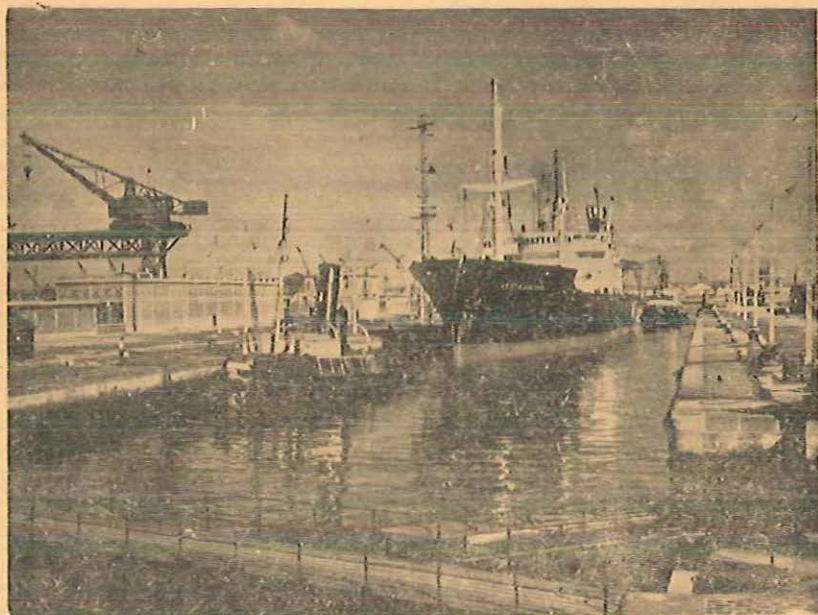


BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

Collection de brochures hebdomadaires pour le travail libre des enfants

Documentation de Paul LEGOUIX et Paul MARY
Adaptation pédagogique des Commissions de l'Institut Coopératif de l'Ecole Moderne

PROMENADES SUR LE PORT DU HAVRE



L'Imprimerie à l'Ecole
Cannes (A.-M.)

15 Mai 1951

155

Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
2. Diligences et malles-postes.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt.
11. La forêt landaise.
12. Le liège.
13. La chaux.
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anthracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications.
26. Les abeilles.
27. Histoire de la navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'école.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinois.
54. Le bois Protat.
55. La phrèhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres.
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Beloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noël de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Goémons et goémoniers.
97. En Chalosse.
98. Un estuaire breton : la Rance.
99. C'est grand, la mer.
100. L'École buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.
104. Les arbres et les arbustes de chez nous.
105. Sur les routes du ciel.
106. En plein vol.
107. La vie du métro.
108. La bonneterie.

PROMENADES SUR LE PORT DU HAVRE



Jean-Pierre sur un quai de la gare

JEAN-PIERRE ARRIVE AU HAVRE

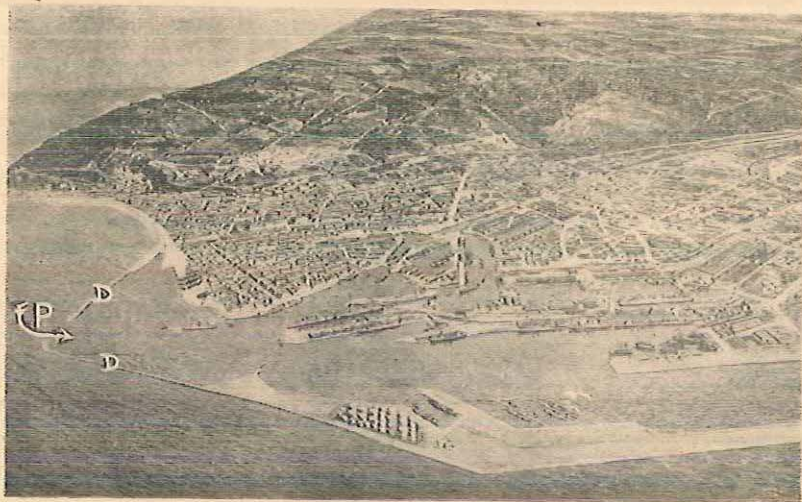
Le rapide approche du Havre. Jean-Pierre, le petit parisien, ne se sent plus de joie: il vient passer quinze jours chez son oncle, et c'est la première fois qu'il va voir la mer.

Sur le quai de la gare, sa famille l'accueille... Quelques minutes d'autobus et voilà Jean-Pierre installé dans sa nouvelle maison...

— Eh bien ! Jean-Pierre, tu ne t'es pas trop ennuyé pendant le voyage ?

— Oh ! tu sais, cela n'a pas été bien long, trois heures à peine !

— Oui, Le Havre n'est qu'à 228 kilomètres de la capitale.



Plan perspectif du Havre et de ses environs (1934)

D : digues - P : passe

(Cliché Port autonome)

L'HISTOIRE DU PORT

Jean-Pierre et son oncle sont montés sur la colline, au nord de la ville qu'ils découvrent entièrement.

— Il y a 500 ans, Le Havre n'existait pas. C'est seulement sur l'ordre de François I^{er} qu'il fut construit au XVI^{ies} siècle, sur des terrains marécageux et malsains. Il fallut un travail acharné, une lutte continuelle pour faire naître là un port et une ville. Le premier bassin (Bassin du Roy) fut creusé en 1517.

— Les bassins sont ces petits lacs que l'on voit au sud de la ville ?

— Oui, mais les **bassins** ne sont pas seulement des lacs. Leurs rives sont droites, bordées de quais le long desquels viennent accoster les bateaux.

— Et ces deux grands bras tout minces qui semblent se refermer sur les bassins ?

— Ce sont les **digues**, constructions très robustes qui protègent le port contre les grosses vagues les jours de tempête. Entre elles deux, la **passé**, large de 250 mètres, permet le passage des navires.

— Dis, mon oncle, pourrions-nous aller sur le port ?

