

JACQUES CHIRAC



La Nouvelle-Orléans
et son port en 1954

PRESSES UNIVERSITAIRES
DU NOUVEAU MONDE

JACQUES CHIRAC

**LA NOUVELLE-ORLÉANS
ET SON PORT EN 1954**

Avant-Propos
par
Alain Saint-Saëns

**PRESSES
UNIVERSITAIRES 'DU
NOUVEAU MONDE**

2021

Copyright 2007 by Jacques Chirac.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the publisher.

Published in French in the United States by Presses Universitaires du Nouveau Monde.
Printed in France by Monbeaulivre. Fr

E-mails: punouveaumonde@gmail.com ; universitypresssouth@gmail.com

Visit our award-winning web pages:

<http://www.punmonde.com>

<http://www.unprsouth.com>

Jacques Chirac. La Nouvelle-Orléans et son port en 1954.

First Edition. French and Francophone Studies, 32. Political Sciences Studies, 15.
154 Pages. In French. 5 Photos; 5 Maps by the Author.

Avant-Propos by Alain Saint-Saëns, Agrégé d'Histoire, Ancien Membre de l'École des Hautes Études Hispaniques de Madrid (Casa de Velázquez), Docteur de l'Université de Toulouse, Professeur de Relations Internationales, Instituto de Altos Estudios Estratégicos, Asunción, Paraguay.

Cover Photo: 'Vue aérienne des installations de la partie amont du port.'
(Reproduced with Permission).

1. Jacques Chirac. 2. President of France. 3. New Orleans. 4. The Port of New Orleans. 5. American Midcontinent. 6. Political Science Studies. 7. Louisiana. 8. American International Commerce. 9. American Industrial Development. 10. 1954.

ISBN: 978-1-931948-68-2 (US Edition, 2007)

ISBN: 978-9-403638-45-4 (European Edition, 2021)

REMERCIEMENTS

DE L'ÉDITEUR

Les remerciements de l'éditeur vont en premier lieu à l'Université de la Nouvelle-Orléans, Tulane, si durement touchée par l'ouragan Katrina et ses conséquences, et qui accepta d'accueillir en ses murs l'annonce officielle du choix des Presses Universitaires du Nouveau Monde par le Président de la République Française, Mr. Jacques Chirac, pour publier sa thèse révisée d'étudiant sur *La Nouvelle-Orléans et son Port en 1954*.

Ce livre n'aurait pas vu le jour sans la volonté inébranlable de Mme. Anne E. McCall, Professeur de Langues et Littératures Françaises dans le Département de Langues et Littératures Françaises et Francophones de l'Université de Tulane. Elle en a souhaité la publication et l'a admis au sein des Collections qu'elle dirige aux Presses Universitaires du Nouveau Monde. Mr. Erec R. Koch, Chef du Département de Langues et Littératures Françaises et Francophones de l'Université de Tulane, ardent défenseur de la francophonie sous toutes ses formes, a apporté un soutien logistique bienvenu au projet.

Le Consul Général de France à la Nouvelle-Orléans, Mr. Pierre Lebovics, par sa présence à l'Université de Tulane lors de la présentation initiale à la presse et ses encouragements amicaux constants par la suite, a manifesté un intérêt certain et un enthousiasme jamais démenti pour cette ambition éditoriale. Quant à Mr. Michel Blangy, Chef de Cabinet du Président de la République Française, il a beaucoup facilité l'accès de l'éditeur au Palais de l'Élysée. Son exquise courtoisie et son concours efficace dans les étapes du processus d'élaboration du livre ont été grandement appréciés.



Jacques Chirac, étudiant.

© Tous droits réservés.

AVANT-PROPOS

Ce livre, *La Nouvelle-Orléans et son Port en 1954*, est le fruit des recherches sur le terrain d'un jeune étudiant de l'École des Sciences Politiques de Paris, Jacques Chirac. À l'heure où celui qui allait devenir quelque quarante ans plus tard Président de la République Française s'apprête à quitter ses fonctions, ce petit ouvrage vient, à point nommé, jeter un éclairage utile sur la pensée en formation d'un étudiant curieux, critique et lucide ; il devra être pris en compte par les futurs historiens de l'homme politique qui aura marqué l'histoire de la France contemporaine des dernières quarante années.

