

Brèves de Normandie N°86

(Juin 2009)

Un Grand Pari pour les populations normandes : Le Grand Paris ! (1)
« L’Avenir est enfant de l’Histoire » !

Depuis l’origine des « Brèves » je n’ai volontairement pas fait allusion à la prestigieuse et extraordinaire histoire de la Normandie. L’Association « Demain la Normandie » a pour seule ambition de soutenir toutes celles et ceux qui œuvreront pour le développement social, économique, culturel, éducatif et sportif des populations des cinq départements unis, donc pour l’avenir, pour la jeunesse...

Aujourd’hui j’estime que les responsables politiques, administratifs et économiques peuvent tirer utilement des leçons de futur dans le très riche passé de la Normandie.

Le Président de la République a déclaré :

« Le Havre est le port du Grand Paris » et
« La Seine l’axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s’organiser »

Lors de sa visite triomphale en Normandie, la première qu’il effectua comme chef d’état Bonaparte lança l’idée que le Président de la République relance aujourd’hui :

« Paris, Rouen, Le Havre ne sont qu’une même ville dont la Seine est la grande rue »

C’était le 9 Novembre 1802 ! Il a fallu plus de deux siècles pour qu’un politique comprenne l’intérêt social et économique d’un tel projet !

Rouen port depuis toujours est certainement la ville la plus anciennement citée :

... *Des origines à la fin du Moyen-Âge*

Rouen connaît avant Jésus Christ un dynamisme économique remarquable puisque le géographe Strabon en 54 écrit que Rouen constitue un carrefour important permettant les 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»

Il s’agit évidemment de la vraie Bretagne historique à savoir l’Ile de Bretagne, la Grande Bretagne actuelle !

Ce texte extrait de la « Géographie » de l’auteur grec Strabon¹ 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, Rouen est un port de mer puisque la marée se fait sentir encore plus en amont jusqu’à Poses, au croisement d’un axe Nord – Sud, seul franchissement de la Seine par un gué

entre Paris et la mer. C'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).

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, par exemple dans une charte de **Dagobert datant de 629** qui cite le Port de Rouen comme effectuant un trafic de vin, miel et farine par des marchands d'Europe du Nord.

En 779, **Charlemagne** supprime la taxe sur les frets de navires venant à Rouen qui connaît alors une période de prospérité : Charles le Chauve en visite à Rouen 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 et réduisent la ville en cendres (841 - 842).

Puis, de routes des invasions, le fleuve se transforme à nouveau en source de prospérité : Rollon (911) puis ses successeurs 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 deux 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.

De la fin du Moyen Âge au début du XXème siècle

Cette importante activité économique ne se démentit pas au cours des siècles.

A la fin du **Moyen Âge**, le port de Rouen développe également des échanges maritimes directs avec l'Italie. L'alun, par exemple, (produit destiné à fixer les teintures, particulièrement important dans une ville à forte industrie textile) est vital pour l'industrie textile rouennaise.

Du XVème au XVIIIème siècle, armateurs et navigateurs s'associent, à partir des ports de Rouen et de Honfleur (port actuellement encore géré par l'organisation portuaire rouennaise) encore un exemple de l'ineptie que représente deux régions administratives normandes). Ils seront alors à l'origine des plus 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, les Pays-Bas et le Sénégal...

La Seconde Guerre mondiale laissa les pays européens en situation de pénurie alimentaire. Une Politique Agricole Commune est mise en place en 1962 qui permet d'intervenir 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.

PORT DE HONFLEUR (actuellement géré par le Port Autonome de Rouen)

Guillaume le Conquérant crée le port **au milieu du XIème siècle**. Il est administré alternativement par les Normands d'Angleterre et de Normandie et les Français. Il redevient définitivement français en 1444 par suite de faits de guerre et prend ensuite essentiellement son essor économique du fait de l'ensablement d'Harfleur, qui par voie de conséquence entraînera la création du Havre au début du XVIème Siècle. C'est de ce port qu'appareillent de grands navigateurs et découvreurs en direction du Brésil, de Madère, de Terre-Neuve, du Canada...