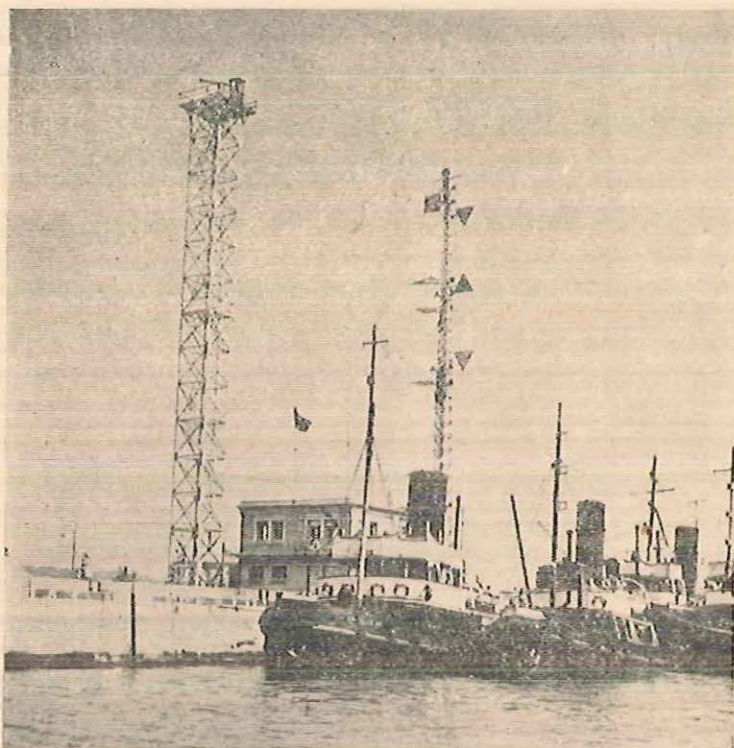
— Mais bien sûr, Jean-Pierre, si cela t'intéresse.



Le port du Havre au XVI^me siècle
Entrée d'un voilier venant d'Amérique

Dessin de A. Carlier

Cliché F. Nathan
(Documentation scolaire par l'image)



Le sémaphore et les remorqueurs

A gauche, le pylône du radar ; à droite, un mât de signaux

(Cliché journal « Le Havre »)

UN BATEAU VA RENTRER DANS LE PORT

Le sémaphore est un bâtiment situé face à la passe et d'où l'on aperçoit la rade (la mer devant le port).

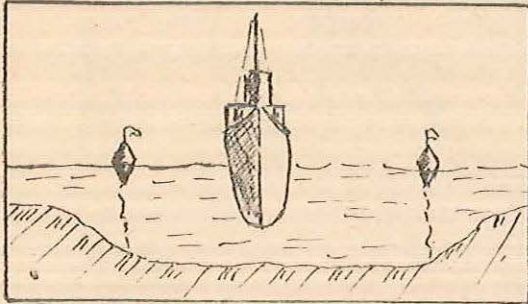
Deux hommes sont assis devant des appareils compliqués. D'un haut-parleur, une voix tout à coup se fait entendre : « Allô, allô ! ». C'est « l'Arromanches », un cargo qui demande la permission d'entrer. Un officier dicte la réponse qu'un des hommes transmet à l'aide d'un micro : « L'Arromanches » occupera le poste n° 4, bassin Vétillant ».

— On peut aussi, explique l'officier de port, communiquer avec les navires sans radio, par mâts de signaux.

« L'Arromanches » n'est encore qu'un petit point noir.

— Quel est ce petit vapeur près de « L'Arromanches » ?

— Il amène un pilote, marin dont le métier consiste à conduire les navires dans le port, à travers le chenal.

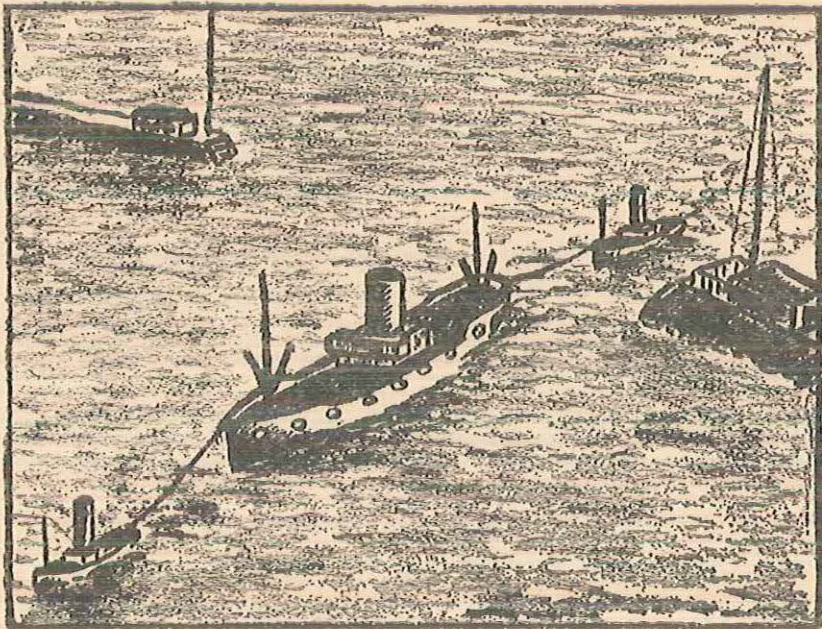


— Le chenal ?

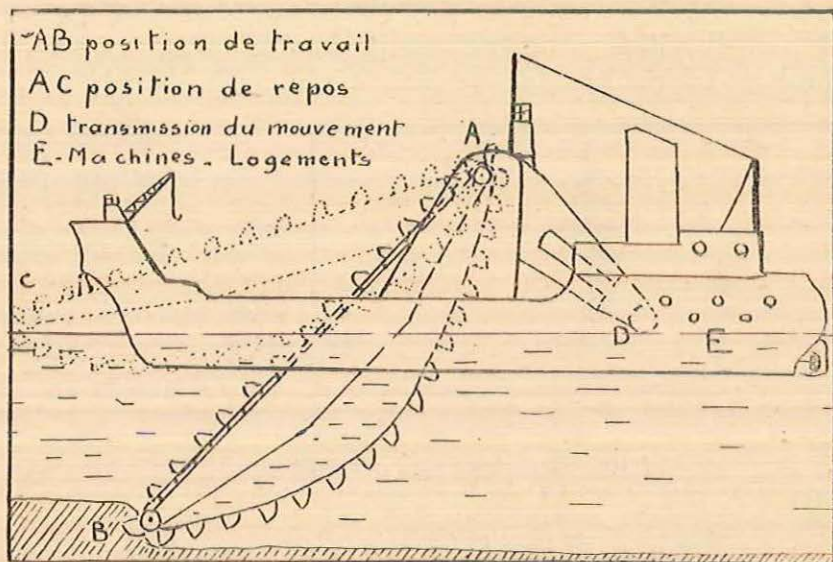
— C'est un passage large de 300 m., creusé et entretenu par des dragues, limité par des bancs. Si le navire s'en écartait, il risquerait de s'échouer.

— A quelle distance est actuellement « L'Arromanches » ?

— Environ 10 km. Dans une demi-heure, il franchira la passe. Deux remorqueurs le feront alors manœuvrer, d'après les conseils du pilote.



