

Traces



LE PORT DE COMMERCE, L'HISTOIRE D'UNE AMBITION MARITIME...

Le port de commerce est l'un des piliers de la culture maritime et marchande de notre ville, depuis toujours tournée vers la mer.

Des premiers débats sur l'opportunité de créer un nouveau port au milieu du XIX^{ème} siècle, jusqu'aux décisions d'investissements les plus récentes, les élus consulaires ont constamment eu la préoccupation d'anticiper sur les évolutions du commerce maritime. Ils ont en cela toujours été suivis dans cette vision à long terme par les élus locaux. Les grandes étapes de l'histoire du port que nous vous présentons en témoignent.

Afin de mieux percevoir cette ambition partagée, nous nous sommes attachés à remonter bien avant la création du bassin à flot de La Pallice, pour entrevoir qu'elles étaient les solutions envisagées et comprendre les choix de l'époque.

Pour découvrir le développement du port depuis un siècle, nous avons choisi de prendre comme fil conducteur, l'histoire de ses grandes infrastructures. Elles marquent d'ailleurs toujours le site comme des empreintes indélébiles.

Un port de commerce, c'est aussi des hommes et des femmes qui y travaillent et qui y vivent. Ils en sont les acteurs, souvent la mémoire et sans eux il n'y aurait pas d'activité portuaire. De nombreuses contraintes ne nous ont pas permis, avec regret, de lever un peu de voile de cette dimension humaine qui donne tout son sens à l'histoire. Nous espérons que ces quelques pages vous permettront de découvrir ou de revisiter l'histoire de la Mare à la Besse devenue au fil du temps le port de commerce de La Rochelle-Pallice.



La Mare à la Besse de monsieur Bouquet de



> Creusement du bassin de La Pallice en 1885.

De tous temps, les voies de communication qu'elles soient terrestres, fluviales, ou maritimes ont été des enjeux importants pour les territoires qu'elles desservent. Les débats autour de ces projets sont toujours animés et ils traduisent l'attachement des populations à leur région.

Au milieu du XIX^{ème} siècle, il existe un véritable consensus entre tous les acteurs économiques rochelais, pour demander à l'Etat la création d'un nouveau bassin de commerce. Par contre, le choix du site sur lequel celui-ci doit être creusé fait débat. Un, voir plusieurs bassins en centre-ville paraissent une évidence pour certains. Pour d'autres, l'île d'Aix présente tous les atouts pour accueillir un port de commerce. Au final, après de nombreuses discussions, le bon sens et les atouts naturels de la rade de La Rochelle feront la différence.

la Grye



> Bouquet de la Grye.

Durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle les échanges commerciaux se développent. Il faut aller plus vite, il faut aller plus loin et avec toujours plus de marchandises. Dans ce contexte de développement des échanges, La Rochelle retrouve petit à petit ses lettres de noblesses après des périodes difficiles et de nouveaux négociants s'installent dans la ville. A cette même époque, la réalisation de la première voie ferrée entre La Rochelle et Poitiers, en 1857, facilite le transport des marchandises et l'ouverture du nouveau bassin extérieur, l'actuel bassin des chalutiers, en 1862, donne un peu d'air au commerce maritime rochelais.

