



HAL
open science

La vie des entreprises sous l'Occupation : une enquête à l'échelle locale. La vie économique en Seine-Inférieure

Jean-Claude Marquis

► To cite this version:

Jean-Claude Marquis. La vie des entreprises sous l'Occupation : une enquête à l'échelle locale. La vie économique en Seine-Inférieure. Institut d'Histoire du Temps Présent. Réseau des correspondants départementaux. 1986. halshs-04268694

HAL Id: halshs-04268694

<https://shs.hal.science/halshs-04268694>

Submitted on 2 Nov 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CHAPITRE 17

La vie économique en Seine-Inférieure

par Jean-Claude Marquis

Département à la fois industriel agricole et touristique, la Seine-Inférieure connaît une vie économique active et diversifiée avant la Seconde guerre mondiale. Durement atteintes par les événements, les activités ne reprennent que lentement à partir de la fin 1944.

En 1943, à la demande des autorités occupantes, le préfet rédige une monographie sur son département. Dans sa sécheresse administrative, ce document ne fait aucune allusion aux difficultés, aux problèmes que connaît alors l'industrie normande. Cependant, dans l'ensemble, le schéma préfectoral de l'infrastructure industrielle est valable pour toute la période concernée.

On peut distinguer, selon le fonctionnaire, 4 pôles industriels : l'agglomération rouennaise, l'agglomération havraise, l'agglomération elbeuvienne, la vallée de la Bresle. Il dénombre 6 groupes d'industries particulièrement importantes :

- le textile : le coton (Rouen, Pays de Caux), la laine (Elbeuf).
- les industries métallurgiques (Le Havre, Rouen).
- les constructions navales (Chantiers A. Normand et Chantiers de la Méditerranée au Havre, Chantiers de Normandie à Rouen, Chantiers de la Seine maritime au Trait).
- les industries chimiques (au Havre et à Rouen, notamment le pétrole).
- de nombreuses verreries disséminées entre Aumale et la mer.
- les industries agricoles (sucreries, distilleries, rouissage et teillage du lin, entreprises laitières, entreprises cidricoles).

L'ENTREPRISE ET LES DEBUTS DE LA GUERRE.

Les années précédant la guerre.

Dans les années précédant la guerre, le patronat ne cesse de se plaindre de la mauvaise situation de l'économie régionale. En 1937, selon la Chambre de commerce de Rouen, le marasme atteint toutes les branches industrielles. Le grand responsable de cet état de choses est, à n'en point douter, le Front populaire. L'état des affaires est l'illustration parfaite de la faillite des méthodes économiques de 1936.

Partout, toujours à entendre les chefs d'entreprise, c'est la mévente. Les usines tournent au ralenti et la production est péniblement absorbée par la consommation. Le textile surtout est durement touché. Dans le tissage, les prix de vente, inférieurs aux prix de revient, provoquent une situation déficitaire. On incrimine la concurrence vosgienne, l'obligation d'accepter des affaires entraînant de lourdes pertes, les marchés coloniaux qui n'absorbent plus autant qu'autrefois la production métropolitaine étant en proie à une perpétuelle agitation.

Les charges fiscales et sociales qui pèsent sur l'industrie française sont trop lourdes. Les salaires ne cessent d'augmenter alors que la production baisse à cause de la fameuse loi des 40 h. Ah! cette loi abhorrée qu'il faudrait s'empresse de réformer au plus vite! N'est-elle pas responsable du recul de la production française par rapport à la production mondiale? La moyenne d'heures de travail par broche, dans le textile, est la plus basse du monde (908 heures contre 1468 pour 16 pays européens). A tout cela, il faut ajouter la chute de la monnaie, les grèves perpétuelles déclenchées sous des prétextes futiles et toujours à des fins politiques.

C'est donc une économie chancelante, si l'on en croit le patronat, qui est atteinte de plein fouet par la guerre.

L'entreprise et l'économie de guerre.

Dès la déclaration de guerre, les industriels normands s'émeuvent...et se plaignent. On peut se demander s'il y eut alors une véritable prise de conscience de l'entrée en guerre de la France. Au début même du conflit, on peut lire dans un rapport de la Chambre de commerce de Rouen : "toutes les facultés de la nation furent absorbées par le service public sans paraître réserver de place au secteur privé". On regrette ouvertement que la totalité de l'effort français porte sur la nécessité de la défense de la

Nation, alors que les entreprises travaillant pour le secteur civil se débattent dans d'énormes difficultés.

Il faut absolument rendre à l'entreprise le sentiment de liberté et l'espoir de possibilité de profits. Réflexe ~~patronal~~ patronal: on se méfie de l'Etat client unique, fixant les prix et les conditions de fabrication. Réflexe régionaliste aussi : les industriels normands, surtout ceux du textile, s'estiment défavorisés. L'approvisionnement en coton se fait exclusivement par Le Havre, où toute la matière première a été réquisitionnée. Or les stocks étaient au plus bas, car on spéculait sur une baisse du coton américain. Alors on proteste! Ailleurs, les cotons n'ont pas été réquisitionnés. Les industriels ont été livrés aux prix d'avant-guerre. Ils ont donc pu travailler et vendre.

Les doléances ne manquent pas. On se plaint du départ des spécialistes, de l'irrégularité du courrier, de la suppression des communications téléphoniques, de l'interruption des transports, de la réquisition des camions. On estime que les réquisitions sont plus ou moins justifiées et que les formalités sont trop compliquées. On déplore le fonctionnement défectueux des organismes chargés des importations, la lenteur apportée par l'Intendance pour livrer les produits indispensables, le manque de matières premières, de combustibles, de colorants. On critique la surveillance des prix. La réglementation ~~ta~~ tatonne fait que la concurrence ne joue plus, et les patrons doivent se contenter d'une marge bénéficiaire théorique.

Dès la mobilisation, de nombreuses industries travaillent donc pour la Défense nationale. Il est certain que celles qui n'oeuvrent que pour le secteur civil connaissent bien des problèmes. Le textile est sans doute le secteur qui éprouve le plus de difficultés à s'adapter à l'économie de guerre. Dès le 2 septembre, on prohibe l'importation de tous les cotons. Le 4 septembre, les autorités militaires réquisitionnent tous les stocks. Des groupements d'importation et de répartition du coton sont mis en place. On livre en priorité les filatures travaillant pour l'armée. On s'efforce de diversifier les approvisionnements (importation de coton américain, mais aussi brésilien et indien). On ~~met en place~~ institue un contrôle strict des achats de coton égyptien.

Le souvenir de la première guerre mondiale, l'invasion des départements du nord et de l'est, continuent de planer sur les esprits. En conséquence, on a décidé d'implanter en Normandie la plus grosse partie de la fabrication des tissus pour la Défense nationale.

Malheureusement, cela excède la capacité de production normande (d'autant plus que cette dernière a été réduite par la crise précédant la guerre). L'adaptation des entreprises a été parfois assez longue. Dans certains cas, il a fallu transformer les métiers à tisser (opération d'autant plus délicate que beaucoup de spécialistes sont mobilisés), refuser les ordres d'anciens clients.