Jacques Chirac avait passé quatre jours à l'été 1953 à la Nouvelle-Orléans, 'à visiter la ville, le port ... et les mauvais lieux (boîtes de jazz, etc...)', selon ses propres mots, dans une lettre à celle qu'il allait épouser un an plus tard, Bernadette Chaudron de Courcel¹. Il retourne à la Nouvelle-Orléans pendant deux mois, un an plus tard, à l'été 1954, avec l'intention cette fois-ci d'y étudier sous tous ses aspects le Port de la Nouvelle-Orléans et son développement, qui deviendra le sujet de sa Thèse de Géographie Économique, sous la direction du Professeur de l'Institut d'Études Politiques de Paris, Mr. Jean Chardonnet². Le thésard Chirac arpente les quais sous le soleil brûlant, sillonne la ville, interroge les acteurs clés dans les bureaux, se mêle aux dockers, regarde, écoute, prend des notes copieuses et s'en repart pour la France³.

La petite histoire n'a retenu que le périple à la James Dean d'un jeune homme avide de mordre la vie à pleines dents. La grande Histoire dira que l'étudiant parisien

¹ 'Lettre de Jacques Chirac à Bernadette Chaudron de Courcel', en date du 30 Septembre 1953, citée par Franz-Olivier Giesbert, *Jacques Chirac* (Paris : Éditions du Seuil, 1987), p. 57.

² Jacques Chirac, *Le Port de la Nouvelle-Orléans. Étude économique*. Thèse de Géographie Économique sous la direction de Jean Chardonnet. (Paris : Institut d'Études Politiques de Paris, 1954), 186 pages, plus photos et documents cartographiques de l'auteur. Mémoire dactylographié no. M 1188.

³ F-O. Giesbert, *Jacques Chirac*, p. 59. Voir aussi la réflexion de Bernadette Chirac, à propos de l'étudiant Jacques Chirac, p. 43 : 'Il comprenait tout au premier coup d'œil', et le jugement de F-O. Giesbert, p. 56 : 'Il y a, en fait, quelque chose de sage et de rangé, voire de scolaire, chez ce voyageur nommé Chirac'.

a déjà compris de visu, à travers son étude sur *La Nouvelle-Orléans et son Port en 1954*, les forces et les faiblesses aux plans local et régional du géant américain. Il a pu mesurer la part immense du dynamisme et de l'enthousiasme des hommes dans l'essor économique et commercial d'une région et d'un pays. Il a acquis une vision plus mondialiste du commerce et des échanges que l'homme politique qu'il deviendra ne cessera d'enrichir par la suite.

Jacques Chirac a été fortement impressionné aussi, semble-t-il, par les rapports consensuels des syndicats portuaires locaux avec les sociétés, habitué qu'il était à des syndicats idéologiques et politiques, plus fermés au dialogue avec le patronat de l'époque en France. On ne peut s'empêcher de penser, après avoir lu cette étude, que le jeune Secrétaire d'État aux Affaires Sociales du Général de Gaulle a dû s'en souvenir, au moment de négocier habilement les Accords de Grenelle en Mai 1968, lui qui conseillait au Général de Gaulle: 'Négocier, mon Général. S'entendre avec les syndicats, c'est la seule chose à faire'⁴.

Jacques Chirac, à en croire ceux qui l'ont connu durant son séjour d'étude et de recherche, a aimé la Nouvelle-Orléans, apprécié la chaleur de l'accueil des habitants de l'État, écouté du jazz dans des clubs enfumés jusqu'à l'aube, dégusté les plats exotiques ou créoles et 'laissé le bon temps rouler' comme le revendiquent toujours les gens de la Louisiane avec fierté⁵.

Le souvenir du Port de la Nouvelle-Orléans, avec ses bassins de radoub, habite-t-il toujours en 1986 la mémoire d'un Jacques Chirac alors Maire de Paris, volontiers lyrique dans son évocation du grand âge? On est en droit de le penser de par la métaphore qu'il emploie: 'Le Général de Gaulle avait raison de dire que la vieillesse est un naufrage. Et c'est une raison pour laquelle il est si indispensable de

⁴ F-O. Giesbert, *Jacques Chirac*, p. 120.