Anticiper

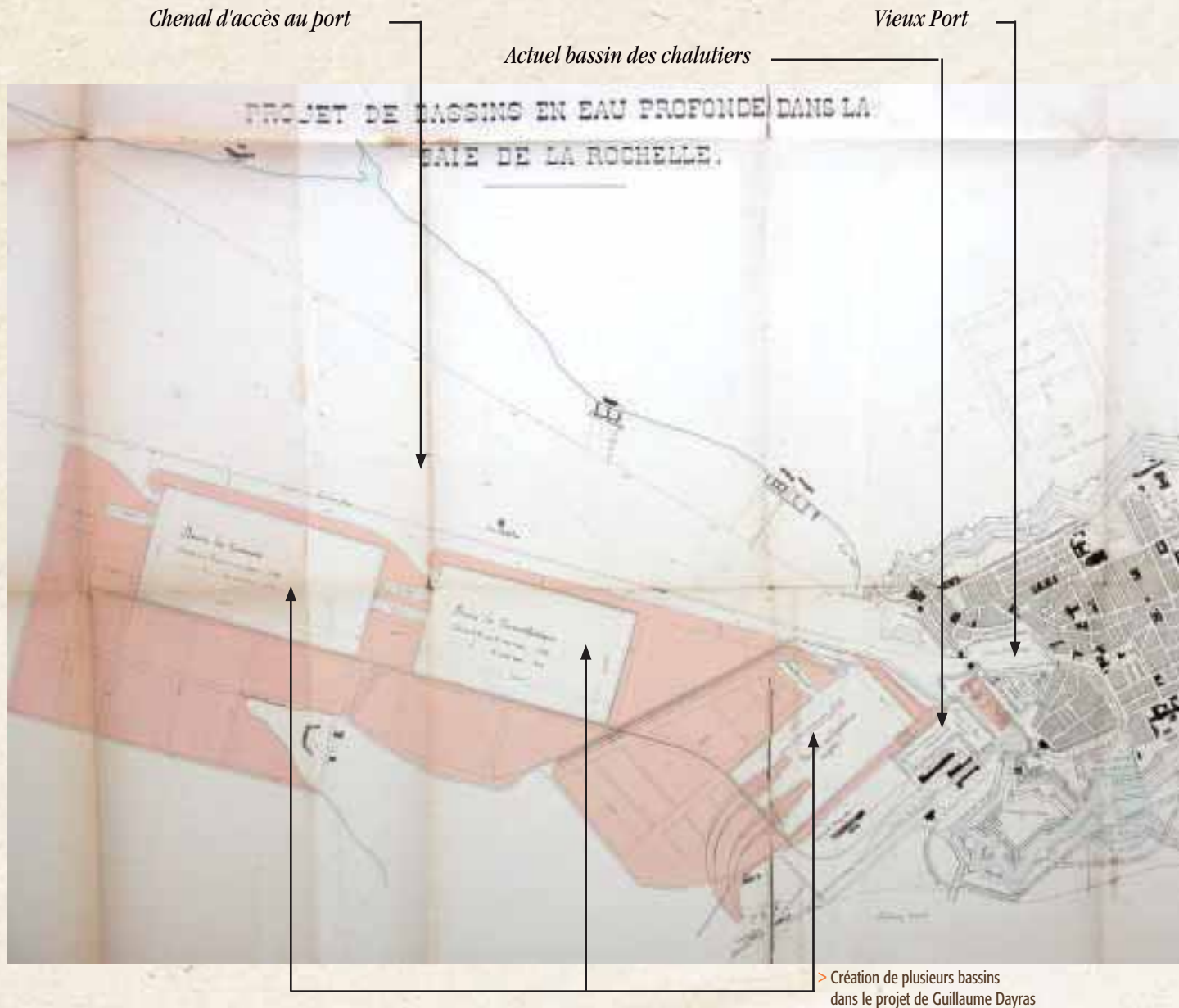
Ce développement croissant et continu des activités pousse certains négociants, aussi membres de la Chambre de commerce, à anticiper l'évolution des infrastructures portuaires. Plusieurs prises de position témoignent de cette vision à long terme. Le 28 mai 1870, Gabriel Admyrauld, armateur et vice-président de la Chambre de commerce de La Rochelle, est le premier à proposer « *qu'en raison de l'encombrement presque journalier du bassin du port de La Rochelle (...) qui doit devenir plus grand encore, non seulement en raison de l'augmentation*

graduelle du transit dans notre port l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur chargés de minerai de fer, que des démarches soient faites pour obtenir le creusement d'un nouveau bassin dans l'espace compris entre le bassin extérieur et la digue qui rejoint l'ancienne jetée à la pointe des Minimes».

Deux ans plus tard, Alcide d'Orbigny, lui aussi membre de la compagnie consulaire appelle celle-ci à maintenir la réalisation des études d'un troisième bassin à flot. L'armateur rochelais va même plus loin. Il insiste pour que, dans l'attente d'une telle réalisation, les financements nécessaires soient débloqués pour le « *prolongement de 80 à 100 mètres du bassin neuf actuel et la construction du canal devant mettre en communication ce bassin avec le futur troisième bassin. Ce prolongement permettrait au commerce d'attendre patiemment la construction du nouveau bassin*».

En janvier 1873, Franck Delmas, alors trésorier de la Chambre, propose de solliciter auprès du ministre des Travaux Publics la création d'un troisième bassin à flot « *les anciens bassins, créés à une époque où les transports maritimes étaient presque totalement effectués par des navires à voiles ne se trouvaient plus en rapport avec les exigences de la navigation actuelle, qui substitue tous les jours aux navires à voiles, des navires à vapeur de grande dimension*». Ces témoignages illustrent la volonté de tous les acteurs économiques, Chambre de commerce, armateurs, négociants, élus locaux, d'obtenir de l'Etat la création d'un troisième bassin dans le marais perdu à proximité du bassin de centre-ville.





L'ÉTAT EST CONTRE UN NOUVEAU BASSIN

En mars 1874, le ministère des travaux publics répond à la Chambre de commerce " *qu' il n'y avait pas lieu, quant à présent de donner suite à l'avant-projet de construction d'un troisième bassin à flot. Des renseignements sur la manière dont s'est produit le mouvement commercial du port de La Rochelle, résulte la preuve que nulle part, il n'y a eu encombrement et que, presque sur tous les points, il reste place pour un mouvement beaucoup plus important que celui qui s'est opéré jusqu'ici. Rien ne paraît donc justifier, pour le moment, la création d'un nouveau bassin à flot* ".

Devant ce refus cinglant, de nombreuses voix vont s'élever et apporter leur soutien au projet portuaire.