Les filatures travaillant pour la Défense nationale poussent leur production au maximum. Le Ministère avait même prévu un horaire hebdomadaire de 60 heures, ce qui ne pouvait que poser de nombreux problèmes avec un personnel ~~essentiellement~~ essentiellement féminin. Les 3/4 des commandes s'adressant au tissage de coton sont des commandes militaires. Le secteur civil doit s'effacer. Ainsi, les usines fabriquant des tissus imprimés menacent de fermer : il n'y a pratiquement plus de tissus écus.

Dans la région d'Elbeuf, le secteur lainier se plaint de l'insuffisance des contingents mis à sa disposition par l'administration, des retards de paiement, de la suppression des importations de laine, des difficultés de remplacement des pièces de rechange. Les autres industries textiles sont durement touchées. La confection, par exemple, enregistre une chute de 35% des commandes. Pourra-t-elle continuer se demande-t-on? Les nombreuses sollicitations des régions ayant reçu des évacués ne peuvent être entendues, faute d'approvisionnement. Pour la confection des chemises, l'Intendance a bien passé des marchés, mais elle se révèle incapable de fournir les tissus nécessaires.

La bonneterie est en plein marasme. Dans l'article de luxe, il n'est pas question de travailler pour l'armée! Le chômage se profile à l'horizon, d'autant plus que le réapprovisionnement en aiguilles, venant de Grande-Bretagne, est devenu impossible. Une autre industrie elbeuvienne traditionnellement exportatrice (donc rapportant des devises ~~insiste-t-on~~, 5 à 10% seulement de la production reste en France) connaît, elle-aussi, des problèmes aigus. Il s'agit des couperies de poils pour chapellerie frappées de plein fouet par l'interdiction d'exporter les poils de lièvre, de lapin, de vache, de cheval ainsi que les soies de porc.

Les tanneries et les usines de chaussures ont été réquisitionnées. Situation qui ne fait l'affaire des industriels qui déplorent, là encore, l'insuffisance de la part laissée au secteur civil.

Dans la métallurgie, où les effectifs ont baissé de 20% après la mobilisation, 80% des commandes concernent la Défense nationale.

Les fonderies travaillent à un rythme de 60 h par semaine. Là aussi on se plaint de ne pouvoir honorer les commandes du secteur civil ainsi que celles qui sont destinées à l'exportation. On ne pourrait rattraper le retard que si la fourniture des matières reprenait et si quelques affectés spéciaux mécaniciens pouvaient être employés.

Les usines spécialisées, (telle la ~~SE~~ SNCAN à Caudebec-en-Caux) ont toute leur production orientée vers l'armée. D'autres établissements voient leur activité plus ou moins reconvertie. Ainsi l'Electro Câble (à Amfreville) produit des éléments pour appareils de protection contre les gaz. Cette production est arrêtée dès le 4 octobre faute de pièces.

La plupart des chantiers de construction navale sont mobilisés par la Marine nationale. Ainsi les "Ateliers de réparation maritime Foure Lagadec et Cie", du Havre, consacrent l'essentiel de leur activité à l'armement défensif des navires de commerce.

Les industries chimiques intéressant la Défense nationale travaillent à plein rendement. Mais les autres (engrais, colorants...), voient leur activité périlcliter. Il en est de même pour le bâtiment, les huileries, les verreries. Un autre secteur est durement touché : la pêche. Dès la mobilisation, elle a été gênée par les mesures de sécurité, l'interdiction de pêcher la nuit, le départ des pêcheurs pour l'armée.

ENTREPRISE PENDANT LA GUERRE.

Dès juillet 1940, quelques activités industrielles de la région rouennaise reprennent timidement. Le rythme est lent et l'horaire hebdomadaire ne dépasse guère 32 h. Dans la plupart des cas, on attend le retour des propriétaires pour rouvrir. Cependant, quelques établissements fonctionnent sans ces derniers, sous la responsabilité du personnel.

Si les destructions dues à la guerre apparaissent relativement limitées dans de nombreux secteurs, il n'en est pas de même dans l'importante branche des raffineries de pétrole. En juin 1940, tous les réservoirs de stockage des huiles de graissage de la Standard Oil (située à La Mailleraye) sont incendiés sur ordre des autorités franco-anglaises. De même, à Gonfreville-l'Orcher (CFR), 450.000 m³ de produits pétroliers partent en fumée. L'incendie le plus spectaculaire est sans doute celui de la raffinerie Jupiter à Petit-Couronne. Il ne manque pas d'accroître la panique qui règne alors dans l'agglomération rouennaise.

Création du Service régional de la Production industrielle.

La défaite consommée, on s'efforce de réorganiser, tant bien que mal, l'économie. Le Service régional de la Production industrielle est créé à Rouen en 1941, avec, à sa tête, un inspecteur général représentant le ministre. En 1945, l'inspection générale proprement dite compte 4 bureaux (questions industrielles, questions commerciales, reconstruction, répartition). Elle est complétée par de nombreux services, presque tous créés en 1941 (services extérieurs de la Direction des textiles et des cuirs, Délégation régionale de la direction de industries mécaniques et électriques, etc.). Au total, plus de 200 personnes sont employées.

Le problème de la concentration industrielle.

En 1942, le problème de la concentration industrielle suscite de nombreuses controverses. La loi du 17 décembre 1941 avait prévu le regroupement d'entreprises afin de procéder à des économies d'énergie et une meilleure répartition des matières premières. Très vite, le plan de concentration apparaît, aux yeux de beaucoup, trop draconien en ce qui concerne le textile. Il y aurait plus de broches arrêtées à la suite de cette mesure que dans d'autres régions. Dans un département où cette activité tient une place importante, la disparition de nombreuses usines aura nécessairement de grosses répercussions indique le préfet. Cependant, on estime que la concentration doit d'abord porter sur cette branche. En septembre 1943, on dénombre 165 établissements fermés en application de la loi (filatures, fonderies, papeteries, verreries...). D'autres sont fermés par les Allemands eux-mêmes.

Le problème n'est pas simple, et les mesures autoritaires qui sont adoptées n'entraînent pas l'adhésion. Ainsi, en 1942, la Chambre de commerce de Rouen proteste au sujet du regroupement des Papeteries de la Chapelle (St-Etienne-du-Rouvray) et de la SONOPA (Grand-Couronne). Il s'agit, dit-elle, des deux papeteries les plus dynamiques de France (30% de la production totale du papier journal et d'impression). Ne serait-il pas préférable de procéder à l'opération sur des établissements d'autres régions françaises moins bien outillées?

Par ailleurs, les Allemands perturbent le jeu économique de Vichy. En 1942, le Rüstung Kommando de Rouen s'oppose fermement (il en appelle au Majestic) à ce que les ateliers Vaucanson (St-Nicolas-d'Aliermont), qu'il contrôle, hébergent les enregistreurs Lambert. Dans la même région, en 1943, on parle de regrouper de nombreuses entreprises autour des deux plus puissantes : Duverdrey et Bloquel (réveils, pendulettes) et Vaucanson (machines à calculer, enregistreurs Flaman).

