

Dans la même collection :

- n°1** Les Bruyères-Saint-Julien
- n°2** Décors et Urbanisme
à travers la rive sud
- n°3** De Malaunay à l'île Lacroix
La ligne 16 de la TCAR
- n°4** Saint Romain
De la légende... à la foire
- n°5** Le parlement de Normandie
1499-1790
- n°6** Et la Seine devint maritime...
- n°8** Rouen, lieu d'histoire maritime

Gratuit,

ne peut être vendu.

Imprimé sur papier recyclé



LE PORT DE ROUEN

DE L'ÎLE LACROIX À LA BOUILLE

Jérôme Decoux

Collection histoire(s) d'aggl

n°7



Ce projet est à l'initiative de la Commission Vie Culturelle du District
de l'agglomération rouennaise présidée par Jean-Yves Merle.

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Olivier Chaline - Frédéric David
 - Jérôme Decoux - François Foutel - Fanny Germain - Daniel-Odon Hurel
 - Claude Lainé - Serge Martin-Desgranges - Jean Maurice - Jean-Yves Merle
 - Pierre Olingue - Jean-François Paux - Jean-Robert Ragache
 - Philippe Renault - Cécile-Anne Sibout - Charles Théron.
- Coordonnateur : Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Service Vie Culturelle du District
de l'agglomération rouennaise

Serge Martin-Desgranges
Jean-François Paux
David Olszewski
Francis Gravigny
Carole Boudjerou

Maquette et mise en page :

Stéphanie Marc

Contact :

Service Vie Culturelle
District de l'agglomération rouennaise
32, rue de l'Avalasse, BP 589
76006 Rouen Cedex
Tél : 02 35 52 69 60

Chère Madame, Cher Monsieur,

L'agglomération rouennaise possède un patrimoine remarquable par sa richesse et sa diversité. Ces fascicules de la collection "histoire(s) d'agglomération" se proposent de vous en faire découvrir quelques aspects. Comme vous pourrez le constater, chaque quartier mérite un regard attentif toujours source d'enrichissement et souvent de plaisir esthétique.

Ce qui fait notre environnement d'aujourd'hui doit plus à la volonté des hommes qu'au hasard. Construire l'avenir en inscrivant notre agglomération dans la modernité se fera d'autant mieux que nous aurons une meilleure connaissance de son passé.

En revenant sur notre passé, le DISTRICT prépare donc aussi l'avenir.

Très chaleureusement
Laurent Fabius

*Président du District
de l'agglomération rouennaise*



section C

Au cœur de l'agglomération rouennaise, dont il est un élément économique essentiel, le Port autonome de Rouen est aujourd'hui un des premiers ports d'Europe. Accueillant plus de trois mille navires par an, il réalise un trafic qui dépasse 21 millions de tonnes.

Né au carrefour de routes terrestres et fluviales, et à un point où le flot de marée est encore important, le site, point de rupture de charge obligé entre les secteurs maritime et fluvial, est naturellement favorable à l'activité portuaire. La Seine a aussi offert à ses riverains un cadre de loisirs et de détente : la construction navale et la navigation maritime ont côtoyé la baignade ou le canotage, le tourisme et la villégiature.

Dès le Moyen Âge, les différents ports de l'agglomération ont formé un ensemble homogène autour de Rouen, La Bouille et Canteleu servant d'avant-ports, tandis qu'Amfreville-la-Mivoie et Cléon accueillait la batellerie. Fortement aménagé à partir du XIX^e siècle pour s'adapter aux nouvelles possibilités navales et industrielles, le port a évolué en aval de Rouen jusqu'aux terminaux actuels qui s'étendent sur les deux rives de la Seine entre Rouen et l'estuaire.