«... 68 hectares dans le marais perdu... »
 C'est le cas tout d'abord de la compagnie ferroviaire des Charentes, représentée par Guillaume Dayras. Ce dernier présente un projet à la Chambre de commerce et rappelle que « *si les navires de fort tonnage (...) qui sont indispensables pour alimenter les lignes de chemins de fer, pouvaient entrer à La Rochelle, l'activité commerciale de notre port prendrait des proportions considérables. (...) L'Etat possède à La Rochelle entre les gares et la mer un vaste terrain, d'une superficie de 68 hectares, appelé le marais perdu dont il n'est*

fait aujourd'hui aucun usage. C'est là qu'est l'emplacement des bassins futurs ». Autre exemple, une pétition de plus de cent cinquante signatures de négociants, commerçants, capitaines au long cours, constructeurs de navires, demande également la création d'un nouveau bassin et, pour la première fois, d'un bassin de radoub. Il semble qu'un ouvrage de ce type pour réparer les bateaux fasse cruellement défaut aux installations portuaires de la ville. Le Conseil général de la Charente-Inférieure se joint à cette supplique lors d'une délibération en octobre 1874 « *relativement à la création d'un troisième bassin et à l'établissement d'une cale de halage pour la réparation des navires* ».

LES ROCHELAIS SE MOBILISENT

Devant cette mobilisation et le consensus qui s'en dégage, le service des Ponts et Chaussées admet, en août 1875, l'importance et l'intérêt d'un troisième bassin tout en réfutant pour des raisons techniques et d'inefficacité le projet présenté par Guillaume Dayras. Pour l'administration le principal obstacle à la réalisation du projet d'un bassin dans le marais perdu est, comme le souligne l'ingénieur en chef Marchegay, que « *La Rochelle est précédée par une baie peu profonde. Cette situation inspire des doutes sérieux sur la possibilité qu'il peut y avoir de créer et de maintenir à travers ces bas fonds, un chenal présentant les 10 m de creux qu'exigerait la fréquentation du port par les grands navires.* ».

La Mare à la Besse

Compte tenu de la mobilisation rochelaise et suite aux conclusions des Ponts et Chaussées, le ministre des travaux publics du gouvernement de la république décide le 11 janvier 1876 « *à faire une étude générale et complète du régime de la côte* ». Une commission d'étude et d'exploration de la Baie de La Rochelle est alors confiée, la même année, à l'ingénieur hydrographe Bouquet de la Grye. Dans son rapport sur les conditions hydrographiques du fond du pertuis d'Antioche, Bouquet de la Grye mentionne un marais éloigné de quelques centaines de mètres des grands fonds, au lieu dit « *La Mare à la Besse* » au nord de la pointe de Chef de Baie. Il conclut alors « *qu'un port ne saurait être mieux placé*

qu'à proximité d'une rade de refuge, et celle de La Pallice doit être réclamée par les Rochelais comme le vrai mouillage de leur ville dont elle est distante de 4 miles. Ses fonds vont de 6 à 12 m. ».

Une commission locale composée de messieurs De Beucé, ingénieur en chef des travaux maritimes du département, Beltremieux, Maire de La Rochelle, Théophile Babut, Président de la Chambre de commerce de La Rochelle, Thurninger, ingénieur ordinaire des travaux maritimes de l'arrondissement de La Rochelle et Bédart capitaine du port, est créée pour arrêter le programme des travaux à réaliser. Dans sa première séance, le 30 janvier 1878, cette commission prend position pour la création d'un nouveau bassin à grand tirant d'eau, avec « *entrée spéciale au lieu dit La Besse* » suivant les recommandations de Bouquet de la Grye.

En septembre de la même année, la Chambre de commerce et la ville de La Rochelle présentent conjointement au Ministre des travaux publics un mémoire sur la nécessité de la création d'un port en eaux profondes : « *L'Etat veut-il faire vivre ou laisser mourir le port de La Rochelle ? C'est en effet une question de vie ou de mort. (...) Le passé glorieux de notre port, les services qu'il a rendus et peut rendre, sa situation exceptionnelle, les conditions naturelles qu'on peut y fixer à moindre frais, les intérêts commerciaux qui s'y développent, cet ensemble d'efforts et de sacrifices qu'on convenu d'appeler les droits acquis, tout nous laisse penser que l'Etat, sous un ministère clairvoyant et juste, ne peut pas laisser périr notre port.* ».



> Projets proposés par Alcide d'Orbigny en 1872



> Plan du futur bassin à flot du port de commerce de La Pallice approuvé en 1879



> Arc de triomphe élevé près de l'écluse pour l'inauguration du bassin de La Pallice le 19 août 1890.

