

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

L'Activité Economique
de Rouen et sa Région



AVRIL 1960

L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE ROUEN ET

SA REGION

-:-:-

M.S.

Rouen doit à sa situation géographique privilégiée l'importante activité économique qu'elle a connue à travers les âges et plus spécialement de nos jours.

Sa position sur la Seine, à la limite de la remontée du flot, lui a permis d'entretenir et de développer des ambitions maritimes qui sont à la naissance de sa prospérité.

Placée au passage du premier axe continental Nord-Sud, Rouen doit, d'autre part, à son rôle de carrefour, d'exercer sur la région qui l'environne et qui rayonne vers elle l'influence d'un centre provincial de première importance.

La diversité et la puissance du complexe industriel qui s'est progressivement constitué reposent sur cette double vocation dont chacun des aspects s'est successivement et alternativement épanoui pour former l'une des principales agglomérations urbaines françaises.

I - ROUEN - CAPITALE PROVINCIALE -

Ancienne capitale du Duché de Normandie, Rouen n'a cessé de se maintenir au rang des grandes capitales provinciales.

Centre administratif, Rouen est le siège de la Préfecture de la Seine Maritime et d'une Cour d'Appel et commande la plupart des circonscriptions des grandes administrations et des organismes de toutes espèces.

Centre Economique, Rouen étend son attraction non seulement sur la vallée de la Basse-Seine jusqu'à l'Estuaire qui fait partie intégrante de son port, mais encore sur les plateaux de Caux et du Roumois qui, au nord et au sud dominant le fleuve.

Centre intellectuel, Rouen, bien que dépendant de l'Université de Caen, a créé plusieurs établissements d'Enseignement Supérieur et des Ecoles professionnelles répondant à la plupart des besoins exprimés sur place.

Notons en particulier : l'Ecole de Médecine et de Pharmacie, l'Ecole de Droit, l'Ecole Supérieure de Sciences et de Lettres, l'Ecole Régionale d'Architecture, l'Ecole Nationale de Chimie, l'Ecole Supérieure de Commerce, l'Ecole des Beaux-Arts, le Conservatoire de Musique.

Une Cité Universitaire regroupant la plupart de ces établissements est actuellement en cours de construction.

../..

II - L'AGGLOMERATION ROUENNAISE - SIXIEME CENTRE URBAIN FRANCAIS -

Au recensement de 1954 la Ville de Rouen comptait, à elle seule; 116.450 habitants.

Mais ses limites administratives ont été largement débordées à la suite des développements successifs de l'agglomération qui s'est répandue dans les vallées affluentes, et de part et d'autre de la Seine, sur chacune de ses rives.

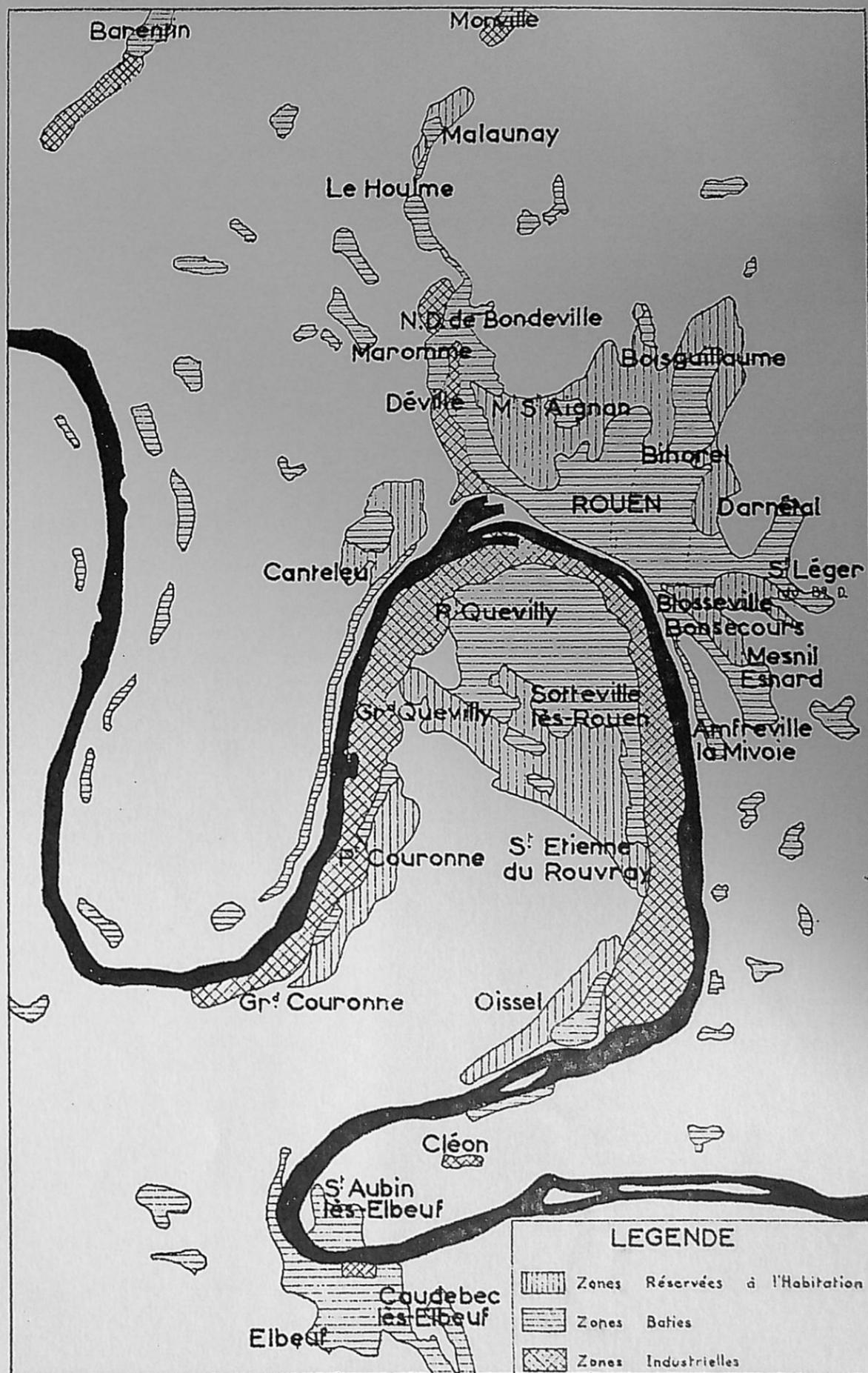
L'ensemble présente aujourd'hui un aspect tentaculaire caractéristique, qu'expliquent à la fois le relief géographique et la poussée industrielle.