■ LE PORT INDUSTRIEL

Les traces et les vestiges des activités et des techniques passées (bassin, quai, hangar, maison d'armateur ou œuvre d'art) forment un patrimoine technique, souvent humble et peu spectaculaire, familier et pourtant méconnu. Il ne s'agit pas ici dans ce fascicule de retracer l'histoire d'un des plus importants et des plus anciens ports d'Europe, mais de proposer des arrêts choisis sur certains de ces "lieux de mémoire" qui témoignent du riche patrimoine maritime et portuaire de notre agglomération.

Le cheminement choisi suit le cours de la rivière à la recherche des vestiges des ports anciens, entre Rouen et La Bouille.

En guise de première étape, une visite au musée des Beaux-Arts s'impose, afin de voir le port des siècles passés à travers les œuvres de Claude de Jongh, Pierre-Denis Martin, Camille Corot, Albert Lebourg ou encore Raoul Dufy. S'y trouvent aussi ces hauts reliefs de David d'Angers qui ornaient l'hôtel des Douanes détruit en 1944. De même, le Musée des Antiquités conserve des verrières du XIII^e siècle offertes par les débardeurs

du port, ainsi que les bas reliefs dit de la barge et de l'Hôtel de l'Île du Brésil.

Enfin, on peut voir dans la cathédrale Notre-Dame plusieurs traces de la vie portuaire rouennaise : la verrière du miracle de Saint-Romain montre le port du Moyen Âge ; les fers de la grille de la chapelle Saint-Nicolas où se réunissait la confrérie des mariniers évoquent la gaffe des bateliers ; et, sur le mur du déambuloire Nord sont gravés des graffiti de bateaux qu'il convient de respecter.

La batellerie a longtemps joué un rôle primordial dans l'économie du port de Rouen. Son port d'attache se situe autour de l'île Lacroix (voir Histoire(s) d'agglomération n° 3). Le club nautique et la piscine y

perpétuent une tradition de loisirs sur l'eau. A la pointe aval de l'île, derrière le pont Corneille, se trouve la Bourse de la batellerie édifée après guerre.



Jusqu'à la Seconde guerre mondiale, le port s'est trouvé au cœur de la ville. Mais lors de la Reconstruction, la modernisation des infrastructures amèna l'abandon du site ancien. Malheureusement, la construction de quais hauts coupe la ville de son fleuve et entraîne la démolition de l'ancienne Bourse, des immeubles du front de Seine et des cafés de la Petite Provence, haut lieu de la vie rouennaise. Sur la rive gauche, le quartier des docks et entrepôts a lui aussi été reconstruit.

Sur le quai du Havre, plusieurs immeubles (n° 67-80) témoignent de l'ensemble du front de Seine bâti au début du XIX^e siècle et détruit par les bombardements ou lors de la Reconstruction. À l'extrémité Ouest de cet ensemble protégé au titre des Monuments Historiques, l'Hôtel des Sauvages est orné de consoles sculptées représentant des bustes d'hommes sauvages (n° 80).





■ LE PONT TRANSBORDEUR



u-delà du boulevard des Belges et du pont Guillaume le Conquérant (à l'emplacement du pont Transbordeur détruit en 1940) commence le port proprement dit. Il a été construit à partir des années 1880, en aval de la ville, sur un terrain neuf gagné sur la Seine et les îles. Il s'étend entre le Mont-Riboudet et les prairies Saint-Gervais sur la rive droite, et en arrière des île Elie et Rollet sur la rive gauche.

Dès sa création, ce nouveau quartier portuaire attire armateurs et compagnies maritimes qui s'installent dans des immeubles édifiés et décorés spécialement, comme l'Hôtel des Sirènes, au n° 38 de l'avenue Gustave Flaubert, construit au XIX^e siècle par l'architecte Ernest Lebrun. Sa façade est ornée d'une proue de navire entourée par une sirène et un triton. Mais c'est sur le front de Seine que se trouvent les bâtiments les plus prestigieux. Aux n° 18-22 du quai Gaston Boulet, l'immeuble de la Compagnie Charbonnière de Manutention et de

Transport, est construit vers 1919 en brique sur un plan en L. Il se signale par un dôme ovoïde. En vis-à-vis, au n° 24, l'Office de navigation date de 1914. C'est l'œuvre de l'architecte Pierre Lefèbvre, qui le dessine à la demande de l'armateur Jules Roy. La façade est ornée de sculptures : Mercure, rostre, armoiries de Rouen, globe terrestre.