On ne peut que déplorer leur dissémination et l'esprit particulariste normand hostile à toute idée de regroupement. Ajoutons que, par ailleurs, un mouvement se dessine pour regrouper les 6 chambres de commerce que compte le département autour de celle de Rouen.

Les sources d'énergie.

Toute la durée de la guerre est marquée par la pénurie de charbon, tant pour les besoins des ménages que pour l'industrie. En 1941, les trains venant des mines du Nord ne peuvent plus circuler, si bien que les arrivages sont inférieurs aux contingents fixés par les offices de répartition. En novembre 1941, 10.700 tonnes sont théoriquement attribuées au département. On n'en reçoit que 9.141 tonnes. Par la suite la situation ne fait qu'empirer. Les livraisons de gaz de ville, il est tributaire du charbon, sont très réduites. Ainsi, par un communiqué à la presse le 18 mars 1941, les autorités informent industriels et commerçants que la consommation ne devra pas excéder celle de janvier 1941 sous peine de fermeture du branchement.

L'occupation connaît de multiples restrictions d'électricité auxquelles s'ajoutent d'innombrables et irrégulières coupures de courant. En janvier 1943, un coefficient de réduction est appliqué aux industries (0,37), priorité étant donnée aux établissements classés par les Allemands. En novembre 1943, on décide de fermer les usines 2 jours par semaine faute d'approvisionnement. La mesure est évidemment mal accueillie par le patronat. Mais, début 1944, de nombreuses usines doivent fermer plusieurs jours par semaine.

La question des transports.

Pour l'économie régionale, il s'agit d'une question vitale. L'essentiel du potentiel de la SNCF est utilisé par les occupants. Les wagons tombereaux sont réservés à l'organisation Todt, les wagons plats et couverts à l'armée allemande. Le peu qui reste est fréquemment réquisitionné pour les transports militaires. Au cours de l'occupation, la situation ne fait que de se dégrader. Au début de 1944, la plupart des transports commerciaux sont bloqués sur la plus grande partie de la région Ouest. En juin, le département est pratiquement privé de chemin de fer.

La situation des transports routiers est particulièrement critique : manque de pneumatiques, de lubrifiants, de carburants. En décembre 1941 le contingent d'essence pour automobile est réduit de 20%, celui de gas-oil de 10%. En juin 1944, il y a bien 2 à 300 wagons pleins d'essence qui stationnent dans les gares, mais il est

impossible de les faire sortir à cause des bombardements. Et, de plus, comble d'ironie, on manque de camions pour transporter le carburant! En désespoir de cause, on a bien essayé d'intensifier les transports hippomobiles. Mais de nombreux problèmes se posent : stockage du foin et de l'avoine en ville, manque de fers à chevaux.

Le problème de la main-d'oeuvre.

Tout au long de l'occupation les plaintes sur la qualité de la main-d'oeuvre ne manquent pas. Dès janvier 1940 le sous-préfet du Havre gémit sur la mauvaise volonté des ouvriers dans l'exécution ~~des~~ du travail (surtout, ajoute-t-il naïvement, depuis que l'on a opéré un prélèvement de 15% sur les salaires!). Le mauvais esprit, selon les autorités, persiste par la suite. On estime le rendement inférieur à la moyenne (en grande partie à cause de la sous-alimentation dit-on). En 1943 les R.G. notent à propos des Chantiers de Normandie : "les ouvriers ne paraissent pas épris de l'esprit de collaboration avec les Allemands". Ailleurs, on parle de "nonchalance". Les critiques pleuvent : il y a de plus en plus de malades, pour la moindre panne on arrête les machines.. Dans de nombreuses entreprises, en particulier le textile, le chapardage est devenu une véritable institution. Ce n'est qu'un aspect du fameux système D : cela permet un troc plus aisé avec les agriculteurs.

En 1942, les industriels estiment très graves les perturbations dues à la relève. Puis on proteste contre le départ d'ouvriers en Allemagne. Si cela doit continuer, assure-t-on, plusieurs entreprises devront fermer faute d'ouvriers qualifiés et de spécialistes. On envisage alors, face à cette "véritable saignée", de réorganiser certains établissements après les prélèvements imposés et de transférer du personnel.

Aux prélèvements autoritaires s'ajoute l'hémorragie de la main-d'oeuvre qui recherche des travaux mieux rémunérés (coupe de bois dans les forêts domaniales, entrée dans l'organisation Todt où les salaires atteignent 250 francs par jour alors qu'un ouvrier se contente de 9 francs de l'heure dans l'industrie). Cependant, dans l'espoir d'une reprise ultérieure, certains patrons s'efforcent de conserver leur personnel qui est employé à des travaux annexes, à l'entretien des machines et des bâtiments.

La main/mise allemande sur l'industrie.

Dès le début 1941; les autorités d'occupation entreprennent des visites d'usines. ELLES demandent force renseignements, veulent connaître l'état de l'outillage, les stocks, les possibilités de production, les débouchés, etc. En avril 1941, dans la région du Havre, les Allemands demandent au sous-préfet et aux municipalités la liste des entreprises

dont la production, par suite du manque de matières premières, ne peut être garantie. La Chambre de commerce du Havre se contente d'envoyer les questionnaires établis par les occupants à tous les industriels. Consul le service départemental de la Production industrielle approuve cette démarche. En 1943 encore des entreprises reçoivent la visite d'un représentant du Wirtschaftsohab. Il dépose un questionnaire portant sur le type de machines, la date de leur fabrication, leurs caractères, leur état, leur valeur. La Production industrielle conseille aux intéressés de préciser que les prix qu'ils doivent indiquer ne constituent en aucune façon une proposition de vente ou de location afin d'éviter un abus qui pourrait être fait en vue d'une réquisition déguisée. En 1943, 3 ingénieurs envoyés par la Feld Kommandantur de Rouen font l'inventaire des installations et des machines de la Société des Hauts Fourneaux de Rouen. On ne cache pas qu'il s'agit d'opérer des prélèvements au profit des aciéries Hoesch de Dortmund.

Un certain nombre d'usines sont classées "Rüstung" ou "V. Betriebe". Faute de statistiques précises, il est difficile d'en connaître le nombre exact. En 1943, les Allemands enlèvent la qualification de Rüstung à de nombreuses industries. Elles conservent néanmoins des commandes allemandes. Situation très avantageuse pour les occupants : il se dégagent de l'obligation de fournir des matières premières, mais cela ne les empêche pas de recevoir les produits finis!

