

# LE HAVRE ÉCLUSE FRANÇOIS I<sup>er</sup>

Valeur : 0.90 F

Couleur : noir, bleu, violet

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce  
par Pierre FORGET

Format horizontal 22 × 36  
(dentelé 13)

## VENTE

anticipée, le 27 octobre 1973 au HAVRE;

générale, le 29 octobre 1973.

Dans la série 1973 des grandes réalisations françaises, après l'Airbus et le Centre téléphonique « Tuileries », cette figurine présente l'écluse François I<sup>er</sup>, la nouvelle grande écluse maritime du Havre.

Au XV<sup>e</sup> siècle, l'entrée de la Seine n'était commandée que par Harfleur au nord, et Honfleur au sud, toutes deux menacées par les alluvions du fleuve. C'est pourquoi François I<sup>er</sup> décida en 1517 la création sur l'estuaire, d'une base stratégique qui serait en même temps un port de commerce.

Le Havre-de-Grâce confirma la clairvoyance de son fondateur en devenant, à travers les vicissitudes de l'Histoire, une des métropoles de la mer. Mais les bombardements de septembre 1944 en firent le port le plus endommagé d'Europe.

La ville se reconstruisit pourtant avec d'audacieux monuments : le puissant édifice de béton de Saint-Michel, l'église Saint-Joseph avec son clocher octogonal de 106 m et la porte Océane terminant l'avenue Foch sur le front de mer.

Le port autonome retrouva un trafic qui ne tarda pas à le menacer de saturation. Au commerce traditionnel de marchandises, aux lignes régulières de paquebots, dont le célèbre France, s'ajoutaient l'engrenage d'installations nécessaires, port pétrolier, terminal méthanier, port minéralier, accueil des cars-ferries, chantiers pour la réparation navale.

Un vaste plan dessina alors, à partir du port ancien, une extension vers l'est en direction du canal de Tancarville, les produits de dragage devant prolonger un endiguement général de la rive nord de l'estuaire.

Les 10 000 hectares du nouveau port ont pour artère maîtresse le canal central maritime, long de 20 km, large de 500 m, profond de 22 m. Sa ligne droite dessert

directement les établissements tributaires de la mer et de l'Outre-Mer pour les approvisionnements et les livraisons : « c'est l'usine dans le port et le navire dans l'usine ».

Mais entre l'ancien bassin de marée et la nouvelle partie canalisée, il fallait un ouvrage pour mettre en communication les eaux en libre marnage d'aval et les plans d'amont, à niveau constant. Tel est le rôle de la nouvelle écluse représentée ici.

Prévus par un décret du 16 novembre 1962, les travaux commencèrent le 8 septembre 1967 selon une technique originale : c'est à sec que la fouille fut creusée et les constructions édifiées, sur un vaste terre-plein bordé de bassins, dont les infiltrations avaient été étudiées et furent audacieusement maintenues.

L'écluse, qui accueille des navires de 250 000 t à pleine charge, a les dimensions suivantes : plus de 400 m sur plus de 65 m, et une hauteur de 24 m. Sa réalisation a utilisé 475 000 m<sup>3</sup> de béton et 32 000 t de ferraille. Son volume, avec 643 000 m<sup>3</sup>, dépasse celui de Zandvliet-Anvers, qui détenait le record avec 613 000 m<sup>3</sup>. Le temps de remplissage d'un quart d'heure assure le passage d'un gros navire en quarante-cinq minutes.

A gauche, le pont levant à une seule volée, pour la circulation routière et ferroviaire, a des caractéristiques sans précédent : long de 88 m, large de 16 m, il s'élève en position ouverte à 73 m du sol.

Le passage du premier navire, le 22 décembre 1971, marqua la mise en service dans les délais du programme initial; et l'inauguration officielle, qui eut lieu le 27 octobre 1972, consacra la réussite de ce bel ouvrage qui, par sa conception, sa technique et sa réalisation, est le plus vaste ensemble du monde dans sa catégorie.