635 POUR, 593 CONTRE

Le registre d'enquête d'utilité publique ouvert en juillet 1879 fournit des informations précises concernant les personnes pour ou contre le projet de la création d'un troisième bassin au lieu dit La Mare à la Besse. 635 adhésions sont recensées et les protestations ont réuni 590 signatures dont 554 soutiennent le projet de Guillaume Dayras qui milite pour la création de plusieurs bassins en eau profonde dans le marais perdu. « Nous croyons, publie Dayras à cette époque, qu'en cédant ainsi à un entraînement qui s'explique par la notoriété de l'éminent Ingénieur hydrographe, on méconnaît les véritables intérêts de la ville. On va chercher au loin, dans une commune voisine, ce que l'on a chez soi et à portée des intérêts vitaux de la cité. On peut faire, au marais perdu, un

port en eau profonde dans de meilleures conditions, tant au point de vue de la dépense qu'à celui de la navigation, qu'à la Mare de la Besse. »

Société des Etudes Coloniales et Maritimes

A la lecture de sa notice, les ingénieurs du service des Ponts et Chaussées soulignent que « ces deux raisons seules, dépense et envasement, suffisent à démontrer que les notions les plus élémentaires ont fait défaut à l'auteur d'un pareil projet, animé d'excellentes intentions sans doute, mais d'une ignorance évidente en matière de travaux en mer. » Le résumé le plus explicite vient de l'avis de la Société des Etudes Coloniales et Maritimes qui, présentant les deux projets, Marais Perdu et Mare à la Besse, signale « qu'ainsi, d'un côté, avec le premier projet, on donne au commerce de La Rochelle la possibilité de vivre ;

avec le second, on lui permet de grandir indéfiniment, en créant dans le golfe un ouvrage unique, peu dispendieux et facile à défendre contre les attaques de l'ennemi ».

Le 5 juillet 1879, la commission d'enquête approuve dans son entier le projet du bassin de La Pallice et exprime le vœu qu'il soit procédé, le plus promptement possible à la déclaration d'utilité publique. La loi autorisant officiellement la création d'un port à la Mare à la Besse est promulguée le 2 avril 1880.

Dix années d'efforts seront nécessaires pour voir la réalisation du bassin de la Pallice. Il sera inauguré par le Président de la République, Sadi Carnot, le 19 août 1890. L'arrêté préfectoral du 5 juin 1891 ouvre officiellement l'établissement maritime à la navigation. Le port de commerce de La Rochelle-Pallice est né.

> Plan présentant la création d'un port de commerce en eau profonde à l'île d'Aix.



UN PORT EN EAU PROFONDE À L'ÎLE D'AIX

Dans les années 1870 les projets de création d'un port de commerce sont nombreux sur la côte charentaise. En 1876, le maire de Fouras, E. Allard publie une notice intitulée « Création d'un port d'escale pour la navigation transatlantique et de refuge dans la rade de l'île d'Aix ». Son objectif est d'appeler « l'attention sur quelques-uns des inconvénients qu'éprouve chez nous la navigation des bâtiments à grand tirant d'eau, de solliciter leur concours pour y apporter remède, et de faciliter ainsi le développement des relations commerciales entre la France et les autres nations ». Le projet propose la création d'un nouveau port d'escale avec brise-lames et accès d'une voie ferrée sur la Fosse d'Enet entre la pointe de Fouras (actuellement l'embarcadère) et l'île d'Aix. Cette idée est toujours reprise au début du XX^{ème} siècle dans deux notices présentant les avant-projets du port en eau profonde de La Rochelle-Enet en 1903, rebaptisé port en eau profonde de l'île d'Aix en 1904.



> Arc de Triomphe édifié pour l'inauguration du port

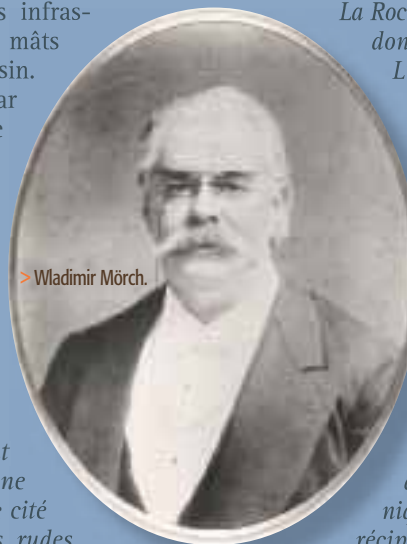
L'INAUGURATION DU PORT

Le 19 août, Sadi Carnot, Président de la République Française inaugure le port de commerce de La Pallice. Un tel événement mobilise les Rochelais ainsi que les autorités locales, civiles et militaires.

Le Président de la République arrive en chemin de fer le 18 août vers 18 heures à La Rochelle. Il se rend en cortège à la Préfecture et passe sous des arcs de triomphe dressés sur son parcours en signe de bienvenue. La foule l'acclame sur son passage. Le lendemain, il se rend au bassin de La Pallice pour l'inauguration des nouvelles infrastructures. Drapeaux et pavots ornent les 380 mâts plantés pour l'occasion autour du nouveau bassin.

