



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

La circonscription du Port de Rouen s'étend sur tout l'estuaire de la Seine, depuis Honfleur en rive gauche et Port Jérôme/Radicatel en rive droite jusqu'à Rouen. Sur le plan historique, c'est naturellement Rouen qui fait référence. La création des sites de Honfleur et de Port Jérôme sera également précisée.

#### Port de Rouen : un port depuis toujours

Très tôt, Rouen connaît un dynamisme économique remarquable. En effet, **vers 50 avant Jésus-Christ**, le géographe Strabon précise que Rouen constitue un grand foyer de relations maritimes avec l'Angleterre : « *On peut remonter le Rhône fort loin et transporter ainsi les marchandises en différents endroits, car la Saône et le Doubs, qui sont des rivières navigables et propres à porter de grosses charges, se jettent dans le Rhône. Depuis la Saône jusqu'à la Seine, on voiture les marchandises par terre. C'est en descendant cette rivière qu'on les transporte dans le pays des Lexoviens et des Calètes, et de là, par l'Océan, en moins d'un jour, dans la Bretagne* ».

Ce texte extrait de la « Géographie » de l'auteur grec Strabon<sup>1</sup> témoigne déjà du rôle logistique de la Seine, et donc du port de Rouen, port maritime et fluvial, il y a 2000 ans. La Seine, qui est aux yeux de Strabon et de ses contemporains « *une des plus belles voies de commerce formées par la nature* » constitue un axe logistique fort de l'Empire Romain.

Rotomagus, point ultime de remontée de la marée à l'intérieur des terres, au croisement d'un axe Nord – Sud franchissant la Seine par un gué, était l'entrepôt et le point de transbordement fleuve/mer des échanges qui se faisaient entre l'Empire et sa province de Bretagne (la Grande-Bretagne actuelle). Le marbre d'Italie, les vins de Provence, l'huile d'olive d'Espagne embarquaient à Rouen. Les navires revenaient avec de l'étain, du plomb, des poteries, etc... qui repartaient par la Seine vers le Sud.

La ville est régulièrement nommée dans des traités et autres documents officiels. On peut citer en exemple une **charte de Dagobert datant de 629** mentionnant le Port de Rouen et attestant l'achat de vin, miel et farine par des marchands d'Europe du Nord. Il en résulte que Rouen a toujours été, d'un point de vue économique, une ville importante et ceci notamment grâce à son port.

<sup>1</sup>(Strabon, vers 58 avant JC – vers 25 après JC).



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Port de Rouen : un port depuis toujours

En 779, **Charlemagne** supprime la taxe sur les frets de navires venant à Rouen. Rouen connaît alors une période de prospérité : Charles le Chauve, en 840, compte 28 navires dans le port ! Signe de cet essor, sur les monnaies frappées à Rouen figure un vaisseau. Mais cette époque s'achève lorsque les Vikings remontent la Seine jusqu'à Rouen et réduisent la ville en cendres (841 - 842).

Puis, de routes en invasions, le fleuve se transforme à nouveau en source de prospérité : **Rollon** (911) et les Plantagenêt créent à Rouen des entrepôts pour le fret venant de la Baltique et de la Méditerranée ; la Seine redevient un lien essentiel avec l'Angleterre.

Dès lors, le Port et sa ville voient leurs destinées s'épanouir : à partir du règne de **Guillaume le Conquérant**, Rouen devient pendant trois siècles, capitale des Ducs de Normandie et dispose d'un port particulier à Londres, « Dunegate », où les vins de Bourgogne et d'Ile de France sont livrés.

Pendant la **guerre de Cent Ans**, les Anglais occupent Rouen (1418 - 1419) jusqu'en 1449. Entre-temps, ils y jugent puis brûlent Jeanne d'Arc (1431).

Dès la fin du **Moyen Âge**, le port de Rouen développe également des échanges maritimes directs avec l'Italie, le fret principal transporté étant l'alun, produit destiné à fixer les teintures, particulièrement important dans une ville à forte industrie textile.

