ébénisterie, teinture et construction), le coton, les céréales, le café, les métaux (cuivre, fer, plomb et zinc), les produits oléagineux, les huiles de pétrole, le cacao, le sucre, le riz ainsi que des cuirs, la laine, le tabac et les poivres, sans oublier le tout nouveau produit : le caoutchouc du Brésil. Durant les années 1880 à 1900, le trafic du port continua de croître puisqu'il passa de 2,2 millions de tonnes de marchandises à 2,9 millions de tonnes. Par rapport à la période précédente, les exportations du havre, charbon, café, sucres, tissus de coton ou de soie, cacao, cuirs et produits de luxe venant de la capitale ont elles aussi fortement progressé puisqu'elles représentaient 36% des importations en 1900, contre 23% en 1880. A la veille de la première guerre mondiale, on constate encore de nouvelles mutations dans le commerce havrais. Si les importations de houille de Grande Bretagne avaient poursuivi leur progression grâce au développement de la navigation à vapeur et aux demandes des industries métallurgiques ou chimiques havraises, celles-ci n'avaient cependant qu'une faible rentabilité en termes de valeur. Derrière le charbon, on trouvait les céréales, les cotons, les bois, le café, les métaux surtout le cuivre et le nickel, les hydrocarbures, le riz, les oléagineux, le cacao, les cuirs et les peaux, qui représentaient alors 39% des cuirs débarqués en France, ce qui situait donc le havre au deuxième rang en Europe après Hambourg, ensuite viennent le tabac, le caoutchouc ou il se situe au premier rang des ports français et au 4ème rang en Europe après Londres et Anvers, ou les poivres, ou le havre se situe comme étant le premier port français avec 61% des arrivages en France. En somme, un grand nombre de marchandises importées au havre enregistrèrent une forte croissance en ce début du 20^{ème} siècle : ce fut le cas du tabac ou des cuirs mais davantage du riz, avec une croissance de 327%, du caoutchouc avec une croissance à 100%. À côté de ces croissances exponentielles, d'autres produits connaissent un recul sensible, c'est le cas de la laine, les oléagineux et surtout les sucres après la substitution de la betterave à la canne à sucre et la disparition de la dernière raffinerie havraise en 1898. La majeure partie des marchandises

arrivaient au havre en provenance du continent nord-américain, des Antilles (Haïti, Colombie, Chili). Le commerce était en revanche assez limité en Europe, hormis l'Angleterre avec la houille et la Baltique pour les céréales. L'Afrique occidentale n'apparaissait que peu dans le commerce havrais, si ce n'est pour la fourniture de bois exotique, de cacao et d'oléagineux. Avec un trafic de près de 11 millions de tonnes de jauge (soit le double de celui de 1900), le havre se situe encore en 1913, au second rang des ports français, derrière Marseille. Cependant, en tonnage de marchandises, il n'occupe plus que la 4^{ème} place derrière Rouen, Marseille et Bordeaux, bien que la porte océane ait multiplié par 10 son trafic de marchandises entre 1840 et 1914. Le port du havre joue un rôle majeur dans le commerce international du cuir, du coton et du café, ces deux produits étant considérés à l'époque comme les marchandises emblématiques de son commerce.