■ LA COMPAGNIE CHARBONNIÈRE DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT



■ L'OFFICE DE NAVIGATION

Les rues adjacentes sont d'abord occupées par les entreprises de maintenance, les remises, les entrepôts, les bars à matelots et les hôtels. Au cœur du quartier, la chapelle Saint-Olaf, remarquable par son dôme couvert de cuivre, (16 et 16 bis Rue Duguay Trouin) est située à côté du Foyer international des marins. Elle a été construite en 1926 par la Mission norvégienne pour offrir un lieu de culte protestant luthérien aux marins scandinaves des bateaux chargés de bois du Nord. Ouverte en 1928, elle est dédiée à saint Olaf en 1937.

En arrière du secteur portuaire, près de l'avenue Pasteur, la nouvelle faculté de Droit occupe désormais l'emplacement de l'ancien Champ-de-Foire-aux-Boissons. La vétusté des bâtiments a entraîné la démolition des loges des marchands de vin, les plus anciens entrepôts portuaires encore existants.

Le long de la Seine, les quais du port de commerce (Gaston Boulet, Ferdinand de Lesseps, de Boisguilbert, et Jean de Béthencourt), édifiés entre 1885 et 1914, sont dotés d'un équipement de manutention moderne : grues, hangars et voies ferrées font leur apparition, dessinant un nouveau paysage portuaire.



■ LE CHAMP-DE-FOIRE AUX BOISSONS

C'est à ce moment que le port adopte un système de manutention original, la grue hydraulique. Les trois tours des quais de Boisguilbert et Ferdinand de Lesseps (rive droite) et Jean de Béthencourt (rive gauche) sont les derniers témoins de cet équipement.

Conçus en 1885, les accumulateurs apportent une réponse simple et originale aux inconvénients des grues à vapeur (coût, délai de chauffe, et formation des mécaniciens). Installée dans une usine hydraulique (celle de la

rive droite a été détruite en 1944, mais celle de la rive gauche abrite aujourd'hui les Ateliers du Port autonome), une machine à vapeur met sous pression l'eau qui circule dans un réseau de canalisation. Pour conserver cette pression, les tours abritent un cylindre de fonte de soixante tonnes guidé par deux rails verticaux. Par simple inertie, cette charge maintient la pression dans les canalisations. En bout de course, l'eau agit sur un piston qui guide le mouvement de la flèche des grues.

Les deux tours de la rive droite ont fait l'objet d'un soin particulier. Hautes de vingt mètres, elles sont construites par l'architecte Lucien Lefort : leur décoration mêle la brique et les parements (silex et calcaire) avec un toit d'ardoise en pavillon. En 1893, on profite de la visibilité de la tour de la rive droite pour y installer une horloge et un marégraphe indiquant directement aux navires la hauteur d'eau disponible. La tour d'aval en est équipée dès sa construction en 1901 sur le quai Ferdinand de Lesseps. De là vient leur nom courant, exact mais incomplet, de marégraphes. Ces deux éléments du patrimoine portuaire rouen-



■ LE MARÉGRAPHE

nais sont protégés au titre des Monuments Historiques.

Derrière la ligne de grue, les quais sont longés par une rangée de hangars qui permettent l'abri et le tri des marchandises. Les quatre premiers hangars publics ouverts en 1885 sont complétés dans l'entre-deux-guerres par des hangars fermés, réalisés sur une structure de portique métallique en travée. Malgré leur forme et leur taille différentes, ils suivent un parti décoratif homogène privilégiant la brique rouge ornée de brique blanche. Les trémies permettent

aux grues d'accéder à l'intérieur tandis que les auvents facilitent le transit vers les camions et les trains. En vis-à-vis sur les deux rives, les hangars 3 et 106 sont d'excellents témoins de ce type de construction du début du siècle.