Le bateau, remorqué, franchit la passe



Coupe très simplifiée d'une drague

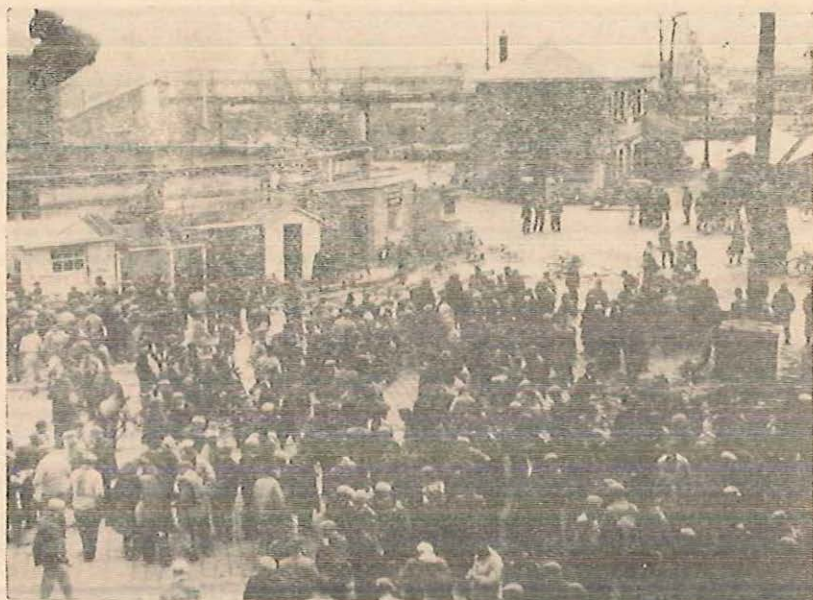
UNE DRAGUE

— L'officier du sémaphore m'a parlé des dragues. Peux-tu m'expliquer, mon oncle, comment elles fonctionnent ?

— Une drague est un bateau dont la coque est percée d'un puits. Dans ce puits, passe une chaîne à godets raclant le fond de la mer. La vase et les galets remontés sont déversés dans des péniches qui vont les rejeter au large. Le port du Havre a besoin d'être continuellement dragué car il s'y dépose chaque année 50 centimètres de vase. Quatre dragues sont en service. Du reste, tu en as vu une dans l'avant-port.

— Et je l'ai aussi entendue. Quel grincement assourdissant ! Que ce doit être fatigant de travailler à bord.

— Très fatigant. Le bruit, les trépidations, la vase rendent, sur une drague, la vie très pénible.



L'embauche des dockers

LES DOCKERS

Nous retrouvons nos promeneurs sur une place, aux abords du port.

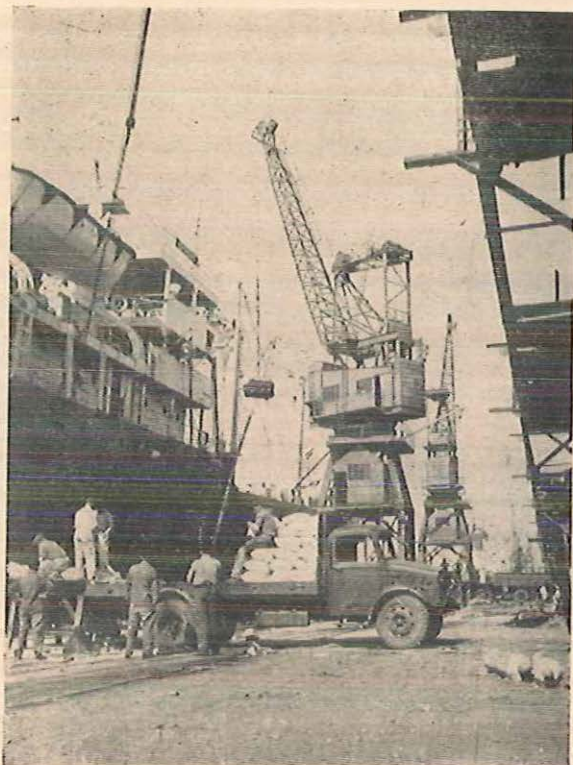
— Pourquoi ce rassemblement ?

— Ce sont les dockers qui attendent le signal de la relève. Il y a 5.000 dockers au Havre, mais tous ne travaillent pas en même temps. Et puis, le travail sur le port est irrégulier. De nombreux dockers doivent parfois chômer.

— Sans être payés ?

— Pour les cinquante premiers jours du semestre, ils touchent un tiers du salaire normal, et ensuite plus rien.

Par groupes d'une quinzaine (bordées), les dockers se rendent au travail. Jean-Pierre et son oncle les suivent.



Déchargement à la grue

(Cliché Port autonome)

LE TRAVAIL DES DOCKERS

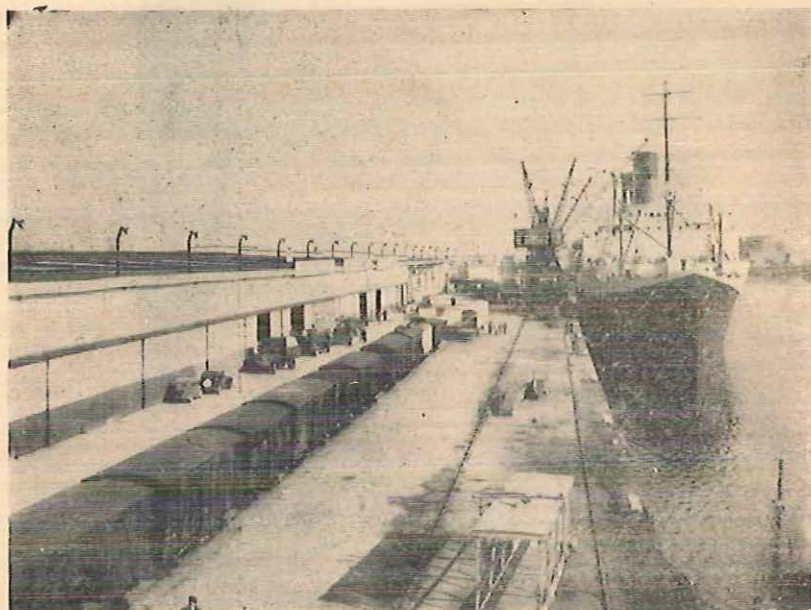
Jean-Pierre ne pensait pas se trouver si vite dans l'animation du port. Au-dessus de lui, les chaînes des grues tournaient dangereusement.

— Attention à tes pieds !

Notre petit parisien a failli buter dans un gros cordage. Quel vacarme !

Un des dockers, camarade de l'oncle, est venu lui serrer la main. Il s'adresse à Jean-Pierre, peu rassuré :

— Ceci n'est rien, mon petit gars ! Viens donc nous voir manipuler le noir de fumée. Une vraie poudre qui pénètre partout ! La ménagère peut faire la lessive le lendemain...



