

# L'Histoire d'un port

Située sur les méandres de la Seine, le Port de Rouen occupe une place de premier choix dans l'histoire de France. La cité, née pendant l'Antiquité, a beaucoup souffert des invasions vikings à répétition, mais c'est un des leurs, Rollon, qui en fera la capitale du duché de Normandie au X<sup>ème</sup> siècle.



- Direction territoriale de Rouen -  
Publié le 10 Décembre 2018

## Le Port de Rouen : plus de 2000 ans d'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. Soit sur 120 km, au fil de 33 terminaux portuaires.

Très tôt, Rouen connaît un dynamisme économique remarquable. Vers 50 avant Jésus-Christ, le géographe grec Strabon (circa 58 BC - circa 25 AD) 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 ». La Seine est aux yeux de Strabon «une des plus belles voies de commerce formées par la nature ».



Rotomagus (Rouen), avec sa remontée de la marée à l'intérieur des terres, au croisement d'un axe Nord – Sud franchissant la Seine par un gué, est l'entrepôt et le point de tranchardement fleuve/mar des échanges entre l'Empire romain et sa province de

URL of the page: <https://m.haropaports.com/fr/rouen/lhistoire-dun-port>

□ transbordement nouveau/mer des échanges entre l'Empire romain et sa province de Bretagne (la Grande-Bretagne actuelle). Le marbre d'Italie, les vins de Provence, l'huile d'olive d'Espagne embarquent à Rouen. Les navires reviennent avec de l'étain, du plomb et des poteries.

Plus tard, en 840, Charles le Chauve en visite à Rouen 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 le fleuve redevient 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 près de 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. Le premier arsenal du royaume de France est établi à Rouen par Philippe le Bel en 1294 : c'est le "Clos des galées" (galères). Situé approximativement à l'emplacement de la Cité administrative rive gauche d'aujourd'hui, il fonctionnera jusqu'en 1532.

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



Du XV<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> siècle, armateurs et navigateurs s'associent, à partir des ports de Rouen et d'Honfleur (lire plus loin), aux grandes épopées océaniques et nouent des relations commerciales avec le monde entier.

Giovanni da Verrazano (ou Verrazzano : Jehan de Verrazane, 1485-1528), monte financièrement à Rouen, l'expédition qui lui permet de reconnaître en avril 1524, le site de la future New York. Puis le Rouennais René Robert Cavelier de la Salle (1643-1687) explore l'Amérique du Nord, reconnaît le cours du Mississippi et fonde la Louisiane. Rouen (40 000 habitants) 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

URL of the page: <https://m.haropaports.com/fr/rouen/lhistoire-dun-port>

□  
Sénégal.

Guillaume le Conquérant avait créé le port d'Honfleur au milieu du XI<sup>ème</sup> siècle. Longtemps convoité et dominé par les anglais, ce lieu redevient français en 1444 et prend son essor du fait de l'ensablement d'Harfleur. C'est d'Honfleur qu'appareillent des navigateurs en direction du Brésil, de Madère, de Terre-Neuve et du Canada. Samuel de Champlain (1567-1635) part ainsi d'Honfleur pour notamment fonder en 1608 la ville de Québec. D'autres explorateurs partis d'Honfleur créent des comptoirs à Java et Sumatra, îles de l'archipel d'Indonésie. Aujourd'hui, le port intérieur est réservé aux navires de pêche, aux voiliers et aux yachts des plaisanciers. L'activité maritime s'effectue désormais aux quais en Seine situés à l'aval du majestueux Pont de Normandie. Vers la moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, les Rouennais exportent des toiles pour l'Amérique via Cadix. Ces marchandises passent par la "Halle aux toiles".

Au XVIII<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 pour le Port de Rouen : grâce aux interventions de Lamartine, de François 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.



Le 28 mai 1861, l'Empereur Napoléon III débarque du bateau L'Éclair sur le territoire de Notre-Dame-de-Gravenchon, au lieu-dit «les prairies du Mesnil». Il visite 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 donne 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.