Dans un premier temps, les Allemands s'intéressent vivement aux garages, aux entreprises de réparation automobile, aux constructions navales. Ils contrôlent une bonne part du textile. Pratiquement, 90% de la production lainière d'Elbeuf leur sont réservés (drap militaire pour officiers). Filatures et tissages de coton sont également mis à contribution, de même que des teintureries et des usines d'apprêt. L'armée allemande se fournit en tissus élastiques chez Fromage à Darnétal; en feutres industriels chez Hacart à Bapeaume. La Fermeture Eclair (Petit-Quevilly) lui donne 60% de sa production, etc.

La métallurgie est l'objet de l'attention particulière des Allemands. Ils s'intéressent aux stocks de fonte de la Société des Hauts fourneaux de Rouen, aux produits des Tréfileries et laminoirs du Havre (usine de Darnétal), à ceux des Entreprises maritimes et coloniales de Rouen (établissement qui fournit à l'O.T.: appareils de levage, plates-formes de D.C.A., travaux de fortification). La SCNAN fabrique des pièces détachées pour l'aviation allemande, etc. La ~~plupart~~ construction navale est, en grande partie, sous contrôle allemand. Ainsi les Ateliers et chantiers de la Seine maritime au Trait.

Les 1.100 ouvriers y travaillent au ralenti. Pendant la guerre, ils n'ont pas livré un seul sous-marin aux Allemands! Il s'agit d'un point très sensible, bombardé à plusieurs reprises.

Les industries chimiques de la région rouennaise sont tenues d'orienter une bonne part de leur production vers l'Allemagne. Francolor (Oissel) produit, à 70%, colorants et explosifs pour le vainqueur. 50% de la production de savons de la Société normande de Corps gras (Yainville) sont réservés à l'occupant. Dans d'autres cas, c'est indirectement que l'on oeuvre pour l'Allemagne. Par l'intermédiaire d'autres firmes, la production de Saint-Gobain (Petit-Quevilly), de la PEC (Grand-Couronne) aboutit dans l'industrie allemande.

Les raffineries de pétrole.

Les différentes raffineries que compte le département n'ont qu'une activité réduite pendant la guerre. Parfois les directions se sont employées à entraver les efforts allemands de remise en route. Le matériel a été réquisitionné et une bonne partie a été démontée et expédiée en Allemagne. La Société française des pétroles (ND de Gravenchon) continue l'extraction des huiles des terres filtrantes employées autrefois à l'épuration du pétrole brut. La CFR, dans son usine de Gonfreville, se contente de retirer un peu d'huile minérale des anciens déchets de raffinage (850 ouvriers en 1940, 130 en 1945).

Les autres entreprises.

Les entreprises de travaux publics et de bâtiment fonctionnent à plein rendement pour les occupants, plus particulièrement pour l'O.T. L'entreprise Robert et Grioux du Havre travaille à 75% pour les Allemands. La Société française des travaux routiers se partage entre Todt (80%) et le Festungs Pioneer Stab (20%). En revanche, les maisons qui se consacrent au secteur civil assistent à l'arrêt quasi-total de leurs activités au ~~XXXX~~ cours de l'année 1942. A Rouen, les Allemands ont créé l'entreprise Rittman, qui emploie 2000 personnes. Elle est dotée d'un matériel important et moderne. Plusieurs sociétés s'occupent plus particulièrement de la construction de baraques et d'abris.

Les papeteries sont aussi l'objet d'une forte demande allemande. Les Papeteries de la Chapelle (St-Etienne-du-Rouvray) consacrent jusqu'à 40% de leur production aux Allemands en 1943. Mais il est vrai que le rendement n'est que de 16 à 17% par rapport à 1938. En revanche, la SONOPA (Grand-Couronne) travaille pour l'industrie française (mais on ne sort plus que 175 tonnes de papier journal par jour en 1943, au lieu de 300 tonnes en 1938).

A ce tableau, il convient d'ajouter d'autres industries appartenant à des groupes divers. Une des grandes verreries du département, celle de Gravelle, voit sa production réquisitionnée à 95%. Dans le secteur agro-alimentaire, Gervais (Ferrières-en-Bray) abandonne 20% de sa production (beurre, fromage). La Brasserie alsacienne (Le Havre) cède le 1/3 de la bière fabriquée. Un rapport des RG ajoute que les Allemands consomment "la majeure partie de la bière livrée aux clients civils"!

Plusieurs entreprises ont été "aryanisées". Parmi les plus importantes, on peut citer les "Etablissements Fraenckel et Herzog" d'Elbeuf (filature et tissage de laine). Rebaptisée "Draperies d'Elbeuf", l'entreprise est classée Rüstung, mais une part de sa production est cependant destinée à l'industrie française.

Une économie anémiée.

Pendant toute l'occupation, l'économie normande est en situation d'anémie. Les prélèvements de main-d'oeuvre, le manque de matières premières et de sources d'énergie, l'irrégularité des approvisionnements, le manque d'huile de graissage, de pièces de rechange ralentissent la production. Selon les industriels, la région est plus durement frappée que d'autres à cause de sa situation géographique. 1942, en particulier, est une année difficile. En 1943 viennent s'y ajouter les bombardements alliés qui provoquent de gros dégâts.

Les systèmes économiques mis en place par Vichy n'entraînent pas l'adhésion. On se plaint notamment de la trop grande emprise de l'Etat sur l'industrie. Aux yeux des patrons, cela paraît aussi dangereux que la structure d'avant-guerre complètement anarchique, génératrice de crises. Dès que les temps heureux seront revenus, il faudra laisser une plus large place à l'initiative personnelle et rétablir la notion de profit. Tout autre solution ne peut permettre d'envisager qu'un progrès illusoire.

A la pénurie générale que connaît la période viennent s'ajouter des difficultés plus anciennes, liées à des structures industrielles souvent vieilles. C'est ainsi qu'une enquête, réalisée en 1942, indique que l'on compte, pour 897 industriels recensés, 12.414 machines 20% d'entre elles ont été construites avant 1910, 33% entre 1910 et 1920, 47% après 1920. Le parc industriel apparaît donc atteint de vétusté : la moitié des machines ont plus de 20 ans d'âge.

Tant bien que mal, il faut donc s'adapter. Difficilement il est vrai. Dans le textile, secteur durement touché et où la part réservée

au ~~xxx~~ marché français s'amenuise considérablement, on hésite beaucoup à employer, début 1942, la fibranne ~~ix~~ et la rayonne (pures ou en mélange). Mais dans certaines régions, Lillebonne par exemple, le textile subit une éclipse quasi-totale pendant 4 ans. Selon la Chambre de commerce de Rouen, en 1942, la production des filatures de coton n'est plus que de 15% par rapport à 1938. Beaucoup d'entreprises ont fermé leurs portes. Il en est de même dans le tissage, où la capacité de production n'est que du quart de la normale. La situation est pire pour les tissus imprimés car les stocks sont en voie d'épuisement.

On essaie de revenir à un textile local traditionnel : le lin. Selon l'Ingénieur de génie rural, en 1943, le mouvement était amorcé avant les hostilités. La Seine-Inférieure, grâce à son climat doux et humide, à ses sols profonds, est le premier département producteur de lin de qualité. En ~~x~~ 1943, il existe 3 usines coopératives en fonctionnement pour le teillage et le rouissage (mais souvent le lin est roui : la rosée sur pré). Trois autres sont en construction. A cette infrastructure s'ajoutent ^{en} de nombreux petits teilleurs.