Le quai Joannès Couvert (bassin de marée)
Le port compte 22 kilomètres de quais

(Cliché Port autonome)

LES HANGARS

Toutes les marchandises ne sont pas enlevées immédiatement. Les dockers entassent celles qui craignent les intempéries dans de vastes hangars s'ouvrant face aux navires par des portes à glissières.

Certaines denrées périssables (viande, beurre, fruits, par exemple) sont emmagasinées dans des chambres frigorifiques.

LE COTON

Nous voici maintenant dans le hangar aux cotons. Il à 742 mètres de long : c'est le plus grand du monde.

Là, des balles de coton sont entassées par lots. De place en place, sur des piliers, des extincteurs d'incendie.

— Le coton brûle facilement. Aussi, toutes précautions sont-elles prises. Tu as vu ce poste de pompiers à l'entrée ?



Intérieur du hangar aux cotons ; pesage d'une balle

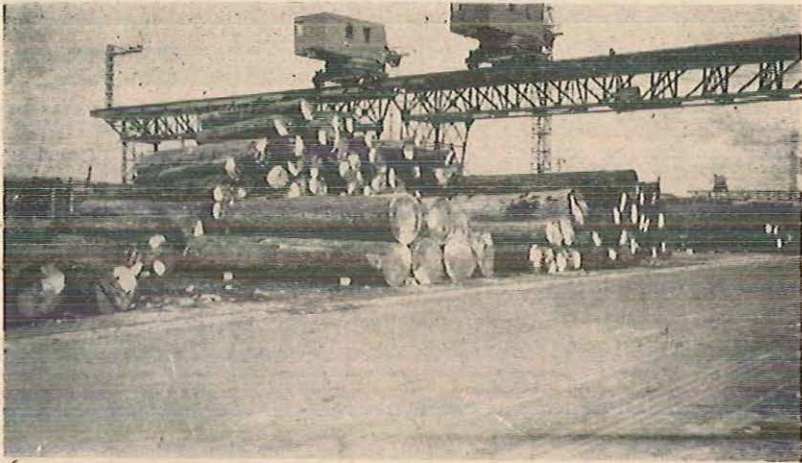
(Cliché Port autonome)

LES BALLES DE COTON

Des dockers s'affairent en tous sens. Des hommes appellent et notent des chiffres.

— Comment est faite une balle ? demande Jean-Pierre.

— Le coton, fortement compressé, est enveloppé dans un emballage de toile, puis cerclé de fer. Ces balles-ci, américaines, pèsent environ 230 kg. Il faut les peser, les classer par qualités, prélever des échantillons, vérifier les emballages, faire contrôler et enregistrer les déclarations par la douane. Tu ne pensais pas qu'une marchandise subissait tant de manipulations avant de sortir du port ? Comprends-tu, maintenant, pourquoi tant d'activité ?



Parc aux bois exotiques

LES BOIS EXOTIQUES

— Toutes les marchandises n'ont pas besoin de hangars. Regarde ces billes de bois, elle ne craignent pas la pluie. Elles sont importées des pays chauds, d'Afrique française surtout: ce sont des bois exotiques.

— Et que va-t-on en faire ?

— L'acajou est employé dans la fabrication des meubles, mais aussi dans la construction de bateaux. L'okoumé fera du contreplaqué. Mais il y a ici bien d'autres variétés de bois. Le Havre est, en Europe, le plus grand marché de bois exotiques.

— A quoi peuvent bien servir ces grands ponts métalliques ?

— Au déplacement et au chargement des billes.



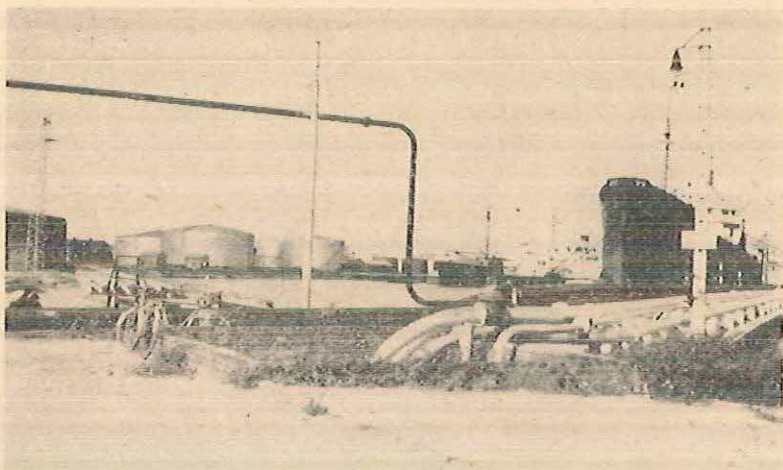
Déchargement de sacs de café

(Cliché Chargeurs réunis)

LE CAFÉ

— Qu'y a-t-il dans ces sacs qu'on décharge ?

— Du café vert venant du Brésil et qui sera stocké dans de vastes hangars. Là, les « négociants » viendront faire leur choix car chaque variété a son parfum particulier. Le Havre est le premier marché français pour le café vert. Celui-ci vient surtout du Brésil et de l'A.O.F. Dans d'autres hangars, s'entreposent des sacs de riz d'Indochine, des fûts de rhum des Antilles. De l'Union française arrivent encore d'autres denrées alimentaires. Une usine du Havre fabrique huile et savon avec les arachides du Sénégal.



Un des bassins au pétrole. De gauche à droite : quelques réservoirs, un pétrolier chargé (très bas sur l'eau), un pétrolier déchargé ; au premier plan, des pipe-lines.

LE PÉTROLE

— J'ai appris, dit Jean-Pierre, que Le Havre reçoit du pétrole. Mais, dans nos promenades, je n'ai encore rien vu qui le montre.

— C'est que les bassins aux pétroles et les réservoirs sont situés au loin sur la digue sud (regarde le plan).

— Pourquoi si loin ?

— As-tu pensé que le pétrole est inflammable ?

— Je comprends ! De cette façon, loin de tout, il est moins dangereux.

— Du reste, on a résolu la question du transport par des pipe-lines (gros tuyaux) dans lesquels le pétrole est refoulé par des pompes vers les raffineries de Basse-Seine.

Notre petit Parisien a demandé qu'on le conduise jusqu'à la digue sud. Là, pas de hangars, mais des réservoirs

métalliques bien alignés, de gros tuyaux qui courent le long de la route.

Dans le bassin, les navires, des pétroliers ne ressemblent guère aux cargos. Très bas sur l'eau, le « Confreville », qui arrive du Golfe Persique, intrigue Jean-Pierre.

— Il mesure 126 m. de long et 26 m. de large. Il compte quarante hommes d'équipage.