⁵ L'éditeur s'appuie sur les témoignages oraux de l'interprète guide de Jacques Chirac et d'un journaliste ami du médecin qui avait soigné le jeune Chirac, un temps souffrant sans trop de gravité durant son séjour. Le docteur en avait gardé une grande fierté et un souvenir tel que l'anecdote fut même mentionnée comme un fait de gloire, il y a de cela quelques années, par les membres de sa famille au moment de son eulogie funèbre.

construire des digues et des ports, où les vieux bateaux peuvent terminer à l'abri des intempéries⁶.

On comprendra mieux ainsi, après avoir lu ce livre, le désir immédiat du Président de la République Française de venir en aide à la Nouvelle-Orléans dévastée par l'ouragan Katrina⁷ et inondée à la suite de la rupture des digues à la fin Août 2005, événement tragique que le jeune Jacques Chirac avait d'ailleurs justement pressenti dans sa thèse⁸. Au-delà des héritages historique, culturel et architectural français et francophones que le Président se devait de défendre et de préserver, c'était tout un pan de la propre histoire de Jacques Chirac qui était menacé d'être englouti à jamais sous les eaux. Les habitants de la Nouvelle-Orléans, toujours généreux envers ceux qui les aiment et les aident, remercièrent à leur façon, de manière parodique au moment du Mardi Gras de l'an 2006, tout à la fois l'étudiant Jacques Chirac qui avait si bien compris leur ville et le Président de la République Française qui ne les avait point abandonnés durant les pires heures de l'Après Katrina, en construisant un char du défilé festif à la gloire de Jacques Chirac qui réclamait à la France rien moins que de reprendre la Louisiane à l'Amérique et dont les confrères distribuaient aux passants des cartes postales demandant : 'Chirac, rachète-nous !'⁹. La parution de ce livre, début Mai 2007, à la Nouvelle-Orléans symbolise aussi cette amitié forte, jamais démentie, entre un homme, Jacques Chirac, un pays, la France, et une ancienne province française, la Louisiane, si chargée d'Histoire de France.

Alain Saint-Saëns,

Agrégé d'Histoire, Ancien Membre de l'École des Hautes Études Hispaniques,
Professeur d'Histoire des Mondes Modernes.

⁶ Pierre Jouve et Ali Magoudi, *Jacques Chirac. Portrait total* (Paris : Éditions Carrière, 1987), p. 130.

⁷ 'Le Développement du port de la Nouvelle-Orléans' (2007, avril 6). *Wikipédia, l'encyclopédie libre* : 'Lorsqu'en 2005 ... la ville de la Nouvelle-Orléans est inondée, Jacques Chirac, devenu Président de la République française, offre l'aide logistique de l'armée française pour l'aide de première urgence'.

⁸ Voir l'article de Thomas Wieder, *Le Monde*, en date du 11 septembre 2005, 'L'étudiant Chirac avait prévu l'inondation de La Nouvelle-Orléans'.

⁹ Confrérie de Krew de Vieux, Mardi Gras, 2006: 'Buy Us Back, Chirac!' Le Président Jacques Chirac, amusé mais aussi sans doute un peu ému, garde précieusement, selon ses proches collaborateurs, la copie encadrée qu'il a reçue de cette carte postale.

INTRODUCTION

Le territoire des États-Unis se compose de grands ensembles d'une surprenante unité. La monoculture y est très généralisée et les centres industriels très localisés. Cette structure économique, l'immensité du marché intérieur, l'uniformité du genre de vie donnent aux transports une importance exceptionnelle. Les États-Unis sont le pays des transports ; ceux-ci ont profondément marqué la géographie humaine.

Les grandes villes, à la naissance desquelles seules les conditions économiques ont présidé, les capitales politiques étant le plus souvent de petites villes, se sont établies sur les voies de communication : elles ont été créées par les chemins de fer et par les ports.

C'est l'un de ceux-ci que nous nous proposons d'étudier : le Port de la Nouvelle-Orléans, situé sur la rive concave d'un méandre du Mississippi à cent soixante-seize kilomètres de la mer.

Fondée en 1718 par Jean-Baptiste Le Moyne, Sieur de Bienville, la ville de la Nouvelle-Orléans devient bientôt la capitale de la Louisiane avant d'être cédée à l'Espagne en 1762, puis vendue par la France aux États-Unis en 1803. De dix mille habitants en 1800, la ville passe rapidement à cent soixante-neuf mille en 1860, puis à quatre cent cinquante-neuf mille en 1930. Extrêmement pittoresque, étalant la nonchalance propre au Sud des États-Unis, au milieu de vestiges de la culture européenne et surtout française, le Vieux Carré, la ville française, montre, le long de ses rues plantées d'arbres, des édifices à galeries et à arcades, des maisons de pierre ou de brique blanchie avec de hautes fenêtres et des balcons en fer forgé, des portails monumentaux s'ouvrant sur des cours intérieures et des jardins ombrés.