Les usines qui ne reçoivent pas de commandes allemandes connaissent un marasme plus ou moins prononcé. Beaucoup ont dû cesser leur activité, diminuer leur horaire, réduire leur personnel ou l'employer à des tâches de substitution. La Société des Hauts Fourneaux de Rouen voit sa production pratiquement arrêtée en 1940. Elle se contente de produire du ciment à partir du laitier. Il n'est pas de grande qualité, mais est quand même meilleur que la chaux que l'on est obligé d'utiliser et peut couvrir la moitié de la consommation du département (1.800 tonnes environ). La société devient également l'unique fournisseur de briques de laitier de la région.

Toutes les industries dépendant de l'importation connaissent de grosses difficultés (bois, métaux non ferreux). L'industrie chimique est gravement perturbée à la suite du manque de matières premières. Les matières premières de substitution sont de plus en plus difficiles à se procurer. Après les événements d'Afrique du Nord, l'activité des usines de la région rouennaise est pratiquement stoppée. Pyrites et phosphates n'arrivent plus. L'élaboration des colorants devient difficile.

Rares sont les créations d'entreprise au cours du conflit. On peut cependant signaler l'ouverture, en 1941, à Bolbec, d'une usine des "Corderies de la Seine" employant 150 ouvrières.

La fin de la guerre.

Dès le début de 1944, l'économie normande est en pleine

déconfiture. Au cours de l'occupation, de nombreuses usines ont été bombardées et plus ou moins énéanties. Les activités ont été arrêtées provisoirement ou définitivement. A plusieurs reprises, les chantiers navals ont constitué des objectifs de choix pour les Alliés. Au Havre on estime que les usines sont sinistrées à 50% environ. Il semble cependant que, de manière générale, si beaucoup d'usines sont endommagées, peu paraissent totalement sinistrées.

Dès février 1944, on commence à fermer faute de combustible, on attend l'épuisement des stocks. Après les bombardements de la région rouennaise (19 avril 1944), l'activité industrielle est à peu près nulle. Pas un seul train de charbon ne peut atteindre Rouen : il ne reste plus qu'une seule voie ferrée utilisable en direction de Serquigny. Les rares usines qui travaillent encore sont au service de l'armement allemand et, à un moindre degré, à celui de la SNCF (tant que celle-ci peut faire circuler des trains). Encore ne fonctionnent-elles que de nuit ou quelques heures par jour quand le courant n'est pas coupé. La main-d'oeuvre, quant à elle, est utilisée au déblaiement des ruines de Rouen et Sotteville.

A l'approche de la défaite, les Allemands procèdent à des destructions massives. C'est le cas au Havre. Aux Chantiers de Normandie (Grand-Quevilly), les Allemands détruisent systématiquement les machines, les ateliers, les appontements, un dock flottant. Dans de nombreuses usines, les Allemands laissent une trace dramatique de leur passage. S'y ajoutent les réquisitions, par l'armée en déroute, des voitures, camions, chevaux, ce qui ne peut qu'accroître les difficultés.

LA SITUATION A LA LIBERATION.

A la Libération, le préfet se dit effrayé par l'ampleur de la tâche à accomplir. "La reprise de l'activité industrielle est à peu près nulle", écrit-il en octobre. Pour le commissaire de la République la Normandie est sans doute la région la plus éprouvée par la guerre. Tout fait défaut : sources d'énergie, matières premières, transports. Une grande partie des ouvriers est au chômage, les femmes en particulier. Ceux que l'on a pu réembaucher sont employés à l'entretien, au déblaiement, à la réparation des installations endommagées.

Le préfet voit 5 causes principales aux difficultés de la reprise industrielle (les mêmes que pendant la guerre en fait) : manque de charbon, insuffisance des transports, manque de matériaux de construction, manque de matières premières, manque d'outillage.

A cela il faut ajouter les conditions météorologiques défavorables : Le très dur hiver 1944-1945 est nuisible à la reprise de l'activité.

Certains font preuve d'un optimisme tempéré, mais il faut déchanter bien vite. Comme pendant la guerre, on peut distinguer deux catégories d'entreprises : celles qui manquent de matières premières et qui sont en léthargie, celles qui connaissent une certaine activité. C'est le cas des entreprises de manutention, de bâtiment, de travaux publics en raison des énormes destructions. Plus favorisées sont celle qui travaillent pour les Alliés ou pour l'effort de guerre. Certaines continuent d'oeuvrer dans leur secteur traditionnel, d'autres consacrent une part plus ou moins importante de leur production à des fabrications militaires. Ainsi Francolor (Oissel) fabrique des explosifs, les manufactures de drap d'Elbeuf sortent du drap militaire.

L'opinion admet avec réticence les difficultés du moment. En 1945, on estime que l'économie est encore dans une "situation d'attente". L'esprit critique se manifeste bien vite. On pense généralement que la production serait suffisante pour le marché français s'il n'y avait pas la politique d'exportation à outrance menée par le gouvernement. Si l'on admet la nécessité de se procurer des devises, on comprend mal qu'une bonne partie de la production parte à l'étranger. On souhaite qu'une part plus notable soit réservée à la consommation intérieure. On est d'ailleurs persuadé que cela entraînerait une baisse des prix. On se plaint également de l'insuffisance criante des produits manufacturés.

Les offices professionnels. (ou Comités centraux de répartition).

Ils ont succédé aux Comités d'organisation de Vichy. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'ils n'entraînent pas l'adhésion générale. La presse les accuse de conserver en leur sein de nombreux vichysois non repentis (et en même temps d'être responsable de l'abandon des travaux commandés par Vichy). Les milieux professionnels déplacent leur incomptence. Dans le textile, on prétend qu'il serait préférable de rendre aux chefs d'entreprise leur liberté commerciale. Le coton : il y en a, dit-on, mais il est bloqué par les offices, accusés d'apporter des entraves et de la lenteur à l'effort de reprise économique.

Des affaires spectaculaires apportent de l'eau au moulin des détracteurs. C'est ainsi que des balles de coton restent longtemps sur les quais du Havre : on manque de péniches et de camions pour les évacuer. Le commissaire de la République confirme : il y a des balles de coton éventrées dans des hangars endommagés ne protégeant pas des intempéries. On cite également le cas de camions venant du Canada qui

sont montés dans l'usine SONOPA de Grand-Couronne. 120 camions sont rangés dans la cour, là aussi exposés aux intempéries. Les industriels désireux d'obtenir des véhicules ne peuvent recevoir des bons de déblocage! Etat de chose déplorable, dit-on dans les milieux patronaux, et qui peut aller jusqu'à décourager l'ouvrier "qui se rend compte de ces carences"!

L'approvisionnement en sources d'énergie.