Le Président de la République est accueilli par Wladimir Mörch, alors président de la Chambre de Commerce. Il remercie le Président Sadi Carnot et ses ministres « d'avoir bien voulu rehausser d'un nouveau prix, par leur présence, le don que le gouvernement de la République a fait à la France et à La Rochelle, du port de La Pallice ».

Devant l'emphase des propos, le Président Sadi Carnot n'est pas en reste. Il parle d'évènement national, d'honneur du drapeau et de conquête sur l'océan, « l'histoire entière de La Rochelle nous est un sûr garant que l'instrument commercial mis à sa portée ne restera pas inerte entre ses mains. La vaillante cité qui a supporté sans découragement, les plus rudes épreuves et conquis par son énergie une bonne partie du commerce du monde, saura trouver dans le port de La Pallice une source nouvelle de prospérité pour elle et pour le pays entier ». A l'écoute de ces propos, Wladimir Mörch rappelle les objectifs



> Wladimir Mörch.



> La tribune présidentielle à l'entrée du bassin de La Pallice.

d'une telle entreprise : « Le relèvement probable de La Rochelle ne saurait inquiéter les ports voisins dont les marchés sont solidement établis.

L'échange augmente tous les jours et ne cessera de s'accroître... Notre ambition est de prendre notre juste part dans cet accroissement continu des échanges et dans notre pensée, le port de La Rochelle-Pallice, loin de reposer sur un amoindrissement des ports qui nous environnent, paraît au contraire intéressé à leur existence, à leur prospérité. Il nous suffit, en effet, de voir les ports anglais se multiplier et grandir les uns à côté des autres, pour croire plus que jamais à cette loi que les centres de mouvement se communiquent entre eux une force et une activité réciproque ».

Des milliers de personnes assistent à cette inauguration. Massées dans les tribunes et sur les quais, elles écoutent les différents orateurs pérorer sur le grand avenir du nouveau bassin de La Pallice.

Un siècle de développement



Si le choix géographique de Bouquet de la Grye permet au port de bénéficier d'atouts naturels, encore a-t-il fallu ensuite lui donner les moyens de son développement.

L'anticipation sur les besoins du commerce maritime dont ont fait preuve les élus consulaires, associée à la volonté farouche des élus locaux de développer le port ont jeté les bases d'un réel consensus. C'est celui-ci qui a permis, face parfois à quelques réticences de l'Etat, de donner à La Pallice les moyens d'être aujourd'hui un outil économique performant, au service du développement régional.

5 mois après l'inauguration du port, la Chambre de Commerce de La Rochelle se voit confier par décret, en janvier 1891, la concession de l'outillage public du port de La Pallice. Ce contrat passé avec l'Etat l'autorise à gérer l'ensemble de l'outillage, c'est-à-dire les grues pour le chargement et le déchargement des navires, la manutention des marchandises et le mâtage ou le démâtage des navires. Il permet aussi à la compagnie consulaire d'investir dans la construction de hangars et dans des engins de manutention.

La situation exceptionnelle du nouveau bassin de La Pallice avec ses facilités d'accès et ses abris naturels constitués des îles de Ré et d'Oléron en font très vite un port rapide pour les navires de passagers. La Pallice attire rapidement de nombreuses compagnies maritimes. En 1893, la compagnie anglaise Pacific Steam Navigation Company ferme son escale française de Bordeaux au profit de La Rochelle, sur la ligne entre Liverpool et Valparaiso au Chili. C'est désormais de La Pallice que les émigrants d'Europe de l'Est embarquent pour l'Amérique du Sud.

« *Un Liverpool Français* »

Pourtant, les avis semblent diverger quant à l'intérêt de créer un nouveau port. Certaines publications sont très critiques à l'égard de cet équipement. La Revue Scientifique du 17 juin 1899 en témoigne « *Le port de La Pallice a été critiqué, à notre avis, avec raison... au point de vue économique, La Pallice était inutile ; il ne peut que nuire à Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire sans aucun profit pour la France* ».

La Chambre de Commerce a, pour sa part, une toute autre analyse de la situation. Pour elle, La Pallice est un outil indispensable au développement du commerce maritime. La Rochelle possède un ensemble portuaire performant en progression. Un article de presse du *Matin* de mars 1909 se fait l'écho d'une évolution favorable sous l'intitulé flatteur « *Un Liverpool Français : les ambitions de La Rochelle -Pallice. Le nouveau port qui n'était en 1890 qu'un bassin dans une lande a condensé autour de lui de grandes industries et, naturellement des maisons ouvrières, qui s'étendent jusqu'au bourg de Laleu. Le noyau grossit de plus en plus. Mais tandis que les usines futures ont encore des terrains pour s'établir, la place commence à manquer dans le bassin pour l'accostage des bateaux. Il arrive que les long-courriers aient dû « faire antichambre» dans l'avant-port, en attendant leur tour de déchargement...* »

Il faudra attendre 1907 pour que le mouvement des marchandises en entrées et en sorties par le bassin de La Pallice soit supérieur aux deux bassins de La Rochelle-Ville.