Près de la tour hydraulique d'aval, le hangar 13 a été construit en 1926 par l'entrepreneur Masson pour l'armement Charles Schiaffino & Worms. Il sert au transit des frets d'Afrique du Nord (vin et agrumes) et abrite désormais les collections du Musée Maritime, Fluvial et Portuaire de Rouen.

section C

Sur l'autre rive, les deux îles Rollet et Elie ont été rattachées à la terre ferme au début du XX^e siècle. La première accueille le "village noir" qui regroupe les installations industrielles liées au port au charbon, encore actif aujourd'hui. Le bassin aux bois, aménagé dès

1891 entre la rive et l'île, dessert les quais aux bois de la rive gauche. L'autre a d'abord abrité le premier bassin aux pétroles du port de Rouen.



Vers la terre, de l'autre côté du boulevard Ferdinand de Lesseps, à proximité des hangars de séchage des scieries autrefois approvisionnées par le fleuve en bois du



■ LA COMPAGNIE
DES DOCKS
ET ENTREPÔTS RÉELS

Nord, se trouvent deux bâtiments importants du port. Le premier est l'ensemble de la Compagnie des docks et entrepôts réels de Rouen, à usage d'entrepôts et de douane. C'est une des premières constructions réalisées en préfabriqués béton. Achievé en 1957, il remplace les anciens docks-entrepôts détruits pendant la guerre.

Sur le plus grand entrepôt, flanqué par un quai de chargement, on notera la présence de l'escalier extérieur en vis.

À côté, se trouve l'ancienne centrale électrique construite par la Compagnie Centrale d'Énergie Électrique de Rouen vers 1902 pour alimenter les premières grues électriques du port. La construction, remarquable, mêle brique et parements de silex, sur une structure métallique portant un toit en verrière. Acquis ensuite par le port, le bâtiment abrite un temps une balance de précision qui se trouve aujourd'hui dans le hall de la Direction du Port autonome (n° 34, quai de Boisguilbert).

Cette balance Schopper en cuivre construite en 1926 servait à mesurer le poids spécifique des échantillons de grains en provenance d'Amérique du Sud.

Dès 1935, la Société Franco-Algérienne de Stockage construit un premier chai de vrac près du môle central du bassin. Sa contenance correspond à celle du BACCHUS et du SAHEL, les navires citernes pinardiers qui le ravitaillent. Cette innovation qui évite l'important maniement des fûts du transport traditionnel est suivie après-guerre par la construction du chai à vin public de la Chambre de commerce. Commencé en 1949, inauguré le 15 décembre 1950, ce dernier est conçu par l'architecte rouen-

nais Pierre-Maurice Lefèbvre (auteur du chai de Nantes). C'est alors le plus grand chai d'Europe (100 000 hl). Construit en brique et béton, il comprend trois étages de cuves recouvertes de plaques de verre. Ces cuves sont reliées par des canalisations aux quais du bassin Saint-Gervais et du fleuve, ainsi qu'aux chais privés. La tuyauterie et les vannes représentaient 70 tonnes de cuivre et 35 tonnes de bronze. Fermé en 1981, il sert de salle de spectacle avant d'être pillé et vandalisé vers 1990. Le chai, élément architectural fort et témoin d'une activité importante du port, attend maintenant un hypothétique réemploi, gage de sa conservation.

Le bassin Saint-Gervais

Plus en aval, le bassin Saint-Gervais, creusé entre 1920 et 1927 sous la direction de Paul Barrillon, est le seul bassin de la rive droite. Son ouverture a coupé le boulevard qui reliait Rouen et Croisset et qui se termine désormais par le tronçon du boulevard Emile Duchemin. Sur le terre-plein qui sépare le bassin Saint-Gervais de la Seine, en arrière de la rangée des hangars, se trouvent le Bureau central de la main d'œuvre, le foyer des dockers et

le chai à vin. Tous trois sont construits dans un style proche qui reprend et renouvelle le parti décoratif des hangars voisins.

