

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 34 (1954)
Heft: 11: La Suisse et les ports français

Artikel: Rouen : Rouen peut-il être port de transit du commerce extérieur suisse?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888548>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ROUEN



Vue aérienne du port de Rouen

ROUEN PEUT-IL ÊTRE PORT DE TRANSIT DU COMMERCE EXTÉRIEUR SUISSE ?

ACETTE question, tous ceux qui, dans la capitale normande, sont attachés à son activité maritime, s'efforcent actuellement de donner une réponse affirmative. Certes, des échanges se sont à maintes occasions déjà réalisés, mais sans cette permanence et cette ampleur qui constituent les preuves d'un courant commercial vigoureux. Posée à nouveau, elle semble maintenant venir à son heure.

Pourquoi si tardivement ?

C'est que, durant la période de dix ans qui nous sépare de la fin de la dernière guerre, les tentatives faites pour renouer des liens anciens étaient dans la majorité des cas, voués à l'échec, tant que subsistaient les handicaps nés des destructions, et alors que d'autres ports épargnés imposaient leurs services sur le triple plan matériel, commercial et financier.

Un équipement puissant, moderne et adapté

Avant de parler de l'équipement proprement dit, il est indispensable de dire un mot des conditions d'accès du port. Des travaux très importants, ayant pour objet de modifier le tracé du chenal dans l'estuaire de la Seine et ainsi de permettre un approfondissement de celui-ci d'environ 2 mètres, permettront, à partir de 1957, la remontée à Rouen de navires ayant un tirant d'eau supérieur de 2 mètres au tirant d'eau actuel. Ainsi, des navires de 10.000 tonnes de port en lourd pourront-ils remonter couramment à Rouen.

Le problème de l'équipement est, lui, d'ores et déjà résolu. Un outillage de premier ordre a été entièrement reconstitué, restituant au port et même au delà, son potentiel d'avant-guerre. Une sèche énumération en situera l'importance : 9 km. 300 de quai comportant 130 postes d'accostage, 260 engins de manutention comprenant des grues fixes et mobiles, des portiques, 40 pontons-grues, dont l'un d'une puissance de 30 tonnes, plusieurs bigues, dont une de 150 tonnes, 4 docks flottants et 70.000 mètres carrés de surfaces couvertes.

Le port dispose, en outre, de 2 grands chais à vin de transit : l'un de 96.000 hectolitres, le plus grand d'Europe, appartenant à la Chambre de commerce, l'autre de 72.000 hectolitres appartenant à une société privée. Ces 2 chais sont reliés directement par des pipe-lines aux quais de déchargement des navires, à ceux de rechargement sur chalands-citernes, aux chais privés des négociants. Les rechargements sur camions et wagons sont évidemment aussi possibles.

Deux aspirateurs à grains, un fixe et un flottant, sont en service. Demain sera édifié un silo à grains. Un nouveau hangar à bananes est en construction. Un accroissement de la surface couverte pour les agrumes et primeurs est en cours.

La puissance de levage instantané des engins s'est accrue, de même que la rapidité d'exécution des opérations de chargement et de déchargement servie par une mécanisation poussée des manutentions. Des hangars plus vastes, une implantation plus rationnelle ont très sensiblement amélioré les méthodes de mise à quai et de stockage : autant de progrès qui ont leur incidence dans le domaine des prix. Et la réputation que le port s'était acquise depuis longtemps en matière de produits pondéreux s'est étendue aux autres marchandises dont les trafics, dès lors, n'ont cessé de se développer.

Des relations commerciales en développement continu

Car c'est une des caractéristiques de l'évolution bénéfique du Port de Rouen que l'élargissement de l'éventail des produits reçus et expédiés.

Important essentiellement des matières pondéreuses, le Port de Rouen, sous la pression des circonstances économiques et par l'initiative de ses usagers, s'est attaché tout particulièrement à accroître le trafic de marchandises diverses.

Aux importations anciennes portant sur les charbons de toute provenance et de toutes qualités, les hydrocarbures du Moyen-Orient et du Venezuela, les vins, les phosphates, les céréales, les aciers, les bois, pâtes de bois et celluloses de Scandinavie, les pyrites, le soufre, les minerais de tous les continents, les bananes des Antilles, sont venus s'ajouter les fruits et primeurs du Maroc, pour lesquels un marché à quai s'est constitué, et les produits coloniaux africains.

Et chaque année, la diversité des marchandises reçues va s'accroissant.

Plus remarquable encore est la progression des exportations. Elles ont triplé en tonnage depuis la dernière guerre, assurant aux navires un fret de retour rémunérateur. L'équilibre si longtemps recherché est maintenant obtenu par les expéditions portant sur la gamme infiniment variée des produits fabriqués, notamment les machines et les automobiles, le pétrole raffiné, les produits alimentaires divers. Ce succès n'est pas sans avoir contribué d'une manière décisive à attirer en plus grand nombre les navires de ligne régulière fréquentant le grand port normand.