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 et sa ville, vaste et puissante base arrière des Alliés pour en particulier le front de la Somme, 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 est au contraire dramatique pour le Port de Rouen : le trafic est réduit à néant pendant trois années consécutives (de 1941 à 1943) et la quasi-totalité des installations portuaires est détruite par les bombardements aériens, en particulier à l'approche du Débarquement et durant la Bataille de Normandie en 1944.

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 spectaculairement 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 dès lors de se développer.

Des progrès très importants sont réalisés grâce à l'aménagement du nouveau chenal de l'estuaire ouvert en 1960 et toujours scrupuleusement entretenu par les spécialistes du Port de Rouen. 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 en (1966,) consacre le Port de Rouen comme l'un des grands ports français appelés à jouer un rôle national. La production agricole est encouragée par la Politique Agricole Commune. 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 céréalier.

La 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 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

URL of the page: <https://m.haropaports.com/fr/rouen/lhistoire-dun-port>

Les mesures au sein de l'Union Européenne, et sa bonne mise en œuvre locale, renforcent la 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 et la logistique se développe : le Port Autonome de Rouen offre un nouveau visage. La loi votée le 24 juin 2008 par l'Assemblée Nationale institue des Grands Ports Maritimes (établissements publics de l'État comme les ports autonomes), dont celui de Rouen.



En 2012, est ensuite créé le Groupement d'Intérêt Économique HAROPA (HAVre-ROUen-PARis, ou « Harbours of Paris ») rassemblant les Grands Ports Maritimes du Havre, de Rouen et le Port Autonome de Paris. La présidence de HAROPA alterne chaque année entre les trois directeurs généraux des établissements. Le GIE HAROPA GIE, dont le siège est à Rouen, a pour ambition le développement des trois ports de l'axe Seine, dans le domaine logistique, industrielle et touristique, tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

A l'horizon 2019, le Port de Rouen conserve sa place de leader ouest-européen dans l'exportation de céréales et prépare l'avenir. La fin du Projet Stratégique 2014-2019 se profile, ainsi que la conclusion des contractualisations avec l'État et la Région (à travers le CPER 2015-2020 et le CPIER 2015-2020). De grands projets d'investissement arrivent aussi à leur terme. Le Port de Rouen enclenche aujourd'hui une nouvelle étape avec les réflexions portant sur la prochaine décennie. L'objectif de cette initiative est d'anticiper les grands dossiers à venir, qui pourraient demander plusieurs années avant d'être concrétisés. Une enveloppe totale de 290 M€ est estimée afin de soutenir les ambitions définies par l'établissement. Cette démarche s'intègre dans la vision de l'axe Seine portée par les 3 ports HAROPA.

Cela s'est aussi passé à Rouen :

- **1787** : Le premier navire américain à Rouen, le Sally, décharge de l'huile de baleine en provenance de Nantucket
- **1789** : L'Américain Robert Fulton conçoit, fait réaliser et expérimente secrètement à Rouen le Nautilus, le premier sous-marin de l'histoire
- **1816** : Escale à Rouen du premier navire à vapeur, Elise
- **1821** : Des bateaux à vapeur font la navette sur la Seine : il en coûte 10 francs d'alors en 1<sup>ère</sup> classe pour faire, en 9 heures, le trajet Rouen / Le Havre
- **1833** : Passage par Rouen de l'obélisque de Louqsor aujourd'hui place de la Concorde