Le Bureau central de la main d'œuvre a été construit en 1957 pour permettre aux dockers et affréteurs d'établir les bordées journalières.

Le foyer des dockers, inauguré en 1961, offre un lieu de détente et un restaurant aux équipes sur leur lieu de travail.

LE CHAI À VIN

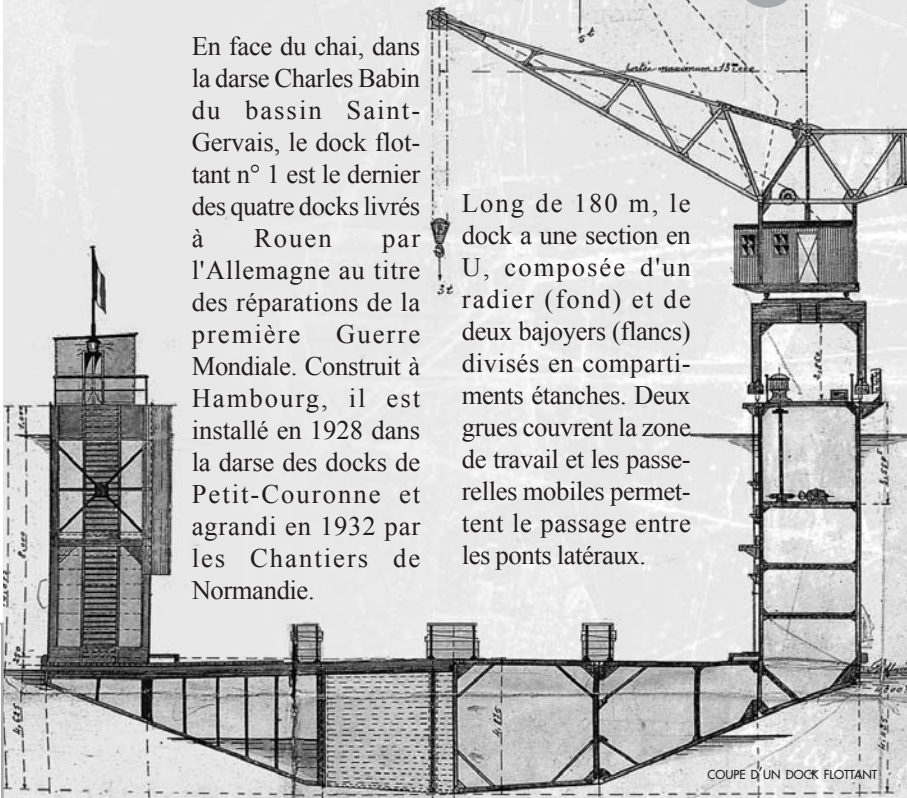


Le dock flottant n° 1

21

En face du chai, dans la darse Charles Babin du bassin Saint-Gervais, le dock flottant n° 1 est le dernier des quatre docks livrés à Rouen par l'Allemagne au titre des réparations de la première Guerre Mondiale. Construit à Hambourg, il est installé en 1928 dans la darse des docks de Petit-Couronne et agrandi en 1932 par les Chantiers de Normandie.

Long de 180 m, le dock a une section en U, composée d'un radier (fond) et de deux bajoyers (flancs) divisés en compartiments étanches. Deux grues couvrent la zone de travail et les passerelles mobiles permettent le passage entre les ponts latéraux.