À la veille de la Première Guerre mondiale, Le Havre est le premier port européen pour le café ; il importe quelque 250 000 tonnes de coton et 100 000 tonnes de pétrole. Le port du havre est relié au réseau des voies navigables de la France par le canal de Tancarville, long de 25 km. Ce canal, mis en service en 1887, évite aux bateaux fluviaux les dangers de la navigation maritime, dans l'estuaire de la Seine. Le trafic par voie d'eau, qui avant 1914, ne s'était développé que lentement, a pris durant les hostilités une ampleur considérable. La voie fluviale a permis au port de faire face à toutes les nécessités de la défense nationale, de nombreuses compagnies de navigation fluviale se sont établies depuis la guerre et ont remis en faveur les transports par voie d'eau que le commerce havrais avait un peu oublié, peut-être parce qu'ils paraissaient se prêter moins que le chemin de fer au transport de marchandises de valeur : cafés, cacao, cotons, qui constituent le fonds de commerce havrais. La plupart des quais sont munis de voies ferrées, reliées directement avec les gares aux marchandises de la ligne Paris-Le Havre. Il existe aussi de nombreux embranchements industriels se raccordant avec le réseau des voies ferrées des quais : la longueur totale de ces embranchements est de 31 km. La liaison avec le réseau intérieur n'est assurée que par la ligne du havre à Paris, la première grande voie ferrée du réseau français, mais elle sera doublée par une nouvelle ligne, dite du sud-ouest, qui traversera la Seine à Quillebeuf et sera le trait d'union avec la région de l'ouest. En 1913, le port du havre se classe, du point de vue du tonnage de jauge, au second rang des ports français, après Marseille, et au quatrième rang après Rouen, Marseille et Bordeaux pour le tonnage des marchandises. Cela tient à l'importance considérable qu'ont les importations de charbons dans ces ports. Ainsi, le havre prend sa revanche sur Marseille, au niveau de la valeur des marchandises importées et exportées, presque égale à celle de Marseille, et avec le nombre de voyageurs transatlantiques, pour lesquels il tient le premier rang.

b. la construction navale : source du rayonnement havrais et français

Malgré un nombre de difficultés à la fois commerciales, et économiques, qui s'annoncent pour le port du havre, du fait de l'émergence d'autres ports qui constituent des adversaires de taille pour le port du havre, comme Anvers, ou encore Londres, les activités commerciales du havre ont du

être « recyclées », ou plutôt renouvelées, vers d'autres secteurs florissants pour faire face à ces baisses de trafics. C'est pourquoi le Havre, fort de ses ouvrages dans la construction navale, a tout misé sur ces chantiers de construction. Les plus beaux paquebots sortent alors des chantiers du port du havre, affirmant alors la vocation maritime de la ville. Ces paquebots participent au prestige de la France mais surtout du havre, alors considéré comme un des pionniers de la construction navale dans le monde. Ces bateaux étant considérés comme des portraits du « bon gout à la française ». Les 4 grands paquebots, *la lorraine*, *la Savoie*, *la Provence* et le *France*, mis en service au début du XXe répondent aux critères de l'authentique gout français. Ces 4 navires deviennent les ambassadeurs du gout français et d'un certain art de vivre propre aux français. Le *France* en particulier, est le premier paquebot moderne. Sa décoration intérieure est réalisée dans le but d'en faire un symbole de la grandeur et de la tradition française. C'est une sorte de château de Versailles sur l'atlantique. Après la guerre de 1914, le paris continue ce style. Ile de France va marquer une révolution. La décoration, jusqu'alors conçue comme l'imitation du passé, se tourne vers le présent et l'art moderne. Il est fait appel aux meilleurs artistes de l'époque. Le sommet de cet Age d'or va être atteint avec le *normande*, par sa taille, son luxe, et sa vitesse, ces 3 critères étant réunis pour en fait le paquebot le plus célèbre au monde, cette célébrité rejaillissant sur le havre, son port d'attache, qui attire des milliers de visiteurs et d'admirateurs. Les bateaux construits au havre sont donc le reflet du génie français, et donc havrais. Les flux d'émigrants étant taris vers 1925, les grands transats sont entièrement consacrés au transport des passagers et aux touristes pour lesquels une classe spéciale est créée. Pour rentabiliser ses paquebots, la compagnie générale transatlantique entreprend de créer des croisières pour des touristes fortunés. La France atteint dans l'entre deux guerres, l'apogée de sa puissance coloniale, les lignes pour les Antilles, l'Afrique, l'extrême orient se multiplient et attirent de plus en plus de voyageurs.