**Du XIX<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> siècle**, armateurs et navigateurs s'associent, à partir des ports de Rouen et de Honfleur, aux grandes épopées océaniques et nouent des relations commerciales avec le monde entier. Rouen (avec 40 000 habitants) promue alors seconde ville de France après Paris, se développe dans le textile, commerce avec les Antilles, le Canada et les Pays-Bas, domine la compagnie du Sénégal,...

**Au XIX<sup>ème</sup> siècle**, le Port de Rouen a des difficultés à accueillir les navires dont les tirants d'eau ont augmenté. C'est dans ce contexte que le vote de la loi de 1846 est décisif grâce aux interventions de Lamartine, d'Arago ainsi que de Victor Hugo sont entrepris des travaux dans le chenal et l'estuaire de la Seine qui sont à l'origine de l'accueil à Rouen des grands navires de mer. La capacité d'accueil se développe et a pour conséquence directe l'augmentation des échanges et donc de la richesse de la ville.



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Port de Rouen : un port depuis toujours

Durant la **première guerre mondiale**, le trafic augmente fortement. Celui-ci est notamment porté par le développement des importations de charbon anglais : de 5 Mt en 1913, il passe à 9 Mt en 1916. Le Port de Rouen fait alors un véritable bond en avant et devient le premier port français, place qu'il conserve jusqu'aux années 30.

La **seconde guerre mondiale** sera dramatique : le trafic est réduit à néant pendant trois années consécutives (de 1941 à 1943) et la quasi-totalité des installations portuaires est détruite.

La **reconstruction** fait de Rouen un port pratiquement neuf, très bien adapté aux trafics qu'il a à traiter. Néanmoins, sur un plan spatial, les installations portuaires se déplacent vers l'aval. Le développement de la rive gauche se fait en étroite liaison avec celui de l'industrie. Les liaisons d'avant-guerre (notamment avec les Iles britanniques, les pays nordiques et l'Afrique du Nord) retrouvent rapidement leur niveau antérieur avant de le dépasser. En cette période si particulière de reconstruction, les Rouennais font preuve d'un esprit de conquête servi par un dynamisme commercial remarquable qui les amène à accueillir des lignes régulières sur des secteurs géographiques tout à fait nouveaux comme la Côte Occidentale d'Afrique et l'Océan Indien ainsi que l'Amérique du Sud ou encore les Etats Unis. Même s'il n'est plus le premier port français, le Port de Rouen ne cesse de se développer.

Des progrès très importants sont réalisés grâce à **l'aménagement du nouveau chenal** de l'estuaire ouvert en 1960. Le trafic passe de 10 Mt en 1963 à 13 Mt en 1970 et atteint pour la première fois le seuil des 20 Mt en 1979. La structure du trafic se modifie profondément : en 1968, sous la pression des céréales, farines, sucres, produits pétroliers, lignes régulières Nord-Sud, les exportations deviennent majoritaires pour la 1<sup>ère</sup> fois dans le trafic ; c'est une constante depuis 1981.

L'application du **statut d'autonomie** (1966) consacre le port de Rouen comme l'un des grands ports français appelés à jouer un rôle national.

[Chap. IV Les accès nautiques](#)



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Port de Rouen : un port depuis toujours

Après la Seconde Guerre mondiale, les pays européens se trouvent dans une situation de pénurie alimentaire. Afin de sortir de cette dépendance, une Politique Agricole Commune est mise en place en 1962. Cette politique administrée intervient sur les mécanismes du marché. La production agricole est encouragée, un soutien est apporté aux exportations ce qui permet au Port de Rouen de faire un véritable bond en avant.

Dès lors, Rouen se situe au premier rang des ports européens d'exportation céréalière. Plus de quatre décennies plus tard et malgré les fortes évolutions enregistrées au niveau communautaire, Rouen occupe toujours cette position de leader.