Le recensement de 1954 a ainsi déterminé cette agglomération

	Population	Superficie
Rouen	116.450	2.082 h
Amfreville-la-Mivoie	2.407	275
Bihorel	3.968	213
Blosseville-Bonsecours	3.098	385
Boisguillaume	6.887	860
Canteleu	4.470	1.583
Darnétal	8.468	483
Déville	8.037	325
Grand-Couronne	4.899	1.517
Grand-Quevilly	13.565	684
Le Houllme	3.224	280
Malaunay	3.136	883
Maromme	6.051	410
Mesnil-Esnard	2.332	507
Mont-Saint-Aignan	7.358	75
Notre-Dame-de-Bondeville	3.695	587
Oissel	9.284	2.200
Petit-Couronne	3.574	1.239
Petit-Quevilly	20.798	481
Saint-Etienne-du-Rouvray	15.430	1.787
Saint-Léger-du-Bourg-Denis	1.630	266
Sotteville-lès-Rouen	25.625	700
-----	-----	-----
	274.386	17.822 ha

Avec une population totale de 275.000 habitants, en augmentation de 40.000 par rapport au recensement précédent de 1946, l'agglomération se situe au 6ème rang des centres urbains français après Paris, Lille-Roubaix-Tourcoing, Marseille, Lyon et Bordeaux. La seule poussée démographique l'accroît de 3.000 personnes par an.

A proximité, les centres industriels de Barentin (6.300)/..



LEGENDE

-  Zones Réservées à l'Habitation
-  Zones Bâties
-  Zones Industrielles

et Pavilly (4.300) de la Vallée de l'Andelle, d'Elbeuf et son agglomération (35.000) sont autant de cités satellites intimement liées à la vie économique de la capitale normande, soit que leur activité principale les attache à elle, soit que d'importants mouvements de main d'oeuvre créent quotidiennement des relations étroites.

L'ACTIVITE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE ROUEN ET DE SA REGION -

Le Port (5.000 salariés)

Le port de Rouen occupe une situation géographique qui, pour être classique, n'en est pas moins favorable à l'aménagement et au développement d'un grand établissement commercial.

Situé au sommet d'une boucle de méandre, au voisinage de vallées affluentes facilitant l'extension urbaine, le port, à 125 km de la mer, est accessible aux grands navires grâce à la remontée du flot.

Il est inutile de rappeler le rôle prépondérant que prit le port de Rouen à partir de la guerre 1914-1918 sur le plan national. Deuxième port français, parfois premier, à égalité avec Marseille, pour le tonnage des marchandises manutentionnées, Rouen fut surtout un port importateur de charbons anglais, notamment de pondéreux divers et, dès l'implantation des raffineries en Basse-Seine, d'hydrocarbures.