COUPE D'UN DOCK FLOTTANT

Les silos céréaliers



À partir de l'extrémité du bassin Saint-Gervais, les silos céréaliers marquent fortement le paysage portuaire moderne des deux rives. La pointe aval de la presqu'île Elie en est équipée dès 1962. Une tour centrale de 55 mètres de haut abrite les organes de manutention des deux groupes de dix-huit silos cylindriques. La capacité totale est de 200 000 quintaux. Depuis, deux autres groupes de silos sont installés en amont.

En aval du bassin Saint-Gervais et de la presqu'île Elie, la configuration du site s'impose à l'infrastructure portuaire. Sur la rive droite, entre Canteleu et Val-de-la-Haye, la falaise abrupte limite la place disponible en arrière du quai : les silos s'installent au débouché des valleuses. En revanche, sur la rive gauche, les vastes terrains bordant la Seine ont pu recevoir, dès la fin du XIX^e siècle, les premiers sites industriels " pieds dans l'eau " : charbon, engrais, pétrole, produits chimiques permettent alors au port de regagner le premier rang des ports français.

À la même période, la croissance du port entraîne l'installation de chantiers navals capables de construire et réparer les nouveaux bateaux

à coque acier. Les Chantiers de Normandie s'installent ainsi en 1894 à Grand-Quevilly. Ils ferment en 1986 après avoir construit 350 navires en près d'un siècle.

Le bâtiment de la Direction, érigée en 1938 et symbole de la puissance de l'entreprise, a été détruite en 1997. Avec le garage et le poste de garde qui balisent l'entrée de l'usine, les longs bâtiments en sheds visibles depuis le boulevard de Stalingrad sont les derniers témoins. Les Ateliers Réunis du Nord et de l'Ouest (A.R.N.O.) y continuent la réparation navale. Dans Grand-Quevilly, cités et jardins ouvriers créés par les Chantiers de Normandie pour leur personnel, donnent la mesure de l'importance de la construction navale dans la vie de la commune.

Taillées dans la falaise calcaire, les quarante cinq caves de Dieppedalle ont servi jusqu'au XVIII^e siècle à l'entrepôt du sel de la Gabelle. Derrière le couvent Sainte-Barbe, l'une d'elles a été aménagée en chapelle troglodytique. On y trouve de remarquables graffiti de navires. À la fin du XIX^e siècle, ces caves servent un temps d'abri aux fûts de pétrole qui desservent les usines de l'agglomération, dont la Lucilline, fondée en 1862 par Deutsch de la Meurthe. C'est la première raffinerie française. Elle est d'abord installée sur la rive gauche, près du bassin aux pétroles. En 1928, le bassin aux

hydrocarbures est creusé à Petit-Couronné et les raffineries s'installent à proximité, telles la Société des Pétroles Jupiter puis la Shell après la seconde guerre mondiale.

Sur la rive droite, le village du Val-de-la-Haye a été longtemps un petit port-relais de la Seine. Un port de plaisance y a même été projeté vers 1930, à l'abri de l'île aujourd'hui rattachée à la terre ferme. Capitaines et marins y habitaient, comme en témoigne la maison de famille du capitaine du Télémaque (voir Histoire(s) d'agglomération n° 8). Comme à Sainte-Barbe, on peut voir des graffiti de bateaux gravés sur le mur Est de l'ancienne église Saint-Jean-Baptiste. Sur le quai de Sainte-Vaubourg, en aval du village,

la Colonne Napoléon fut érigée en 1844. C'est à cet endroit que les cendres de l'Empereur ramenées de Sainte-Hélène ont été transbordées de la Belle-poule sur la Dorade, le 10 décembre 1840. L'aigle de la colonne, les ailes baissées, tourne le dos à l'Angleterre.

En quittant le Val-de-la-Haye vers l'aval, on gagne la tête du méandre où se trouve le bac de Sahurs qui permet de traverser la Seine et d'atteindre La Bouille. Marquant la limite administrative du port actuel, ce bourg a lui aussi été longtemps un des avant-ports de Rouen. Les voiliers y attendaient vents et marée favorables pour gagner le port. Le Grenier à sel bâti en pierre de Caumont rappelle l'importance passée du quai de La Bouille qui a longtemps commandé l'approvisionnement en sel du plateau du Neubourg.