Sur le plan commercial donc, l'évolution a été très sensible, et Rouen, relié à tous les continents par des lignes régulières de navigation, s'est créé un faisceau de relations dignes d'envie.

La pierre d'achoppement : le problème des prix

Malheureusement, le facteur financier qui permettrait aux yeux des importateurs et exportateurs suisses de concrétiser ces avantages n'a pas encore trouvé sa solution. On a dit les causes de la cherté relative des ports français, à laquelle, à l'égard de la Suisse vient s'ajouter un taux de change défavorable. Mais ce problème n'est pas spécifique à Rouen où cependant les professions portuaires s'efforcent par tous les moyens en leur pouvoir d'en contrecarrer les effets néfastes; nous verrons tout à l'heure comment. On ne peut cependant s'empêcher de penser que cette réputation qui leur est faite, si elle correspond d'une manière générale à la réalité, n'est pas sans être sujette à révision pour des trafics précis.

En ce qui concerne le port de Rouen, il semble bien que certains l'ont écarté de leur choix par ignorance de l'adaptation qui s'est faite; il convient donc d'attirer leur attention sur cet élément nouveau. Dans l'éventualité d'un accroissement du rôle joué par les ports français dans le Commerce suisse, Rouen devrait prendre désormais sa part.

Les possibilités offertes par Rouen au commerce suisse

Le cadre de cet article est trop restreint pour déterminer avec précision quels services le Port de Rouen pourrait rendre à l'économie suisse.

Des comparaisons particulièrement ardues entre les frais maritimes, portuaires et d'expédition des différentes voies pourraient seules dans ce domaine donner des certitudes. Du moins, beaucoup plus modestement, peut-on s'attacher à poser les données du problème et à circonscrire le champ des recherches.

On n'a pas, notamment, souligné avec assez de force sa relative proximité de la Suisse : 600 kilomètres seulement séparent Rouen de Bâle, soit sensiblement la même distance que celle existant entre cette même ville

suisse et les ports d'Anvers et de Rotterdam. Si une meilleure desserte fluviale constitue pour ces deux ports un avantage dont on doit tenir le plus grand compte, l'argument n'emporte plus l'adhésion s'il s'agit d'expéditions par voie ferrée portant sur des marchandises en provenance ou à destination de pays à l'égard desquels Rouen jouit d'une position géographique favorable et avec qui il entretient des relations permanentes.

Tout au long de la chaîne des différents modes de transport que les marchandises empruntent pour arriver à destination, il y a un intérêt certain à ce que le transport maritime, réputé le moins onéreux, couvre à lui seul la distance la plus forte. Du fait de sa situation à 120 kilomètres de la mer, Rouen, accessible aux grands navires, a pu assurer sa prospérité portuaire par la simple exploitation de cet axiome économique.

A l'égard de la Suisse, il est des pays dont la localisation géographique par rapport à Rouen permettrait d'exploiter cet avantage précieux. Ce serait le cas, principalement, de l'Angleterre pour le transit de tous ses produits manufacturés : fers, aciers, métaux, machines, automobiles, textiles et, dans l'autre sens, de la production mécanique de la Suisse, de ses produits chimiques et pharmaceutiques, de ses colorants, des produits de son agriculture et de ses industries alimentaires.

Ce serait encore vrai pour les Antilles, dont Rouen reçoit plus de 50.000 tonnes de bananes par an; pour le Maroc, dont Rouen est le premier port récepteur d'agrumes et primeurs et dont il manutentionne également les céréales et les produits miniers; pour l'Afrique noire avec ses denrées diverses et ses oléagineux. Ce pourrait l'être aussi pour l'Amérique du Nord et du Sud, avec qui, dans les deux sens, devrait se développer un trafic portant sur une liste de marchandises dont la diversité fait redouter l'énumération.

L'ébauche d'une solution

Ces considérations ne reposent pas sur des abstractions, elles ne sont que la projection dans l'avenir des premiers résultats.

Par le jeu de tarifs ferroviaires spéciaux réservés aux marchandises transitant en France, à destination ou en provenance de la Suisse, des relations commerciales ont déjà pu se créer. Elles ne concernent encore qu'un nombre limité de produits, notamment textiles tels que fils de laine, de coton, de rayonne et de soie, ainsi que des produits chimiques. L'extension de ces avantages est conditionnée pour d'autres marchandises par l'accroissement des échanges. Pour y parvenir, des contacts fréquents devront être établis, des enquêtes sérieuses entreprises. La Chambre de Commerce de Rouen se tient à la disposition de tous ceux qui, en Suisse, sont disposés à s'intéresser à cette question pour confronter les informations et procéder aux études nécessaires.

Car on s'intéresse tout particulièrement à Rouen au développement des relations avec la Suisse.

Dans cette perspective, il n'est pas interdit d'espérer qu'atteignant une certaine ampleur, le trafic suisse passant par Rouen ne réunisse bientôt tous les éléments qui concourent à lui donner la stabilité désirable au mieux des intérêts, tant des « portuaires rouennais » que des importateurs et exportateurs suisses.