— Il est peu profond !

— Détrompe-toi. Chargé, il enfonce de 9 mètres ; son pont, qui n'est alors qu'à 2 m. 50 au-dessus de l'eau, est souvent balayé par les vagues et on doit circuler sur une passerelle surélevée. Il faut à un pétrolier 20 jours pour aller du Havre au Golfe Persique, 10 à 11 jours pour aller en Amérique, 2 jours pour charger, 2 jours pour décharger.

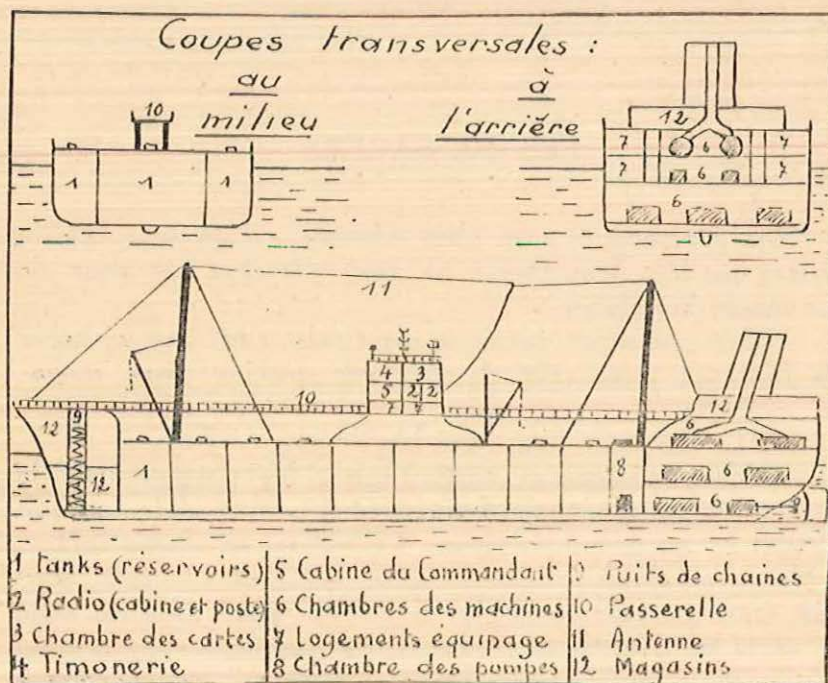
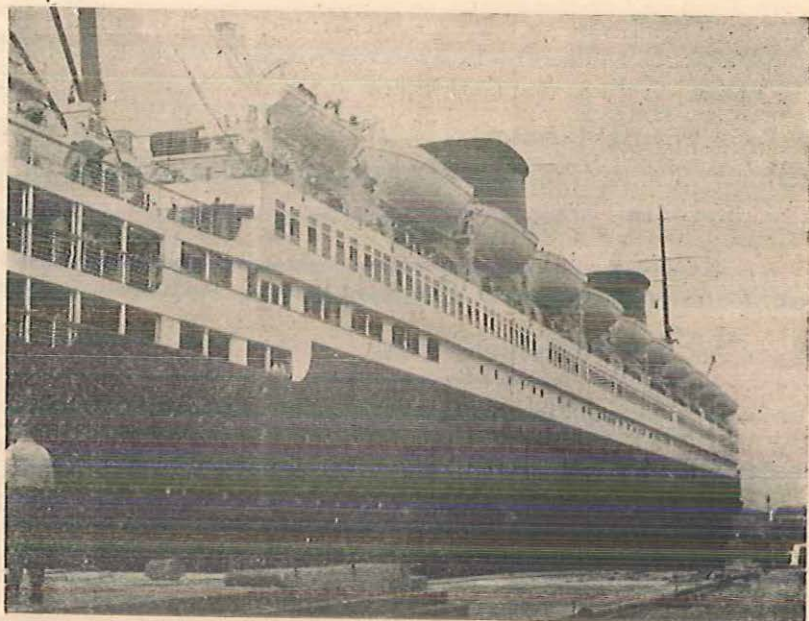


Schéma simplifié d'un pétrolier



Le paquebot « Liberté » à quai

(Cliché journal « Le Havre »)

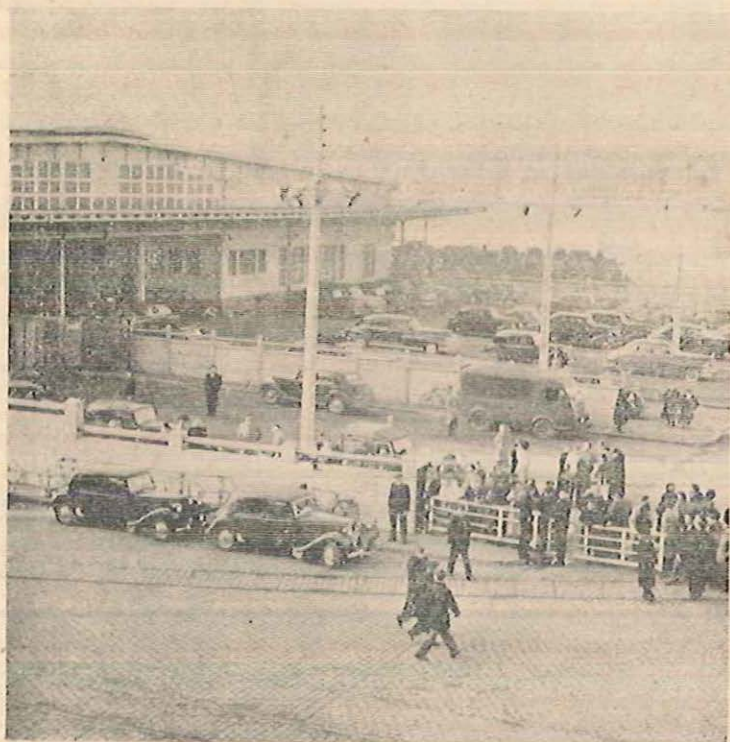
LES PASSAGERS

Nos promeneurs sont allés admirer « Liberté ». De la barrière gardée, Jean-Pierre ne peut détacher les yeux de cette masse imposante.

— Un paquebot, explique son oncle, c'est une véritable ville flottante, avec salle de spectacle, piscine, bars, magasins, chapelle...

— Ce doit être bien agréable de vivre à bord ?

— Certainement, et surtout pour les passagers de la première classe aménagée luxueusement. Mais il te faudrait 115.000 fr. en première classe, 73.500 fr. en classe cabine, 57.750 fr. en classe touriste pour te rendre du Havre à New-York (tarif de février 1951). Il ne faut pas croire du reste que seuls les paquebots prennent des passagers. Il y a aussi les paquebots mixtes et les cargos mixtes qui transportent à la fois marchandises et passagers.