Comme il se doit, l'approvisionnement en sources d'énergie conditionne toute la reprise économique. C'est ce qu'écrit l'Inspecteur général de la Production industrielle en novembre 1944: "l'activité industrielle est atteinte d'une véritable paralysie dont la guérison ne viendra qu'avec le retour du charbon et de l'électricité". Entre avril et septembre 1944, il n'y a pratiquement pas d'arrivage de charbon. On en est réduit à récupérer ce que l'on trouve dans les usines détruites afin de faire fonctionner les centrales thermiques et quelques usines prioritaires. Par la suite, le charbon arrive, mais de manière bien insuffisante. Pourtant, du charbon, il y en a, affirment les bons esprits! Et de citer le cas d'un convoi de 500 tonnes bloqué à Serqueux faute de locomotive. En février 1945 un train de 200 tonnes de coke "heureusement égaré" à Rouen permet d'alimenter les fonderies de la rive gauche.

Quand il y a du charbon, on manque de wagons pour le transporter. A plusieurs reprises, au cours de l'année 1945, certaines entreprises doivent accorder des congés payés à leur personnel pour éviter le chômage. Les besoins en charbon ne sont alors satisfaits qu'à 30 à 50% selon les mois. Le coke, le charbon de forge, le charbon pour gazogène font défaut. En attendant, les industriels doivent se contenter des faibles attributions qu'on leur offre. La SPGEC, fabriquant des piles à Elbeuf, n'a reçu que 20 tonnes de charbon pour le 1^{er} trimestre 1945. Il lui en fallait 3 tonnes par jour en 1938. Les briqueteries ne peuvent plus cuire faute de combustible (sauf celles qui en ont reçu de la SNCF pour la reconstruction des viaducs).

A nouveau, il faut se retourner vers les solutions de remplacement. A Elbeuf, on brûle de la tourbe. Les usines Fromage (Darnétal) utilisent du bois tout en déplorant le rendement plus faible et l'augmentation des prix de revient. En juin 1946, on peut estimer que les pourcentages attribués par rapport aux attributions prévues sont de : 85% dans la métallurgie, 65% dans les industries mécaniques, 83% dans la chimie, 25% dans le textile et les cuirs. Les livraisons de charbon, qui vient surtout des USA, sont affectées par les grèves des mineurs américains en 1946. Ce n'est qu'à la fin 1947 que la situation est totalement normalisée.

Le problème des transports.

Il se pose de façon aiguë à la Libération. Bien évidemment ils représentent l'un des éléments moteurs de la reprise économique. Hélas la situation est déplorable. Certaines entreprises sont au bord de la fermeture faute de réapprovisionnement.

En décembre 1944, aucune péniche n'a encore accompli le trajet Paris-Rouen (à cause des ~~ponts~~ ponts provisoires de bateaux et des crues). Ce n'est qu'en mars 1945 qu'une circulation à peu près normale peut être rétablie sur la Seine. Mais, pour le premier trimestre, sur 665 péniches montantes, 515 sont réservées aux Alliés (et 150 pour l'économie française) On compte 715 péniches descendantes (609 à vide 106 pour l'économie française). Les transports routiers, quant à eux, sont très limités. Le manque de carburant est dramatique. Un léger mieux se manifeste à partir de novembre 1945. Mais les arrivages sont irréguliers et, comme de coutume, on ne peut que déplorer la carence des moyens d'acheminement. Les pneumatiques sont rares et chers. En février 1945, leur fabrication est réservée à 70% aux Alliés. 30% sont destinés à l'armée française : il ne reste rien pour le secteur civil 50% des véhicules en état de rouler ne peuvent le faire faute de pneumatiques. Le réseau routier a subi de gros dégâts. En 1944, 40 ouvrages d'art ont été détruits. Grâce à des déviations, des ponts provisoires, les grandes relations terrestres sont rétablies dès janvier 1945. Les Ponts et Chaussées manquent de bitume, de camions pour le transport des matériaux. Fin 1945, cette administration peut employer de nombreux terrassiers jusqu'alors affectés aux nombreux travaux de déblaiement. En mars 1945, 70 camions américains neufs montés au Havre) permettent d'intensifier les travaux.

La situation est particulièrement inquiétante à la SNCF. Les destructions ont été considérables : de nombreux ponts, la gare de triage de Sotteville ont été durement atteints. Avant guerre, chaque jour, une machine sortait des ateliers de Sotteville. En juillet 1945, il en sort une par mois. La plupart des lignes ne sont que des tronçons. Peu à peu, la SNCF reprend en compte les lignes gérées par les Anglais et les Américains. De gros efforts permettent de remettre en état le viaduc de Darnétal dès décembre 1944, ce qui rend possible la reprise du trafic Rouen-Martainville et celui des quais de la rive droite. En août 1945 le Pont aux Anglais est réparé: on gagne ainsi une heure sur le trajet Paris-Rouen. En novembre 1945, c'est au tour du viaduc de Malaunay d'être remis en état. Le gros problème de la SNCF, c'est le manque de matériel roulant. L'ensemble du trafic est

réservé aux transports militaires. Un exemple pour janvier 1945: 87,5% contre 6% pour les transports commerciaux. De plus, de nombreux wagons sont parqués en gare à la disposition des Américains. Le trafic voyageurs est des plus réduits (30% de l'avant-guerre en octobre 1946). La SNCF ne peut satisfaire toutes les demandes, d'autant plus qu'elle doit répondre aux transports saisonniers (pomme de terre, betterave, lin). On manque de wagons couverts, de bâches également, de telle sorte que les incendies sont fréquents, dans les wagons transportant du coton, à cause des escarbilles.

Les ports, quant à eux, ont subi de gros dommages. En septembre 1944, le port de Rouen est pratiquement détruit. La Chambre de commerce réussit à remettre en service plusieurs grues, des hangars sont couverts provisoirement. Le port du Havre avait peu souffert des bombardements aériens. En juin 1940, à l'approche des Allemands, on procéda à la destruction des magasins et des dépôts pétroliers. C'est au moment de leur reddition que les occupants commirent de gros dégâts. Tous les ports sont plus ou moins encombrés par les épaves.

Les problèmes liés à la main-d'oeuvre.

Partout, on se plaint de l'exode de la main-d'oeuvre. On recense 12.830 ouvriers au Havre en 1938 et seulement 6.900 en 1945. Où sont passés les manquants? La plupart travaillent dans les ports pour le compte des Alliés, des Américains notamment. Ils sont attirés par des salaires plus élevés que dans le textile et la métallurgie. Tout ceci ne fait pas l'affaire des industriels normands qui ne peuvent lutter sur ce plan et qui voudraient cependant conserver leur personnel en vue de la reprise tant espérée. On s'efforce de trouver des travaux de substitution : travaux forestiers, montage de camions canadiens dans les locaux de l'usine papetière SONOPA (Grand-Couronne), etc. Le textile, particulièrement sous-payé, assiste à une véritable hémorragie ^{Il ne reste que} 25% de l'effectif de 1938 selon la Chambre de commerce de Rouen.