La même année, les membres de la Chambre de Commerce anticipant sur les évolutions probables du trafic maritime, font part de leurs préoccupations aux services de l'Etat. « *Il faut envisager rapidement des travaux d'amélioration et d'extension du bassin de La Pallice pour répondre aux exigences de la grande navigation* ». Les bateaux qui fréquentent le port avant le premier conflit mondial sont de plus en plus grands. La nouvelle génération des paquebots de la Pacific Steam Navigation Company ne peut plus entrer dans le bassin pour l'embarquement des passagers. Ils sont obligés de rester en rade et c'est à bord de navires satellites que s'effectue l'embarquement des passagers.

CONSTRUIRE UN MÔLE D'ESCALE

Les études d'agrandissement du bassin de La Pallice débutent en avril 1914 mais sont arrêtées par la première guerre mondiale. Il faut attendre 1919 pour qu'une commission soit chargée de fixer les nouvelles bases des travaux à exécuter dans les vingt prochaines années. L'objectif est double : augmenter la capacité commerciale et industrielle du port par le développement des ouvrages existants et créer au large, entre l'île de Ré et le continent, un môle d'escale.

Cet ouvrage, qui accueillera par la suite une gare maritime, sera construit à destination des navires de passagers pour faciliter leurs escales. Les grands paquebots des compagnies maritimes anglaises pour

faire prévaloir encore plus les avantages que présente La Pallice comme grand port de vitesse de l'atlantique » souligne A. Pousson, secrétaire général de la Chambre de Commerce en 1928. Dans les années 20, près de 10 000 passagers transitent en moyenne tous les ans par La Pallice.

La loi de programmation du 21 juillet 1923 autorise alors le programme de travaux. La durée de la construction du môle d'escale est estimée à 7 ou 8 ans. Malheureusement, le projet rencontre des problèmes de financement. Les travaux ne débutent qu'en 1931 et le môle d'escale n'est opérationnel qu'en 1939 au début de la seconde Guerre Mondiale.

Dans la première moitié du XX^{ème} siècle, le trafic total du port oscille autour du million de tonnes. La Rochelle est avant tout un



> En 1900, les passagers en provenance de Paris arrivent en train directement au quai nord du bassin pour pouvoir embarquer sur les paquebots de la Pacific Steam Navigation Company.

le Chili, de la Compagnie des Chargeurs Réunis pour l'Argentine et ceux de la Compagnie Belge Maritime du Congo pour l'Afrique pourront alors « *accoster à toute heure de toute marée avec facilité et sécurité, et y faire leurs opérations dans le minimum de temps, avec le maximum de confort pour les passagers(...)* et ainsi

port importateur de charbons venant de Grande-Bretagne, d'engrais naturels, de phosphates et de nitrates provenant du Chili et par la suite de céréales dans les années 30. Les importations de bois sont alors peu importantes et proviennent en majorité d'Europe du nord.

> Le quatre-mâts Sofala à coque en acier en 1910 chargé de nitrates en provenance du Chili.



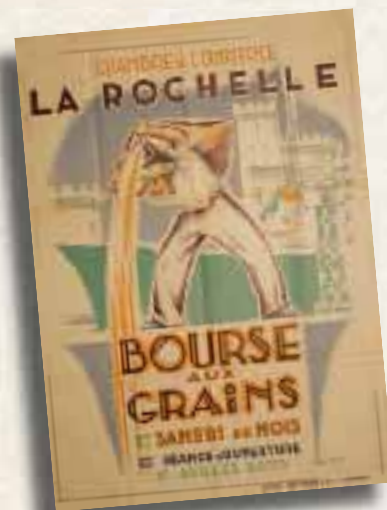
UNE BASE SOUS-MARINE

Lors de la deuxième guerre mondiale l'état major allemand décide de construire sur la façade atlantique des bases pour la maintenance de ses sous-marins. La Pallice fait partie des sites portuaires retenus par les Allemands. La base sous-marine va couvrir une surface de plus de trois hectares et demi. Elle abrite la troisième flottille du U.Boot, soit 25 sous-marins. A l'entrée du bassin à flot, un sas couvert de 157 mètres de long protège une deuxième écluse empruntée par les U. Boot en transit à La Rochelle.

Dix sept bombardements

Compte tenu de son importance stratégique, le port de La Pallice ne sera pas épargné par la guerre. Dix sept bombardements alliés sont comptabilisés entre 1941 et 1944. Les infrastructures du port n'ont pas été atteintes, par contre l'outillage portuaire a subi d'énormes dommages. Tous les hangars couverts ont été démolis, 25 grues électriques ont été détruites et l'élévateur à grains découpé en morceaux.