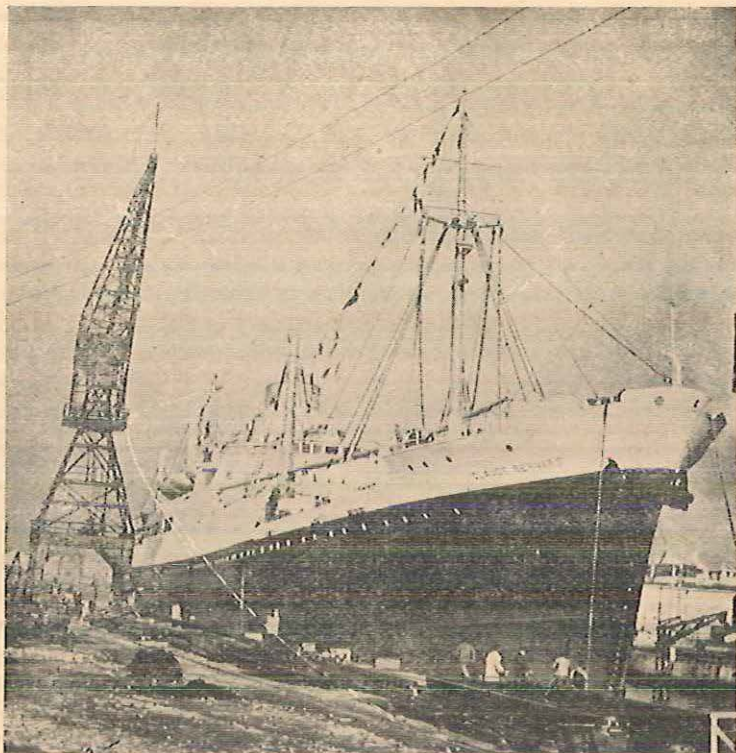
La gare maritime, vue prise d'un paquebot à quai

(Cliché journal « Le Havre »)

LES PASSAGERS DÉBARQUENT

Après avoir pris possession de leur passeport, vérifié à bord du paquebot, les passagers débarquent. Ils traversent la gare maritime, où les douaniers examinent leurs bagages. Pour certaines marchandises, ils doivent payer des taxes. La plupart d'entre eux vont ensuite prendre place dans un train spécial (train transatlantique) qui les conduira directement à Paris.

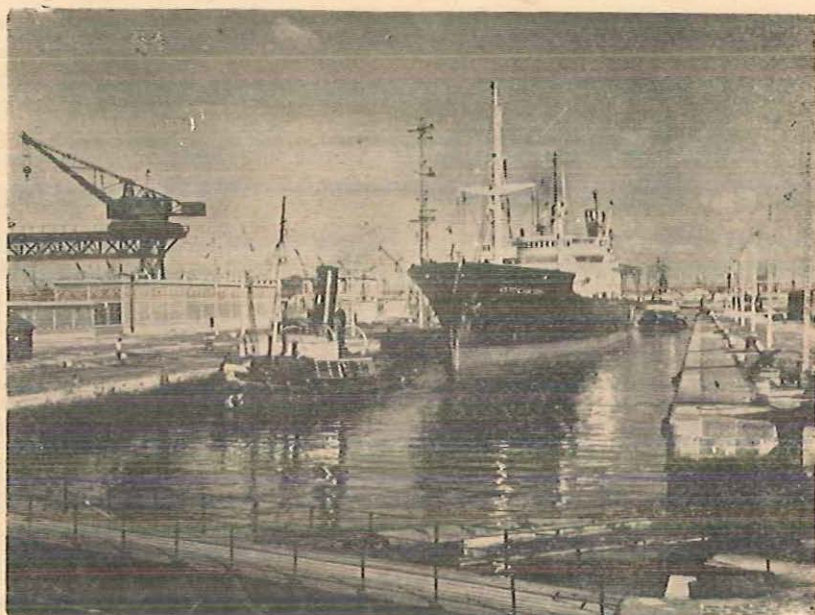
Au départ de chaque paquebot, un train transatlantique amène les passagers de la capitale jusqu'à la gare maritime où ils remplissent aussi les formalités de douane.



Le paquebot mixte « Claude Bernard » (Cliché journal « Le Havre »)

QUELQUES PAQUEBOTS ET BATEAUX MIXTES

	Longueur	Vitesse horaire	Voyage	Passagers	Equipage
Paquebot " Ile de France "	241 m	23 nœuds ou 42,5 km.	Le Havre- New York 6 jours	1345	800
Paquebot " Liberté "	285 m	26 nœuds ou 48,1 km.	Le Havre- New York 5 jours 1/2	1513	1000
Paquebot " De Grasse "	174 m	16 nœuds ou 29,6 km.	Le Havre- New York 9 jours	711	500
Paquebot " América "	219 m	24 nœuds ou 44,4 km.	Le Havre- New York avec arrêt en Irlande 7 jours	1150	650
Paquebot " Nieuw Amsterdam "	231 m	21,5 nœuds ou 39,8 km.	Le Havre- New York 6 jours 1/2	1246	700
Paquebots mixtes " Claude Bernard " " Lavoisier "	163 m	17 nœuds ou 31,4 km.	Le Havre- Buen.-Aires 19 jours	330	133



