

1965 à 1995

En trois décennies, le port du Havre s'adapte à l'ère du pétrole et à la révolution du trafic conteneurisé. Il sort de son emprise historique pour inaugurer les terminaux géants d'Antifer puis de Port 2000.



- Direction territoriale du Havre -
Publié le 18 Décembre 2018

1965 – 1995: Les extensions portuaires

Si le 19^{ème} siècle avait permis sa forte expansion grâce à la vapeur, c'est à plusieurs (r)évolutions qu'est confronté le port du Havre au cours des années 1960 :

- ▶ révolution des conditions de transport et de manutention des marchandises diverses : conteneurisation, roulage ;
- ▶ évolution des trafics énergétiques.

L'euphorie de cette période, apogée de la séquence dite des "trente glorieuses" (le trafic du port est passé de 10 Mt en 1950 à 89 Mt en 1973) encourage un ambitieux programme de développement, véritable "marche vers l'Est", dont les infrastructures primaires sont très rapidement mises en place de 1966 à 1971 (sur la base d'un décret du 16 novembre 1962) :

- ▶ extension du bassin de marée (futur bassin René Coty) à l'abri de nouveaux endiguements ;
- ▶ bassin intérieur Sud–Est ;
- ▶ canal de jonction de ce bassin avec le canal de Tancarville ;
- ▶ écluse maritime (François 1^{er}) accessible aux navires minéraliers de 250 000 tnl (tonnes de port en lourd : capacité de chargement du navire).

URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/havre/1965-1995>

□ ... (les terminaux de post-panamax, les postes de chargement de navires),

Progressivement est ensuite ouvert un canal maritime (futur Grand Canal du Havre) qui va permettre une desserte par navires de mer de la vaste plaine alluviale où s'implantent de nouveaux complexes industriels. Le trafic de conteneurs connaît une forte progression amenant à la réalisation de plusieurs terminaux :

- Atlantique en bassin de marée en 1968-70 ;
- Europe en bassin intérieur en 1971-74 ;
- Océan en bassin intérieur en 1975-80 ;
- Asie et Amériques en bassin de marée en 1992-95.

Ces deux derniers terminaux sont conçus pour recevoir les nouveaux navires porte-conteneurs post-panamax (de largeur supérieure à 32,20 m) et de grande capacité (6 à 8 000 EVP - équivalents vingt pieds - unité de compte du trafic de conteneurs). Sur une période de trente cinq ans depuis 1968, le trafic conteneurisé du port est passé de moins de 100 000 à 2 millions d'EVP.

Pour satisfaire à la demande relative à la manutention horizontale, le port du Havre s'est doté d'équipements d'un type nouveau :

- postes pour car-ferries (fret et passagers) pour le trafic transmanche ;
- postes spécialisés pour la manutention horizontale du fret (surtout les voitures neuves) en rive Sud du Grand Canal du Havre à partir de 1973.
- Les matières énergétiques, importées par navires de plus en plus volumineux, ont conduit à la construction de nouveaux postes adaptés :
 - pour le charbon : poste MC4 en 1960 en bassin de marée pour navires de 80 000 tpl; postes pour navires de 180 000 tpl en bassin de marée en 1976 (MC6) et en rive sud du Grand Canal de Havre (multivrac) en 1984 ;
 - pour le pétrole brut (10 Mt en 1960, plus de 70 Mt en 1973) : postes CIM 8 pour navires de 150 000 tpl en 1967 et CIM 10 pour navires de 250 000 tpl en 1970.

La très forte demande de pétrole brut avant le "choc pétrolier" de 1973 conduit le Port Autonome et la Compagnie Industrielle Maritime à programmer en 1970 la réalisation d'un terminal spécialisé indépendant à 15 km au Nord du Havre, à Antifer, où les premiers super-tankers de 550 000 tpl sont reçus en 1976.

A cette évolution des composantes du trafic, des dimensions des navires et des
URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/havre/1965-1995>

□

conditions de manutention, à ces formidables extensions qui apportaient un rapide bouleversement du paysage portuaire, s'ajoute la disparition des paquebots de la ligne régulière Le Havre – New–York, étrangers et français (le paquebot "France" en 1974) que les paquebots de croisière vont relayer.

Pendant cette fin de siècle, les équipements et outillages du port se modernisent : portiques à conteneurs, bigue terrestre, hangars. Les activités de réparation navale se développent avec un nouveau dock flottant de 50 000 t de force de levage. Mais la construction navale, si florissante depuis plus de 150 ans disparaît : les chantiers Augustin Normand en 1964 puis les Chantiers de Gravelle en 1999.

Cette période de fin de siècle voit une amélioration de la desserte routière du port : raccordement autoroutier à l'autoroute A13 vers 1985 ; raccordement autoroutier vers le Sud par le pont de Normandie et vers le Nord en 1995.