Sur le quai Hector-Malot, le bureau du "maître-port" construit en 1929, indiquait aux navires les places disponibles dans le port de Rouen. Dans l'église paroissiale dédiée à saint Pierre, patron des pêcheurs, se trouvent des tableaux votifs offerts par un capitaine au début du siècle. Ces tableaux témoignent de fortunes de mer évitées.

Le village doit aussi sa prospérité à sa liaison par bateau avec Rouen. À la fin du siècle dernier, il devient ainsi un lieu de villégiature et de vacances recherché par des artistes comme le peintre Albert Lebourg. Il attire la bourgeoisie rouennaise et parisienne qui s'installe dans les villas

■ GRAFFITI MARINS



Bagatelle
6111

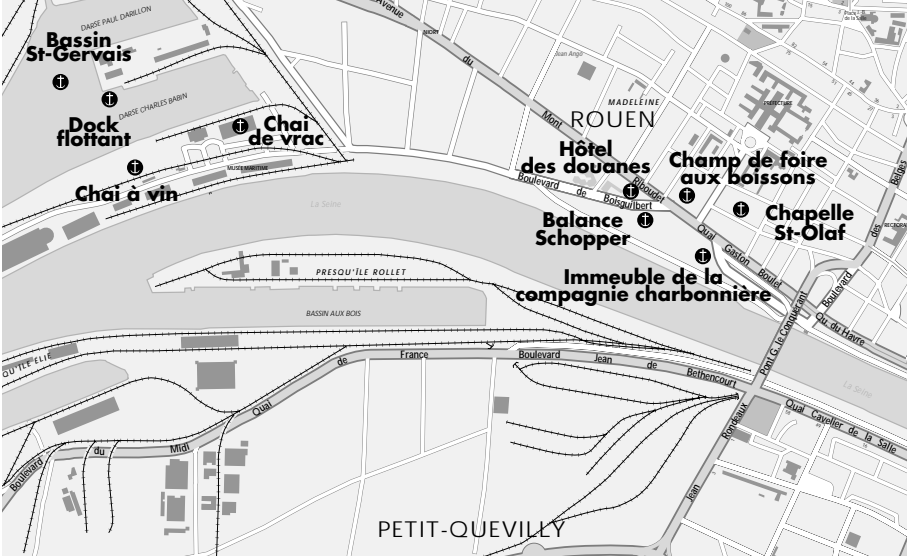
Ce trajet, que l'on peut faire évidemment dans l'autre sens, en remontant la Seine à partir de La Bouille, emprunte pour une bonne part l'itinéraire de la ligne de bus n° 9. Sa longueur raisonnable (et sur terrain plat !) en fait une occasion de promenade en vélo idéale. La superficie des terres-plein du port (du moins dans la partie comprise en amont du bassin Saint-Gervais), se prête d'ailleurs bien à ce mode de transport. Il convient de longer avec les précautions requises les secteurs portuaires en activité. On peut aussi choisir la visite en vedette (s'adresser à l'Office du tourisme de Rouen).

Jérôme Decoux

26

Ce fascicule a été tiré à 20 000 exemplaires
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetôt
Dépôt légal : juillet 1999. N°ISBN 2 - 9511925-8-4
© District de l'agglomération rouennaise
Collection histoire(s) d'aggllo - N°ISSN 1291-8296

Mon



Photographies :

© Inventaire général

Pour en savoir plus :

Jérôme Decoux,
*Rouen. Le port. Coll. Itinéraires
du patrimoine, 16 pages, 1997.*

Jérôme Decoux,
*Rouen, port de mer. Coll. Images
du Patrimoine, 88 pages, 1999.*

Frédéric David,
*Et la Seine devint maritime,
collection Histoire(s) d'agglô n° 6,
1999.*