Sortie d'un navire au Sas Quirette de Rochemont

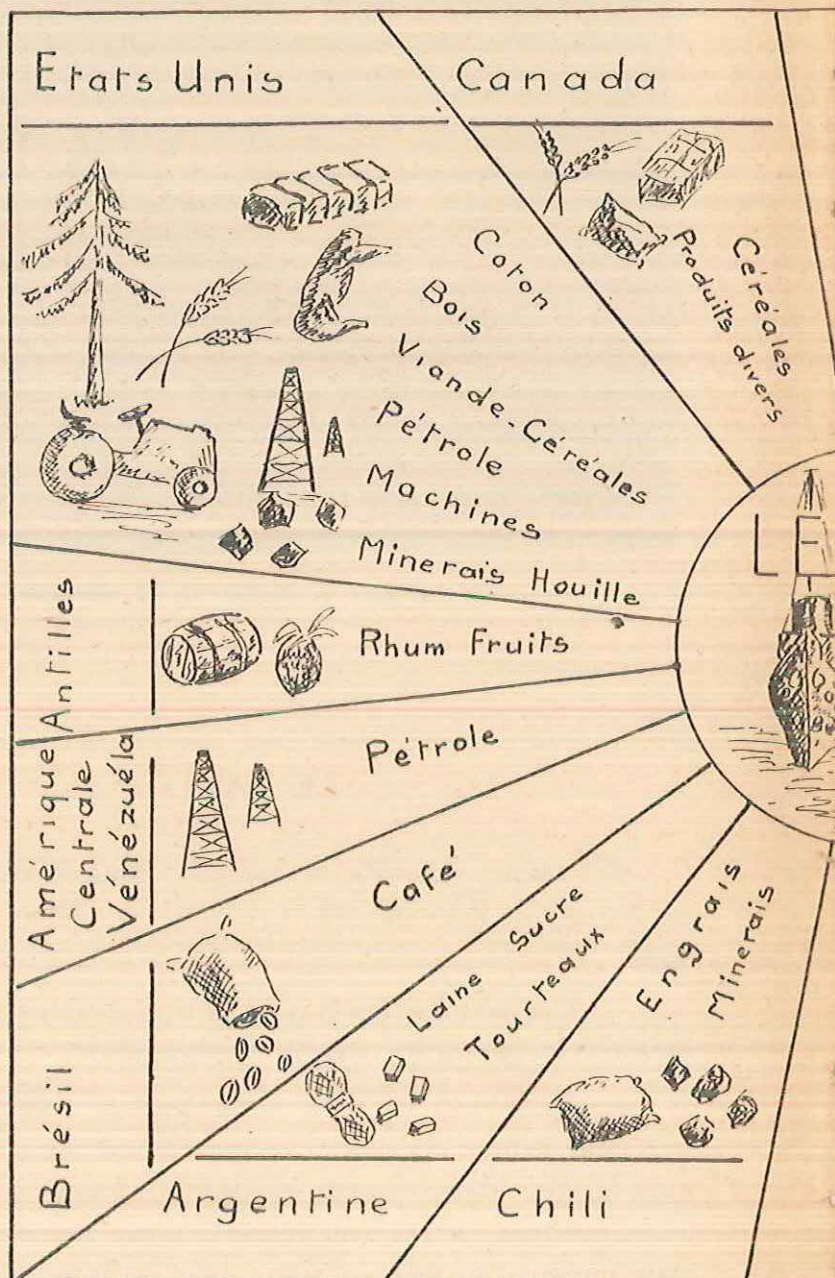
(Cliché Port autonome)

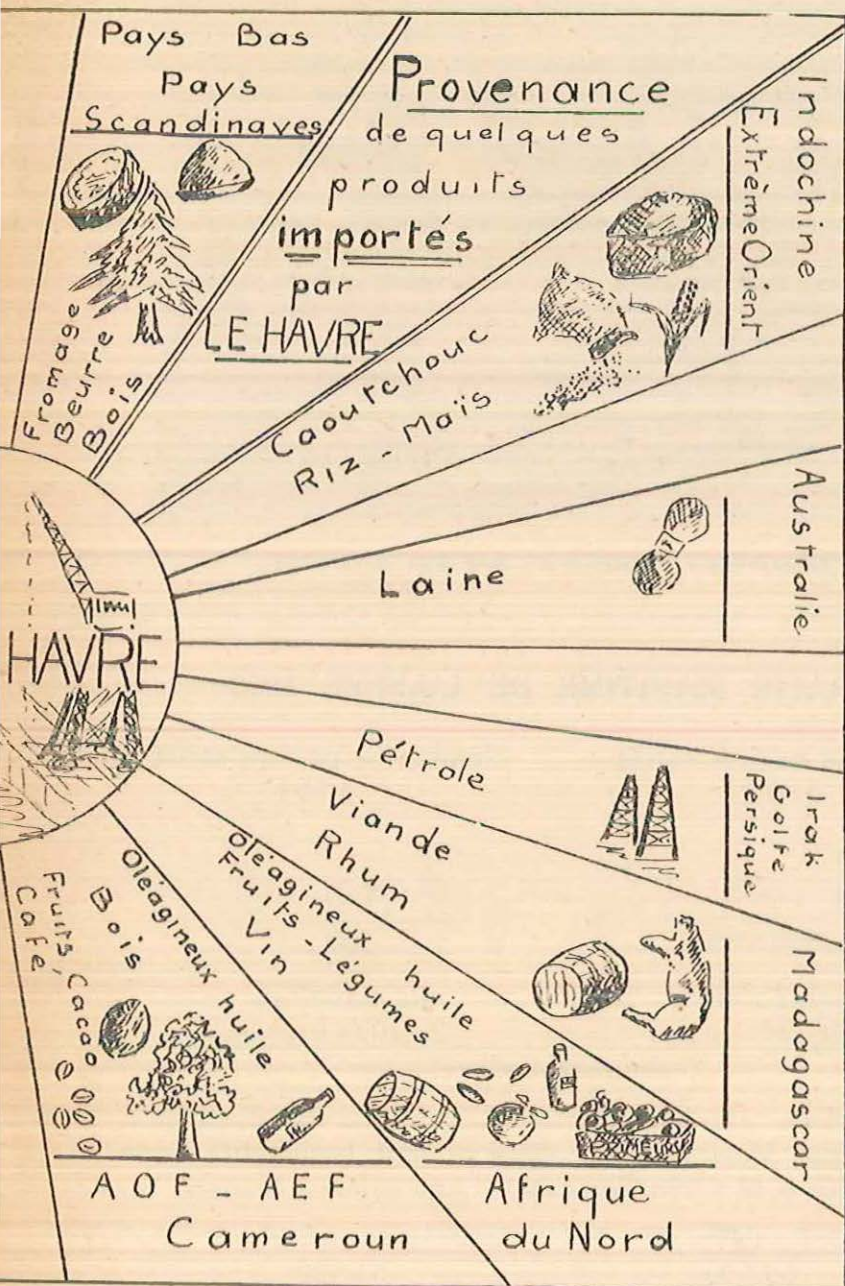
LE SAS

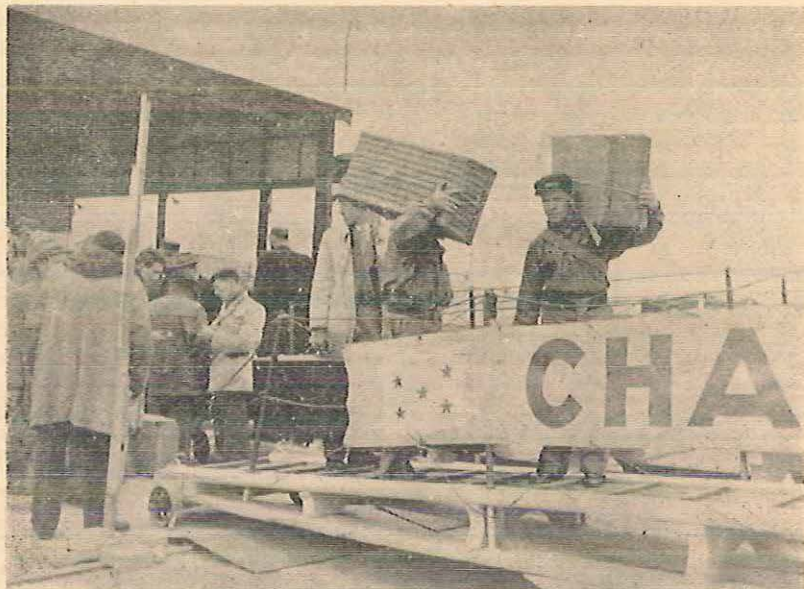
Au retour, Jean-Pierre aperçoit, dans le bassin Bellot, un bateau qu'il avait déjà remarqué au début de l'après-midi.

