

L'histoire du port du Havre

Publié le 1/06/2023 - Mis à jour le 19/03/2024

1517 – 1815 : de port militaire à port de commerce

- **7 février 1517**, le roi François 1er décide la création du port du Havre (bassin du Roy).
- **1786** : début des travaux du bassin du Commerce
- **1787** : début des travaux du bassin de la Barre

Jusqu'à la fin du 18e siècle, l'activité est dominée par les préoccupations militaires, la navigation n'y trouvant place qu'au gré du développement du port de Rouen.



Le port en 1583

1815 – 1965 : un port en constante évolution



Le paquebot Normandie au quai J. Couvert en 1935

- **1824** : le port n'est plus un port militaire
- **De 1825 à 1865**, de nouveaux aménagements voient le jour : le bassin Vauban, le bassin de L'Eure, le bassin de la Floride et l'écluse des Transatlantiques ainsi que le quai de New-York.
- **1864** : 1ère utilisation de la forme de l'Eure, (forme de radoub n°4)
- **1887** : inauguration du canal de Tancarville et du bassin Bellot
- **1925** : création du port autonome du Havre

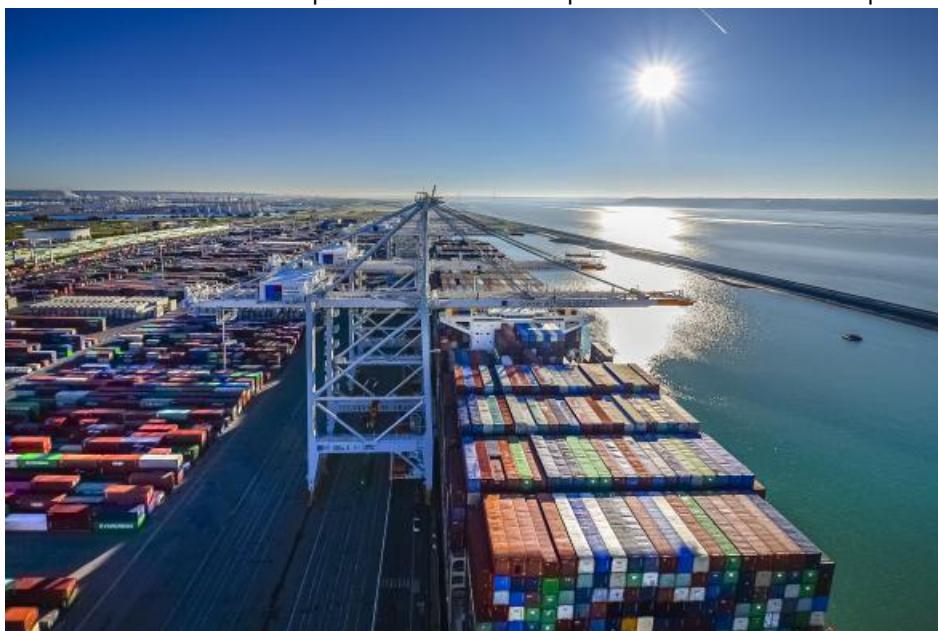
Entre les deux Guerres mondiales, le trafic de marchandises diverses poursuit sa progression avec surtout le trafic pétrolier et les grands paquebots de ligne français ("Normandie") et étrangers.

A la suite de la deuxième guerre mondiale, le port sera quasiment détruit. La reconstruction est décidée sur la base du plan-masse de 1939, pour s'achever en 1965.

1965 – 1995 : les extensions portuaires

- **1962** : inauguration du paquebot France
- **1964** : inauguration du poste de car-ferries quai Southampton
- **Entre 1966 et 1971**, une véritable "marche vers l'Est" se met en place : extension du bassin de marée (futur bassin René Coty) et bassin intérieur sud-est et son canal de jonction avec le canal de Tancarville.
- **1971** : mise en service de l'écluse François 1er

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.



©HAROPA PORT / Samuel Salamagnon

Le trafic de conteneurs connaît une forte progression (passant de moins de 100 000 à 2 millions d'EVP). **Plusieurs terminaux sont construits** notamment pour recevoir les porte-conteneurs de l'époque (capacité : 6 à 8 000 EVP) :

- 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.

La très forte demande de pétrole brut avant le "choc pétrolier" de 1973 conduit le port et la Compagnie Industrielle Maritime (CIM) à programmer la réalisation d'un terminal spécialisé pour accueillir les super-tankers de 550 000 tpl : **1975**, le terminal pétrolier d'Antifer est mis en service.

- **1973** : mise en service du terminal roulier
- **1976** : mise en service de la nouvelle écluse de Tancarville

1995 à nos jours : une nouvelle phase de développement

- **L'an 2000** voit s'ouvrir une nouvelle grande phase de développement avec la réalisation de Port 2000. Premier port français pour le trafic de conteneurs, Le Havre avait besoin d'un outil portuaire répondant aux standards européens :
 - 30 mars 2006 : inauguration des 4 premiers postes à quai ;
 - 2010 : fin du chantier phase 2 et mise en service des 6 postes à quai suivants
 - 2019 à aujourd'hui : parachèvement du port avec le chantier phase 3 et la création des deux derniers postes à quai.

- **2003** : mise en service du Parc Logistique du pont de Normandie 1 (PLPN 1)
- **2008** : le port autonome du Havre devient le Grand port maritime du Havre
- **2012** : création du groupement d'intérêt économique GIE HAROPA qui rassemble les ports du Havre, de Rouen et de Paris
- **2015** : inauguration du terminal multimodal
- **1^{er} juin 2021** : création de HAROPA PORT



*71, quai Colbert, 76600 Le Havre
02 79 18 05 00*