URL of the page: <https://m.haropaports.com/fr/rouen/lhistoire-dun-port>

- 
- **1840** : Passage par Rouen des cendres de Napoléon 1<sup>er</sup> en provenance de Sainte-Hélène
- **1855** : La Statue de la Liberté est embarquée à Rouen à destination de New-York sur la frégate l'Isère
- **1876** : Le Frigorifique de Charles Tellier assure au départ de Rouen le premier transport réfrigéré transatlantique jamais réalisé
- **1892** : Début de la navigation de nuit dans l'estuaire après installation du balisage nécessaire
- **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
- **1966** : Premiers conteneurs de 20 pieds (EVP) sur les quais de Rouen et premier navire de plus de 200 mètres (Agios Vlasios V de 33.000 tonnes de port en lourd)
- **1969** : Le pont Guillaume le Conquérant marque désormais la limite amont que ne peuvent franchir les navires de mer
- **1972** : Escale du premier porte-conteneurs intégral, l'Anita (133 EVP) sur la ligne de Côte occidentale d'Afrique, et premier navire de 50.000 tonnes de port en lourd (Anna Bibolini)
- **1981** : Premier navire de 100.000 tonnes (Jag Laadki)
- **1985** : 280 mètres pour le Cetra Corona (139.000 tpl)
- **1989** : Les Voiles de la Liberté, première manifestation accueillant les grands voiliers au cœur même de la Ville, donne le départ de la série des Armadas de Rouen
- **2000** : Premier navire de 150.000 tonnes (China Act)
- **2012** : Le vraquier Densa Shark (292 mètres) établit un nouveau record de longueur des navires accueillis dans le port de Rouen, à Grand-Couronne.
- **2013** : A l'occasion de la 6<sup>ème</sup> édition de l'armada, le voilier géant à 4 mats russe nommé le Krusentern, l'un des plus grands voiliers du monde, défile pour la première fois dans le Port de Rouen.
- **2014** : L'Atlantic Tiger est le premier navire de 180 182 tonnes de port en lourd à transiter dans le Port de Rouen.
- **2018** : Les travaux d'approfondissement du chenal de navigation débuté en 2012 prennent fin pour permettre aux navires vraquiers de capacité nouvelle génération de transiter dans le Port de Rouen en leur apportant 1 mètre de tirant d'eau supplémentaire soit 11,30 m de tirant d'eau à la descente vers la mer et 11,70 m à la montée vers Rouen.

### **Mise en service d'installations ou industries :**

#### **Silos :**

URL of the page: <https://m.haropaports.com/fr/rouen/lhistoire-dun-port>

- • **1958** : Simarex (premier silo d'exportation rouennais)
- **1961** : SPR/UCASPOR à la presqu'île Elie (réunis dans Sénalia en 2002)
- **1968** : Soufflet (aujourd'hui Socomac)
- **1971** : MRM (aujourd'hui Sénalia)
- **1974** : Lévy
- **1977** : Lecureur
- **2016** : Beuzelin

**Quais** (*mise en service de leur première section*) :

- **1963** : quai d'Afrique (deviendra quai de l'Ouest)
- **1969** : quai de Petit-Couronne
- **1970** : quai de Saint-Wandrille
- **1972** : quai de Rouen-Quevilly (ro/ro en 1979)
- **1974** : quai de Radicatel
- **1976** : quai en Seine 1 de Honfleur
- **1981** : quai de Grand-Couronne
- **1992** : quai en Seine 2 de Honfleur
- **2004** : quai en Seine 3 de Honfleur

**Industries** :

- **1933** : raffinerie Esso de Port-Jérôme (ExxonMobil)
- **1958** : Skalli (Semoulerie de Normandie)
- **1975** : Coflexip (Flexi France)
- **1975** : CKD Renault
- **1984** : moulin Soufflet
- **1991** : Société Lyonnaise de Déroulage (Saint-Wandrille)
- **1993** : Saipol (1995 diester)
- **1998** : premier arrivage de fèves de cacao en vrac
- **1999** : ouverture des premiers magasins sur Rouen Vallée de Seine Logistique
- **1999** : malterie Soufflet
- **2011** : SRT (Société Rouennaise de Transformation) à Grand-Couronne.

**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
- Gérard Cornier, historien maritime (avec François Henriot).

□