Après la capitulation allemande, tout va être fait pour rouvrir le port aux trafics commerciaux dans les plus brefs délais. Début juillet 1945, un premier Liberty-Ship accoste au môle et le 23 juillet le général De Gaulle en visite au port constate la reprise de l'activité. Dès lors, la Chambre de Commerce de La Rochelle, concessionnaire de l'outillage public, s'emploie à investir dans des équipements portuaires les plus modernes. De nouveaux hangars sont construits, des investissements lourds sont réalisés pour l'outillage et le personnel portuaire formé aux nouvelles techniques de manutention.



LE GRAND PORT DE DIEDRICH

Après guerre, de nombreux projets pour agrandir et moderniser le port de La Rochelle-Pallice sont envisagés. Dès février 1945, le ministre de la Reconstruction confie à l'architecte-urbaniste Le Corbusier le soin d'envisager de nouveaux travaux d'aménagement. Le projet de Le Corbusier prend en compte tous les problèmes du développement des zones portuaires et industrielles ainsi que des zones d'habitations et les voies de circulation. Sa vision stylisée se heurte de toute part à des réticences locales malgré le soutien des pouvoirs publics.

Ce projet est abandonné au profit du projet du « Grand Port » de Diedrich qui fait, lui, l'unanimité. Le « Grand Port » n'est en fin de compte qu'une adaptation d'un avant-projet que Diedrich avait réalisé en 1941 dans le cadre de la création de trois centres de réception de phosphates en provenance d'Afrique du nord. Le projet de Diedrich prévoit de configurer le port pour atteindre un objectif de 7 millions de tonnes. Christian Vieljeux, maire de La Rochelle à l'époque, est un grand défenseur de ce projet avant même que se crée le Comité d'Action du Grand Port de La Pallice sous la Présidence du sénateur Dulin, président du Conseil Général de la Charente-Maritime. Tous les Présidents des Chambres de Commerce de la VII^{ème} région économique⁽¹⁾ en font partie, ce qui dénote l'option régionale et consensuelle d'un grand port à La Rochelle.

> LA GARE MARITIME

La construction d'une gare maritime, complément idéal pour l'accueil des voyageurs sur le môle d'escale ne sera véritablement terminée qu'en 1951. C'est un vaste édifice de 65 m de long sur 25 m de large, comprenant un rez-de-chaussée utilisé comme hangar à marchandises, un premier étage où sont installés les services affectés aux passagers (douane, police, santé, compagnie de navigation) et un deuxième étage aménagé en restaurant. Le tout est surmonté d'une tour à signaux de 35 m de haut. L'accès aux paquebots s'effectue directement du 1^{er} étage par une passerelle couverte qui conduit au pont du navire. Malheureusement au moment où la gare devient véritablement opérationnelle le trafic des passagers est en régression. La fin des paquebots transatlantiques s'annonce au profit du développement de l'aviation civile. Sur les trois compagnies qui fréquentent régulièrement le port, seule la Pacific Steam Navigation Compagny reste fidèle à ses escales à La Rochelle après guerre. Les arrivées des paquebots, le Reina del Pacifico puis le Reina del Mar à partir de 1956, créent toujours l'évènement à La Rochelle jusqu'au milieu des années 60.



> Le hall d'embarquement de la gare maritime avant le départ d'un paquebot en 1956.



AGRANDIR LE MÔLE D'ESCALE

L'objectif du Comité d'Action du Grand Port de La Pallice est d'obtenir du Ministre du Plan l'inscription du projet dans le programme de rééquipement de la France. Cependant les pouvoirs publics sont beaucoup plus réticents que les acteurs locaux. L'Etat ne souhaite pas engager des investissements lourds à La Rochelle *"coincé entre deux autres grands ports de la façade atlantique que sont Nantes et Bordeaux"*. A partir de 1950, les membres du Comité d'Action du Grand Port de La Pallice ont bien compris que la réalisation d'un grand projet portuaire passe par une exécution par tranche et que certains travaux devront de toute façon être revus à la baisse. En 1958, les Ponts et Chaussées exposent aux élus de la Chambre de Commerce une étude en vue de la réalisation des travaux d'allongement du môle d'escale. Le projet est retenu et le programme d'agrandissement du môle d'escale est lancé en 1966. Trois ans de travaux sont nécessaires. La surface du nouveau môle passe alors de 1,6 ha à 6,8 ha. Cet agrandissement marque l'aboutissement des projets soutenus par le Comité du Grand Port La Rochelle-Pallice. C'est aussi à cette période que ferme définitivement la gare maritime.

Après le deuxième conflit mondial les équipements portuaires se modernisent et les trafics portuaires changent. On exporte de plus en plus de céréales, les importations de bois, en particulier, des bois tropicaux et les produits pétroliers prennent une véritable ampleur à partir de la fin des années 50.

> Vue aérienne du bassin de La Pallice en 1968.

PAS DE PORT PÉTROLIER, MAIS UN PORT DE PLAISANCE

Au début des années 60, l'installation d'un grand port pétrolier sur la façade atlantique est envisagée par les pouvoirs publics. La Chambre de Commerce de La Rochelle, toujours attentive aux développements possibles du port, essaie d'obtenir cette réalisation mais en vain. Le port pétrolier sera construit au Verdon.