Conclusion

Les premières industries s'implantent au havre dans la décennie 1850 grâce à la suppression des remparts qui empêchent alors l'extension de la ville. En 1860, le tissu industriel havrais reste cependant encore très limité, par exemple, la ville ne compte que 2 entreprises métallurgiques spécialisées dans la construction de machine à vapeur et 6 entreprises de construction navale. Durant les années 1870 jusqu'aux années 1910, l'industrialisation du havre se poursuit avec l'implantation d'industries de construction ou réparation navale, ainsi que des raffineries... en 1900, ces nouvelles industries, basées sur des métiers artisanaux, le petit commerce, regroupent encore 56% du salariat havrais au contraire des métiers du bâtiment, les marins et ouvriers portuaires, puisqu'ils ne représentent plus que 19% contre 31% en 1872. En 1914, le havre a quasiment terminé sa phase de développement. Ses entreprises sont concentrées dans 8 secteurs d'activités, la construction navale, l'industrie métallurgique, l'industrie chimique, l'industrie du bois, les industries manufacturières, les constructions électriques, industries du bâtiment, l'industrie alimentaire. Cependant les difficultés dues à la guerre de 1914 ne permettent pas au Havre de retrouver sa gloire d'autrefois. Le déclin de l'émigration enlève aux grands paquebots une partie de leur clientèle. La concurrence de Londres et de Rotterdam se fait lourdement sentir dans les rôles d'entrepôt et de place financière au détriment de celui du Havre. Le manque de crédits d'État conduit les responsables du port à livrer à la *Compagnie Industrielle Maritime*, constituée par un groupement de capitaux français et américains, l'aménagement du nouveau bassin de marée et du port pétrolier. Les Havrais obtiennent cependant une certaine indépendance de gestion avec la constitution du Port Autonome. Mais la crise de 1930 porte un nouveau coup à l'activité portuaire. Ce n'est qu'avec l'expansion rapide des importations de pétrole, qui gonflent un peu artificiellement le trafic de marchandise, et avec la mise en service en 1935 de "Normandie" que Le Havre retrouve quelques temps tout son prestige de Porte Océane.

Bibliographie

Archives municipales du Havre :

- <http://archives.lehavre.fr/>
- <http://archives.lehavre.fr/uploadsdocs/r1337177673.pdf>
- http://archives.lehavre.fr/delia-CMS/archives/site/article_id-23980/sstopic_id-/topic_id-759/topic_parent_id-757/hygiene-sante-affaires-sociales.html
- http://archives.lehavre.fr/delia-CMS/archives/site/article_id-23891/sstopic_id-/topic_id-758/topic_parent_id-757/temps-modernes-1716-1788.html
- http://archives.lehavre.fr/delia-CMS/archives/site/article_id-23895/sstopic_id-/topic_id-758/topic_parent_id-757/periode-contemporaine-1789-1815.html
- http://archives.lehavre.fr/delia-CMS/archives/site/article_id-23920/sstopic_id-/topic_id-759/topic_parent_id-757/catastrophes-et-epidemies.html

Bibliographie

- Legoy Jean *Portrait du Havre : Le peuple du Havre et son histoire. Du négoce à l'industrie. 1800 - 1914.*
- Chabannes Hervé, *La premiere Histoire du Havre*, ed. l'écho des vagues, 240 pages.
- Chabannes Hervé et Pringard Olivier, *Naissance et renaissance d'une ville portuaire*, 176 pages.
- Legoy Jean, *Les Havrais et la mer : le port, les transatlantiques, les bains de mer*, 2004, 295p
- http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1981_num_31_2_5423 [lecture en ligne]
- https://books.google.fr/books?id=LApFog9fbYgC&pg=PA471&lpg=PA471&dq=industrialisation+le+havre&source=bl&ots=tcv5ZrIZzS&sig=eFT6SwewpPaKs-aSYoLP9zkj_Xs&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjLjv31m7rTAhWLTBoKHS5eAhA4ChDoAQhQMAg#v=onepage&q=industrialisation%20le%20havre&f=false [lecture en ligne]

Webographie

- http://www.thucydide.com/realisations/comprendre/villes/le_havre/havre1.htm
- http://www.thucydide.com/realisations/comprendre/villes/le_havre/havre2.htm
- http://www.thucydide.com/realisations/comprendre/villes/le_havre/havre3.htm
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Chronologie_du_Havre#R.C3.A9volution_et_Empire_.281789-1815.29
- http://archives.lehavre.fr/archives_municipales/les-rues-du-havre/pages/larestauration.html
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_du_Havre
- <http://la-story.over-blog.com/2014/10/le-havre-de-francois-ier-a-port-2000.html>
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Guerre_franco-anglaise_\(1778-1783\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Guerre_franco-anglaise_(1778-1783))
- http://archives.lehavre.fr/archives_municipales/les-rues-du-havre/pages/laiierepublique.html