Le chômage féminin est important. Il s'explique, en partie, par la destruction des grands magasins. Le retour des prisonniers, des démobilisés, le départ des Américains entraînent un fort chômage masculin. Et pourtant, on manque de main-d'oeuvre, mais surtout de main-d'oeuvre qualifiée : pendant la guerre la formation des apprentis a été fort négligée. Il faut ajouter que de nombreuses entreprises utilisent des prisonniers de guerre allemands en nombre variable. Celle qui n'ont pu en obtenir, comme dans l'industrie chimique, en sont parfois mécontentes!

Les principales activités.

Dès le début 1945, grâce aux commandes de guerre, on note une reprise dans le textile et la confection. Ainsi à Elbeuf, bien que l'on se plaigne du manque de laine, on reprend la vieille tradition de la fabrication du drap militaire. Les lineries de l'arrondissement de Dieppe se remettent en route. Les arrivages de coton permettent d'espérer/ une reprise rapide de l'activité. Mais cette reprise est artificielle, car elle concerne avant tout le secteur militaire. En septembre 1945, on estime que la production n'est que ~~de~~ 40% ^{de} celle de l'avant guerre. Elle atteint 60 à 70% en novembre 1948. L'infrastructure est largement déficiente. Dans les filatures 1.175.000 broches fonctionnaient en 1938. Elles ne sont plus que 681.000 en septembre 1946. On comptait 22.840 métiers ~~en~~ à tisser en 1938. Il en reste 11.175 en 1946. Le spectre de la concurrence étrangère, américaine notamment, se profile à l'horizon. Les USA disposent de machines modernes, les nôtres sont démodées, dit-on avec raison. Il est nécessaire d'importer de nouveaux matériels. L'amélioration de la productivité est un impératif aux USA on compte un ouvrier pour 10 métiers. La proportion est de un pour 3 ou 4 en France.

En 1945 se pose le gros problème de l'approvisionnement en coton. Le Havre n'est plus le grand port importateur (installations détruites ou utilisées par l'armée américaine). Les USA restent le principal fournisseur : ils ont de gros stocks à écouler. Le coton est directement acheté au gouvernement américain par le gouvernement français qui bénéficie encore de la loi prêt-bail. Il est ensuite réparti par le GIRC (groupement d'importation et de répartition du coton) dont les négociants havrais souhaitent la dissolution et le retour au commerce libre. A tout cela s'ajoutent les problèmes annexes : manque de colorants pour la teinture, absence de pièces de rechange (navettes par exemple). Les tubes de coton dans lesquels le coton est filé ne sont pas prioritaires pour les transports ferroviaires. Ils s'accumulent chez les tisseurs qui ne peuvent les faire parvenir aux filateurs. En raison des destructions, les problèmes de stockage sont criants. Comme dans les autres branches industrielles, le charbon joue un rôle primordial. Ainsi, au début de 1946, Roy frères (Rouen) connaît d'énormes difficultés pour produire les indispensables "bleus" de travail destinés aux mineurs.

Les entreprises qui travaillent pour l'armée se plaignent des longs délais mis par l'Intendance pour les régler. On critique également les tracasseries administratives. Pour obtenir du coton, les industriels font des offres à l'autorité militaire... qui fait parfois la sourde oreille. Les usines Desgenétais (Bolbec, Lillebonne) sont mises à l'

index par l'Intendance de Rouen. Curieusement, cette dernière prétend qu'elles ne peuvent obtenir de commandes militaires n'ayant pas travaillé pour les autorités d'occupation! On suppose en fait que ces établissements ne sont pas équipés pour ce genre de travail. Le malentendu est dissipé et, en juin 1945, l'usine de Bolbec travaille 70% pour la Marine et les Alliés (toiles de tente et doublures).

C'est dans le domaine de la confection que se posent les problèmes les plus aigus. En février 1946 beaucoup d'industriels pensent que la population civile ne pourra pas s'approvisionner normalement avant la fin de l'année. Les usines qui ont traité avec l'Intendance doivent attendre 2 mois avant que les commandes puissent être exécutées en totalité. Il faudra patienter ensuite pour que la préparation des tissus civils puisse reprendre normalement.

Les usines métallurgiques se remettent difficilement de la guerre. On manque de métaux non-ferreux. L'usine "Le Nickel" (Le Havre principal centre de production française avant 1940) arrive péniblement à 21% de sa production d'avant-guerre en juillet 1946. Le zinc est "introuvable". L'approvisionnement en fer laisse beaucoup à désirer. Les grosses industries (comme la construction navale) en souffrent, mais également les entreprises plus modestes. C'est le cas de Lecomte (à Pierrecourt) qui se plaint du manque de fonte et d'acier pour fabriquer les charrues, ce qui pose un gros problème à l'agriculture. Les fonderies, quant à elles, déplorent non seulement l'insuffisance du minerai de fer, mais aussi la mauvaise qualité du coke d'importation.

L'industrie aéronautique s'étiole. La SNCAN (Société nationale des constructions aéronautiques du Nord) est réduite à réparer des véhicules américains au Havre et à construire des chalutiers à Caudebec-en-Caux. En revanche, la construction navale participe largement à l'effort de guerre. Les commandes pour l'armement ne manquent pas, même si on ne retrouve pas le potentiel d'activité d'avant-guerre. C'est le cas des Chantiers A. Normand au Havre, des Forges et Chantiers de la Méditerranée, des Ateliers et Chantiers de la Seine maritime au Trait (lancement en 1946 du sous-marin "l'Africain"), des Chantiers de Normandie à Grand-Quevilly (en novembre 1945 lancement du vapeur "Nantes", le premier depuis la Libération).

Pendant longtemps, les industries chimiques ne vont pouvoir fonctionner qu'au ralenti. D'une part elles sont grosses consommatrices d'électricité et, d'autre part, les apports de matière première sont trop déficients. En 1945, la production d'acide sulfurique n'est

que de 25% de la normale. Elle est d'environ 20% pour les matières colorantes. De même la production des savonneries reste très largement déficitaire faute de matières grasses. Un effort particulier est accompli en faveur de l'agriculture, où les besoins sont énormes. Ainsi en 1945, on achève, à Grand-Couronne, la construction d'un ponton permettant aux gros navires livrant des pyrites d'accoster. La société l'Air liquide produit 268% par rapport à 1938!

Les raffineries de pétrole doivent, elles aussi, faire face à de nombreux problèmes. En 1945, l'usine Desmarais (Le Havre) est devenue un simple dépôt de carburants et d'huiles lourdes. Après avoir servi longtemps d'entrepôt d'essence et de gas-oil pour les Alliés, la Vacuum Oil de N.D. de Gravenchon reprend le raffinage en mars 1946 avec une capacité de production de 25%. A la raffinerie Jupiter de Petit-Couronne, il est difficile de remplacer les tuyauteries, de se procurer des tôles (délai de 10 mois). On manque de pièces de verrerie pour les essais en laboratoire, de wagons pour expédier les produits finis. Après avoir servi d'entrepôt d'essence, la raffinerie reprend ses activités en février 1946. Pour recruter de la main-d'oeuvre, on prospecte systématiquement certaines régions, notamment la Bretagne. Malgré les efforts réalisés, la production, en 1947, n'est que de 88% celle de 1938. La Standard française (La Mailleraye) repart tant bien que mal dès septembre 1944. En raison de l'absence d'alcool éthylique, on ne peut traiter les huiles blanches médicales et techniques. Quant à la raffinerie de Port-Jérôme, elle reprend ^{son activité} en février 1946.