Ils seront à l'origine de la découverte puis de la création du Québec et créent des comptoirs à Java, Sumatra... Une flotte de corsaire s'est aussi constituée afin d'écumer sur les mers pour le plus grand profit de tous.

TERMINAL DE PORT-JEROME

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 Ier, décédé l'année précédente.

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.
<http://www.rouen.port.fr/>

- *Consulter le site du port de ROUEN-NORMANDIE-FRANCE excellemment bien fait !*

De nombreux autres très intéressants renseignements vous attendent...(ceux-ci des présentes sont pour une part importante tirés du site du Port de Rouen).

Le Havre Port maritime du Grand Paris.

A la fin du Moyen Age les ports de Rouen, Honfleur, Harfleur devenaient inadaptés à l'accroissement du trafic maritime et à l'augmentation du tonnage des bateaux.

Louis XI et Louis XII firent explorer la côte pour aménager un nouveau port à vocation militaire. Les marchands de Rouen avaient fait la même constatation et ils saisirent les Etats de Normandie dans le Parlement de Normandie séant à Rouen qui se réunirent notamment pour cette question le 9 Mai 1515.

François Ier décida la création du nouveau port du « Havre de Grâce » nom d'une chapelle située sur les lieux choisis afin de créer un grand port militaire et de commerce afin de soutenir ses ambitions politiques et servir l'économie. Le 7 février 1517 il donna commission à Bonnivet, Amiral de France de trouver un « havre », abri pour les navires, tant de guerre que de commerce. Les marchands de Rouen souhaitaient dans la même optique exclusivement commerciale l'aménagement des ports de Honfleur et Harfleur.

La décision de François Ier permettra de faire d'une pierre deux coups : créer un port bien à lui et donner satisfaction aux marchands de Rouen alors économiquement extrêmement puissants puisqu'ils alimentaient entre autres villes la quasi-totalité des besoins de Paris. Les voies d'eau maritimes et fluviales étaient alors le moyen de transport le plus usité. Au surplus **Rouen était alors la deuxième ville la plus importante du royaume après Paris !**

Le succès de ce nouveau port ne se démentit pas au cours des siècles si ce n'est à notre époque qui oublie parfois l'importance stratégique du commerce maritime et le rôle que les ports français pourraient jouer dans ce secteur au niveau européen et mondial.

Richelieu puis Vauban restaient des personnages persuadés du caractère vital du Havre à tel point qu'en 1771 le commissaire général de la marine Mistral louait encore *«sa situation unique et le qualifiait de père nourricier du royaume»*.

Bonaparte, lors du même séjour déclara pendant un banquet :« Il convient de détourner au profit de la France une partie du commerce d'entrepôt qui a successivement enrichi les villes hanséatiques et les ports de Hollande.

Deux siècles plus tard un politique a enfin compris l'intérêt social et économique vital de ces projets ! Pendant ce temps des ports comme Anvers, Hambourg, Rotterdam et autres ont prospéré de l'incompétence et de l'inintelligence des politiques et administratifs français !

Anvers est ainsi le principal port d'approvisionnement de la région parisienne : c'est par exemple un trafic de HUIT millions de conteneurs par an contre TROIS pour Le Havre !

Le maire du Havre a qualifié ce projet comme «UNE DECISION HISTORIQUE».

Souhaitons dans l'intérêt des populations notamment laborieuses qu'il ne faille pas DEUX SIECLES pour réaliser ces projets.

Comment...voir une prochaine Brèves de Normandie.

Au Grand Paris, Une seule réponse : LA GRANDE NORMANDIE pour construire ensemble d'égal à égal.

Paris a plus besoin de la Normandie que l'inverse !

Daniel Lemoine.

Rouen-Normandie.