— Comment se fait-il qu'il se trouve toujours au même niveau ? La mer a dû monter ou descendre.

— Le niveau de l'eau varie dans le bassin de marée que nous venons de quitter et qui communique directement avec la mer. Mais ce cargo est dans un bassin à flot, séparé de la mer par un sas (ou écluse). L'eau des bassins à flot reste toujours au même niveau, celui de la marée haute.





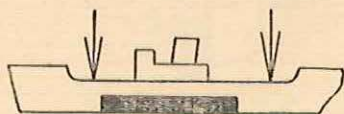


Embarquement de passagers à bord d'un cargo mixte
(Cliché Chargeurs réunis)

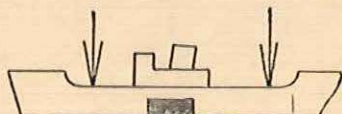
TRAFIC MARITIME DE L'ANNÉE 1950

Nombre de navires entrés :
3.473

Nombre de navires sortis :
3.464



Importations :
7.136.000 tonnes



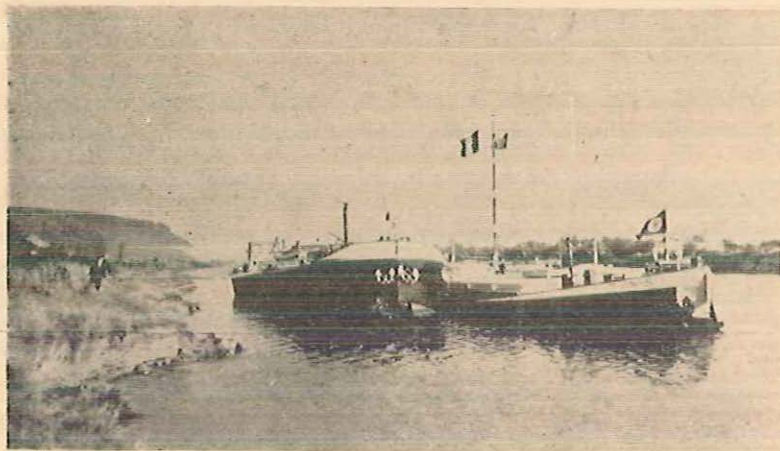
Exportations :
2.770.000 tonnes

de marchandises.

Le Havre reçoit beaucoup plus de marchandises qu'il n'en expédie. Mais, pour un même produit, la quantité reçue ou expédiée peut varier beaucoup d'une année à l'autre.

Passagers débarqués :
69.600

Passagers embarqués :
82.500



Péniches sur le canal de Tancarville

EVACUATION ET ARRIVÉE DES MARCHANDISES

La plupart des marchandises débarquées au Havre continuent leur voyage vers les grandes villes et les centres industriels :

par cargos (environ 1/2 million de tonnes) vers d'autres ports;

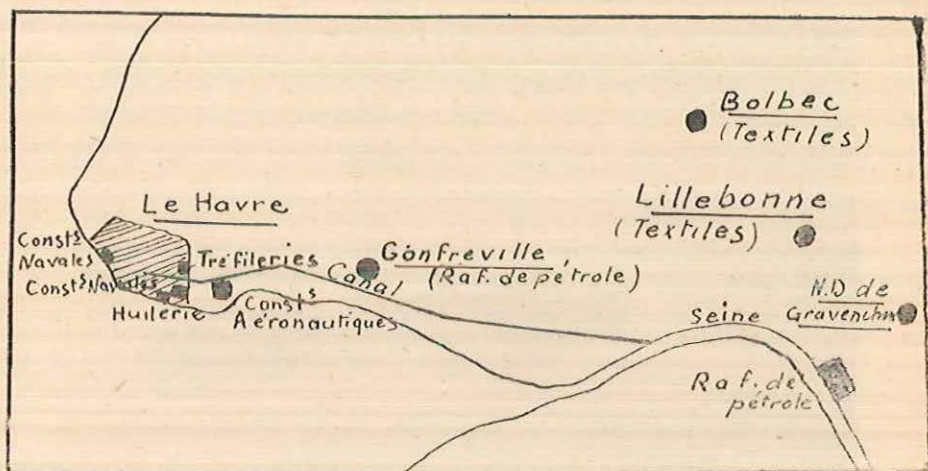
par chemin de fer (environ 1 million de tonnes) ;

par péniches (environ 1 million 1/2 de tonnes) sur le canal de Tancarville qui évite l'estuaire;

par camions (environ 1/4 de million de tonnes) ;

par pipe-line (environ 4 millions de tonnes).

Par ces mêmes moyens sont amenées les marchandises à embarquer.



Quelques usines importantes de la « Seine maritime »

UNE VILLE TRÈS ACTIVE

Certains produits importés sont traités dans les usines du Havre et de la région.

Chaque matin, des milliers de travailleurs se rendent sur les quais, dans les entrepôts, les banques, les compagnies de navigation, les usines, les raffineries...

C'est son port qui a fait du Havre une grande ville de 165.000 habitants (population en 1939).

**

Tout a une fin..., même les vacances, et Jean-Pierre reprend le chemin de la gare, la tête pleine d'images nouvelles. Dans quelques jours, ce sera la classe. Que de beaux textes en perspective !

Nous remercions :

Le Port autonome du Havre ;

La Compagnie des Chargeurs réunis ;

La Compagnie Industrielle Maritime ;

Le Syndicat des Dockers ;

Le quotidien « Le Havre » ;

Le quotidien « Havre Libre » ;

La librairie Fernand Nathan ;

ainsi que MM. Lemarchand, Degrémont, Gallis, Spiess, Maillard, A. Carlier, Pittoors, Samson, Eloy, Thomas, Houllier, Agnus, l'officier du port du sémaphore, et les diverses autres personnes qui nous ont aidés à réaliser cette brochure.



Le gérant FREINET

◆
IMPRIMERIE « ÆGITNA »
27, RUE JEAN-JAURÈS, 27
CANNES (ALPES-MARITIMES)