Comme les autres industries, les industries agro-alimentaires connaissent un certain marasme. La collecte du lait est difficile. En 1945, les 3 usines des laiteries Gervais situées dans l'arrondissement de Dieppe (fromages frais, lait concentré, lait en poudre) ne ramassent plus que 55.000 litres de lait par jour (130.000 en 1939). La sucrerie de Fontaine-le-Dun ne produit plus que 20.000 quintaux de sucre en 1945 (144.000 en 1939). La brasserie Paillette (Le Havre) fournit 200 hectolitres de bière par jour à l'armée américaine. Les Américains apportent la matière première, ce qui permet d'élaborer une boisson titrant 4°5. Pour le secteur civil la production est identique, mais la bière ne titre que 1°2 à 2°2 et elle est loin de répondre aux besoins de la population. La seule industrie qui, dans ce domaine, tire convenablement son épingle du jeu est la Bénédictine de Fécamp (vieille entreprise fondée en 1863). La liqueur normande a provoqué un véritable engouement chez les Américains, après avoir agréablement chatouillé les palais allemands (qui fournissaient l'alcool et le sucre)! En 1946, on

travaille 54 h par semaine : il faut faire face à la demande et les exportations ne cessent d'augmenter.

Dans le secteur de la verrerie, la reprise est lente. Beaucoup d'usines ont été bombardées, d'autres ont été arrêtées. Dans ce dernier cas, les conséquences ont été préjudiciables : l'arrêt a détérioré les fours. Ce n'est que progressivement qu'ils peuvent être remis en route. Mais alors se pose le problème du manque de charbon, de sable, de soud. Des accords locaux entre patrons ont parfois permis de regrouper la production en une seule usine. A Gravelle, en janvier 1946, un seul four est utilisé (il y en avait 4 en 1939). La production n'est que de 30% celle d'avant-guerre. L'importante verrerie Desjonquières (Le Tréport) rouvre ses portes en novembre 1945. Les installations sont entièrement modernisées, ce qui a pour conséquence de réduire le personnel.

A la fin 1945, on estime que l'industrie horlogère travaille à 60% de ses possibilités. Les difficultés demeurent : manque d'acier, de laiton, d'huile de graissage. Les réveils Bayard (St-Nicolas d'Alier-mont) produisaient 668.000 réveils par an en 1939 (dont 60% pour l'exportation). En juin 1945, on atteint avec peine 30.000 par mois.

L'industrie du bois manque cruellement de grumes. Ce n'est que vers octobre 1945 que les bois du Nord reviennent en Normandie. Dans l'économie d'après-guerre, le bois joue un rôle primordial : construction de baraquements pour les sinistrés, fabrication de meubles... sans oublier les indispensables galoches. La scierie du Moulin de Hollande à Monchaux-Soreng s'est spécialisée dans la production de semelles de bois pour galoches. Elle en produit 10.000 paires par mois en 1939, 17.000 en 1943, 20.000 en 1945. Le retour des importations de bois conditionne aussi la reprise de l'industrie papetière. La pâte vient de Suède et de Norvège, le bois de France et de Forêt Noire. Mais les arrivages sont insuffisants de telle sorte que la SONOPA n'assure que 25% de sa production d'avant-guerre et Navarre (Grand-Quevilly) 60%.

Le manque d'extraits tannants perturbe gravement la reprise des industries du cuir. L'usine du Havre, qui fournit la région, n'a reçu que de faibles attributions de châtaignier et de chêne. On manque de bûcherons et les communications avec la Massif Central, d'où vient le bois, sont délicates. Ces bois ont un plus faible rendement que les bois exotiques d'avant-guerre. On estime que pour tanner une paire de semelles, il faut transformer 5 à 6 kg en extrait. La fabrication ne peut reprendre qu'à un rythme réduit. A la fin 1944, les tanneries sont pratiquement arrêtées. On manque de cuir, de clous pour la

fabrication des chaussures.

Une autre activité traditionnelle apparaît comme gravement compromise en 1945 : il s'agit du tourisme. Avant la guerre, il était florissant : les plages, les casinos de Dieppe et de Pourville, le champ de courses et le golf de Dieppe attirait du monde. Les travaux de défense menés par les Allemands ont tout détruit. Les plages sont minées. Hôtels et casinos sont en ruines. Quand l'activité touristique reprendra-t-elle, se lamente-t-on ?

Conclusion.

Il est évident que l'industrie normande a beaucoup souffert de la guerre. Il y a eu les destructions bien sûr, le manque de matières premières et de sources d'énergie, les pénuries diverses. Mais le conflit a aussi joué le rôle de révélateur. Une infrastructure vieillie, un matériel souvent ancien, des cadres commerciaux inadaptés, une main-d'oeuvre insuffisamment formée sont autant de facteurs qui rendent la reprise difficile. Cela entraîne de délicates restructurations. En 1948, la plupart des industries n'ont pas retrouvé leur niveau d'avant-guerre. Beaucoup ont perdu une partie plus ou moins importante de leur personnel. La comparaison des recensements de 1931, 1936, 1946 permet de s'en rendre compte. En 1936, le département compte 915.600 habitants et 846.100 en 1946.

Population active :

	1931	1936	1946
Agriculture-pêche		86.575	97.995
Pétrole	4.006	5.135	2.592
Eau-gaz-électricité	3.516	3.282	3.088
Métallurgie	40.070	32.754	27.747
Verre	2.670	1.969	1.309
Céramique	1.792	1.199	929
Bâtiment-T.P.	26.613	21.960	33.723
Chimie	7.313	7.000	4.755
Industrie alimentaire	14.851	15.721	9.758
Textile	44.414	31.330	22.651
Habillement	21.476	19.402	14.458
Cuir	4.494	3.793	3.706
Bois-meubles	5.268	4.028	3.390
Papier	2.167	2.513	1.805
Industries polygraph.	2.569	2.564	1.895
Divers	1.256	899	560
	184.617	159.074	144.963

Par la suite, il a fallu moderniser, ce qui n'a pu qu'ajouter à la diminution de la main-d'oeuvre. On constate que le déclin de certaines industries n'a fait que s'amplifier avec la guerre. C'est le cas du textile notamment.

Sources

- Archives départementales: cabinet du Préfet (série 1 MP),
des Renseignements généraux (série 200 W).
- Archives des Chambres de commerce (séries Z, 8 M et 9 MP)
- Presse régionale.