En contraste complet avec ce vieux quartier qui se groupe autour de la Cathédrale Saint-Louis, la plus ancienne des États-Unis, la ville américaine, avec ses édifices administratifs, ses bâtiments d'affaires, son alignement de gratte-ciel – la

Skyline – ses hôtels et ses théâtres, s’est étendue plus à l’ouest le long du fleuve et à l’intérieur vers le lac Pontchartrain.

A bien des égards naturellement, la Nouvelle Orléans est restée la même : la ville de la fantaisie, des artistes et du Quartier Français, celle de la curieuse cuisine créole, du jazz et du Mardi-Gras. Les Orléanais continuent à fréquenter la Old Absinthe House de la Rue Bourbon et à manger des huîtres ‘à la Rockefeller’ chez Antoine. Mais la couleur locale, si réputée jadis, a, de nos jours, quelque chose d’artificiel, de déplacé. L’ambiance véritable de la ville aujourd’hui est créée par la fumée des usines, les sirènes de bateaux et la couleur verte du *Dollar Note*, le dollar.

Le Port de la Nouvelle-Orléans s’est en effet développé à un rythme accéléré, passant du seizième rang des ports américains en 1920 au deuxième en 1950 pour le trafic en valeur avec un milliard six cent millions de dollars. L’industrie s’est établie autour de ce port en pleine expansion, créant ainsi un important centre manufacturier. Des hommes se sont trouvés pour promouvoir une politique systématique d’expansion économique de la ville et du Port avec un dynamisme commercial qui ne laisse pas d’étonner un Européen. Aujourd’hui, la Nouvelle-Orléans est devenue une ville riche, et la grande métropole commerciale de la vallée du Mississippi assure à ses habitants un niveau de vie qui tend à rattraper celui des gens du Nord du pays, le *Yankee Level*.

Or, soixante-dix cents de chaque dollar du revenu des Orléanais proviennent directement ou indirectement de l’activité du Port. Celui-ci, devenu le premier importateur américain de sucre et de mélasse, le deuxième de bananes et de café, le premier exportateur de farine, de maïs et de coton, jouit en effet de conditions très favorables : d’une part, son hinterland s’étend pratiquement jusqu’à Atlanta, Pittsburgh, Chicago et Kansas City, et est desservi par un remarquable réseau de moyens de transports – Mississippi et affluents, canaux, chemins de fer, autoroutes ; d’autre part, l’abondance de sa main-d’oeuvre, les richesses minérales qui l’entourent,

la présence à ses portes du marché de l'Amérique Latine et des Antilles sont autant de facteurs militant en faveur de son développement.

Ces divers éléments et le fait que le Sud des États-Unis se trouve stratégiquement moins exposé, ont justifié la maxime qui veut que 'les zones sous-développées attirent les investissements'. Ceux-ci, en effet, sont de plus en plus aimantés par une région qui vient, depuis dix ans, de faire la preuve de son dynamisme économique et surtout vers un Port qui semble être pour les *Businessmen*, ces hommes d'affaires d'Outre Atlantique, un *Booming Port*, un port en plein boum économique et, par conséquent, justifier l'investissement de leurs capitaux.

Nous étudierons tout d'abord le Port, ensuite le développement industriel de la ville, celui-ci étant pour une large part une conséquence de la présence du Port. Après un aperçu historique et une approche du Mississippi, nous nous attacherons à la description et à l'organisation technique du Port, son administration et les conditions de travail, puis nous analyserons et évaluerons l'importance économique de ce Port à travers une étude de l'organisation commerciale de la ville, le problème des transports, le trafic du port et les difficultés financières. Enfin, dans l'étude du développement industriel de La Nouvelle-Orléans, qui est en quelque sorte le corollaire de l'activité du Port, nous nous pencherons sur les conditions de l'implantation des industries et les réalisations.

PREMIÈRE PARTIE

DESCRIPTION ET ORGANISATION

DU PORT

DE

LA NOUVELLE-ORLÉANS.