Lors de l'assemblée générale des délégués consulaires en décembre 1964, le président Pierre Beraud expose la situation : *« l'insuccès de nos démarches pour la réalisation du port pétrolier à La Pallice a été une grosse déception pour nous. C'est un manque à gagner certain pour notre établissement maritime, mais nous avons obtenu, néanmoins, des contreparties qui ne manquent pas d'intérêts. ...il convient de noter également la promesse (...) de faire inscrire au V^{ème} plan la réalisation du port de plaisance des Minimes ».*



> Navires en réparations dans les deux formes de radoub devant les Chantiers Navals de La Pallice dans les années 60.



> Embarquement d'une voiture construite aux Entreprises Industrielles Charentaises à Aytré et destinée aux chemins de Fer du Pakistan en 1955.

(1) la VII^{ème} région économique regroupait les départements suivants : Charente-Maritime, Charente, Deux-Sèvres, Vienne, Haute-Vienne, Creuse, Corrèze, Dordogne.



UN SCHÉMA DIRECTEUR DEPUIS 30 ANS

Les grands travaux et les aménagements qu'a connus le port depuis 30 ans font partie d'un programme d'extension adopté dans son principe en 1976 et intégré dans un schéma directeur à long terme, finalisé en 1978 par l'Etat. Ce programme s'est concrétisé en plusieurs étapes au rythme des différents Contrats de Plan passés entre l'Etat, les collectivités locales et territoriales et la Chambre de Commerce et d'Industrie. Compte tenu de la configuration du port et de la proximité des quartiers d'habitation de La Pallice et de Laleu, la plupart des ouvrages réalisés depuis 30 ans ou en cours de réalisation, ont été engagés en gagnant des espaces sur la mer.

Le premier des équipements à voir le jour dans cette réflexion globale a été l'appontement pétrolier. Il a été réalisé en 1979 dans le prolongement du môle d'escale. Ensuite les travaux se sont concentrés sur la zone dite de « Chef de Baie ». La première phase a consisté en l'aménagement d'une digue d'accès et de protection, la réalisation d'un

quai de 180 mètres et le remblaiement de 10 hectares de terre-pleins. Le quai de Chef de Baie 1 a été inauguré en novembre 1983 par le président de la République François Mitterrand. Dans une deuxième phase, on allonge le quai céréalier Modéré Lombard. Opérationnel en 1988, il peut dès lors recevoir des navires de 100 000 tonnes. A partir des années 90, Chef de Baie I sera prolongé par le quai de Chef de Baie II et de Chef de Baie III. Un poste roulier vient aujourd'hui compléter cet ensemble. Ce site, spécialisé dans les trafics de bois représente plus de 500 mètres linéaires de quais et plusieurs milliers de mètres carrés de stockage.

La troisième phase du schéma directeur de 1978 est en cours. Il s'agit du remblaiement de l'anse Saint-Marc. Ces travaux concernent la réalisation d'un quai orienté Nord-Sud, à l'abri du môle d'escale et d'un ensemble de terre-pleins.

Dans une ultime phase, le document de référence de 1978 prévoit la construction d'un bassin impliquant la disparition du viaduc d'accès au môle et son remplacement par un autre plus au nord à l'horizon 2020.

Depuis 1890, la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle a toujours été très attentive aux développements du port. Les élus consulaires qui se sont succédés à la présidence de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle ont tous été fidèles à l'ambition qui animait le président Wladimir Mörch le jour de l'inauguration « *prendre notre juste part dans cet accroissement continu des échanges* ».

Avec une moyenne de trafic de plus de 7 millions de tonnes par an depuis 10 ans, le port de commerce de La Rochelle est devenu un acteur économique incontournable pour la région Poitou-Charentes. Le professionnalisme et le dynamisme des acteurs portuaires de La Pallice ont fait une porte d'entrée ou de sortie maritime essentielle pour de nombreux produits. Une réussite dont l'ensemble de la communauté économique rochelaise peut être fière.

> LES PAQUEBOTS

A partir des années 1990 le port va s'attacher à faire revivre les escales de grands paquebots. Les qualités nautiques naturelles du site, les efforts commerciaux des services de la CCI et des commerçants du centre-ville redonnent plusieurs jours durant, entre mai et septembre, une ambiance transatlantique à La Pallice.

Ces dernières années des paquebots célèbres ont fait escale à La Rochelle. Ce fut le cas du Queen Elizabeth et du Norway, en 1998. Avec une moyenne de 20 000 passagers par an, La Rochelle est devenue une escale incontournable entre l'Angleterre et l'Espagne.

En 2006 près de 35 000 passagers découvriront La Rochelle et ses alentours en faisant escale à La Pallice.

Rédaction : C. Bertaud / T. Praud
Photos : CCI La Rochelle

> Le port de commerce de La Rochelle en septembre 2005.