La **dernière décennie** (1990-2000) génère de profondes transformations. D'une part, la réforme de la Politique Agricole Commune (1992), avec les chocs céréaliers qu'elle engendre au Port de Rouen de 1994 à 1996, met fin à une longue période de croissance heureuse des exportations céréalières. D'autre part, la réforme nationale de la manutention en 1992, rendue indispensable par l'évolution technique de la manutention et l'effacement des frontières terrestres au sein de l'Union Européenne, et sa bonne mise en œuvre locale, redonnent fiabilité et compétitivité à Rouen. Les atouts du port peuvent à nouveau jouer à plein : industriels et opérateurs sont attirés, des investissements massifs ont lieu, la logistique se développe : le Port de Rouen offre un nouveau visage ; les chapitres suivants tentent de le cerner.

[Chap. V Les Hommes](#)



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Port de Rouen : un port depuis toujours

#### Cela s'est passé à Rouen

1798	L'Américain R. Fulton conçoit, fait réaliser et expérimente à Rouen le Nautilus, le premier sous-marin
1821	Des bateaux à vapeur font la navette sur la Seine : il en coûte 10 F en 1 <sup>ère</sup> classe pour faire, en 9 heures, le trajet Rouen / Le Havre
1855	La Statue de la Liberté est embarquée à Rouen à destination de New-York sur la frégate l'Isère
1876	Le Frigorifique de C. Tellier assure au départ de Rouen le premier transport réfrigéré transatlantique jamais réalisé
1899	Le premier pont transbordeur français – à 50 m du sol – est construit à Rouen
1918	Avec plus de 10 Mt, Rouen est le premier port de France
1960	Aménagement d'un nouveau chenal
1966	Application du statut d'autonomie au port de Rouen
1969	Le Pont Guillaume le Conquérant marque désormais la limite amont que ne peuvent franchir les navires de mer
1989	Les Voiles de la Liberté, première manifestation accueillant les grands voiliers au cœur même de la Ville

Chap. III Terminaux et Filières



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Port de Honfleur

Guillaume le Conquérant crée le port **au milieu du XI<sup>ème</sup> siècle**. Longtemps convoité et dominé par les anglais, il redevient français en 1444 et prend son essor du fait de l'ensablement d'Harfleur. C'est de ce port qu'appareillent de grands navigateurs en direction du Brésil, de Madère, de Terre-Neuve, du Canada ; d'autres découvreurs fondent Québec et créent des comptoirs à Java, Sumatra... Quelques corsaires écument également sur les mers.

Des monuments (la Lieutenance, l'église Sainte Catherine, ainsi que le quartier du vieux port) illustrent les moments forts vécus par Honfleur et témoignent de son riche passé.

Aujourd'hui, le port intérieur est réservé aux navires de pêche, aux voiliers et aux yachts des plaisanciers. L'activité maritime s'effectue aux quais en Seine situés à l'aval du majestueux Pont de Normandie.

[Chap . III Terminaux et filières](#)



## II. La Maritime Vallée

### 1. Histoire

#### Terminal de Port-Jérôme

La naissance d'un site portuaire à cet endroit, à 2 heures aujourd'hui de la pleine mer, remonte au second Empire.

Le **28 mai 1861**, l'Empereur Napoléon III débarquait du bateau « L'éclair » sur le territoire de Notre-Dame-de-Gravenchon, au lieu dit « les prairies du Mesnil ». Il venait visiter les grands travaux entrepris depuis 1848 sur la Seine en vue de réduire les bancs de sable de la divagation de la Seine et d'améliorer la navigation, très pénalisée par les faibles profondeurs disponibles. Il donna au port à construire à cet endroit le nom de Jérôme, son oncle, ex-roi de Westphalie, frère de Napoléon I<sup>er</sup>, décédé l'année précédente. La borne de bronze qui commémore cet événement a été restaurée et déplacée en 2002 pour être davantage mise en valeur, à l'occasion du 40<sup>ème</sup> anniversaire de la création du Syndicat Mixte Industriel de Port-Jérôme.

[Chap . III Terminaux et filières](#)

#### Références bibliographiques

- [Dictionnaire d'histoire maritime, sous la direction de Michel Vergé-Franceschi, Editions Robert Laffont, 2002, collection Bouquins.](#)
- [Rouen, Port de mer, Jérôme Decoux, Inventaire général de Haute-Normandie, édité par Connaissance du Patrimoine de Haute-Normandie, 1999, collection Images du Patrimoine](#)