Depuis, la dernière guerre, après le travail gigantesque de remise en état des infrastructures et de l'équipement détruit dans sa totalité, le rôle de l'établissement portuaire a quelque peu évolué.

Le trafic charbonnier, s'il demeure encore important, a changé de structure et de caractère.

De stable qu'il était pendant l'avant-guerre et de l'immédiate après-guerre, le courant d'importation charbonnière est devenu fluctuant. Il peut se modifier considérablement d'une année à l'autre sous l'effet d'une politique à tendance autarcique ou sous la pression de besoins pressants.

Les dernières années illustrent bien cette fluctuation. Des impératifs nationaux ont réduit un moment les importations de charbons étrangers qui se sont abaissées de 3.500.000 t en 1949 à 625.000 t en 1953.

Puis la pénurie d'énergie créée par l'expansion économique a renversé en 2 ans la situation et rendu nécessaire le recours

à la production étrangère. Aussi, en 1956, avec 2.970.000 t et en 1957 avec 3.250.000 t, le port a-t-il retrouvé le niveau de ses meilleures années, pour le perdre bientôt, les charbons devenant excédentaires dans les pays de la CECA.

Depuis 1958, la cadence des arrivages s'est progressivement ralentie pour descendre en 1959 à 770.000 t dans l'année.

D'autre part, les arrivages d'hydrocarbures se sont considérablement réduits depuis la construction du pipe-line Le Havre-Grand-Couronne qui a reporté sur l'autre port normand la plus grande partie de ce trafic.

Les ambitions limitées que Rouen avait pu conserver comme grand port pétrolier ont donc disparu; l'évolution des transports maritimes dans ce domaine avec l'accroissement considérable du gabarit des navires fait d'ailleurs du pétrole une marchandise à part qui requiert des installations spécialisées et de plus en plus isolées pour offrir des profondeurs d'eau suffisantes.

Mais une autre évolution s'est fait jour.

Spécialisé jusqu'en 1940 dans les trafics de pondéreux à l'importation, le port de Rouen a progressivement ouvert l'éventail de ses relations commerciales et s'est acquis une place de premier plan parmi les ports français (le 2ème rang après Marseille) pour les trafics de marchandises diverses.

Cette adaptation s'est notamment illustrée aux exportations quasi inexistantes avant-guerre et dont le développement est spectaculaire.

Il n'est pas douteux que dans la mesure où l'agriculture française devient exportatrice, le port de Rouen peut jouer un rôle déterminant dans l'évacuation des excédents de production. L'exemple des céréales le prouve.

Il en résulte un meilleur équilibre des courants commerciaux, des possibilités plus diversifiées et une exploitation plus rationnelle.

Parallèlement, les milieux portuaires s'attachent avec succès à développer des trafics nouveaux comme celui des agrumes et primeurs en provenance d'Afrique du Nord et surtout du Maroc et des bananes en provenance des Antilles plaçant Rouen aux premiers rangs des ports fruitiers.

En même temps, l'éventail des pays de provenance et de destination a tendance à s'élargir.

Aux relations traditionnelles avec l'Angleterre, la

../..

Hollande, la Scandinavie et l'Afrique du Nord, viennent s'ajouter des liaisons de plus en plus régulières avec l'Afrique Noire, Madagascar, les Antilles, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient etc...

L'importance accrue du trafic des divers, une variété plus grande dans les relations extérieures constituent les facteurs qui, dans les années à venir, viendront confirmer la solidité des assises du port.

Les effets de cette lente, mais irréversible adaptation, se font chaque année sentir davantage.

Le prochain achèvement des travaux engagés dans l'estuaire pour fixer et approfondir le chenal d'accès suscitera de nouveaux progrès avec la multiplication des lignes au long cours.

D'autres espoirs de développement reposent aussi sur la mise en exploitation des nouvelles installations dont le port s'est doté (hangar à bananes) ou qui sont en cours de construction (silos).

Quoi qu'il en soit, en 1959, avec un trafic total de près de 6.600.000 t Rouen se classait aux premiers rangs des ports nationaux avec Marseille, Le Havre et Dunkerque.

Aux importations, outre le charbon et les hydrocarbures limités à certaines sortes de bruts ne pouvant utiliser le pipe-line, on relève des pondéreux tels que phosphates d'Afrique du Nord, pyrites et soufre, minerais et métaux, bois, pâtes de bois et rondins de Scandinavie, les vins d'Algérie qui font de Rouen le premier port réceptionnaire français, les céréales, les fruits, légumes, primeurs, denrées diverses, les produits chimiques et parachimiques pour un total général de 4.300.000 t.

Aux exportations, les charbons, les hydrocarbures raffinés, le papier, les métaux et machines, les automobiles, le sucre, les textiles, les engrais et produits chimiques représentent un total général de 2.300.000 t.

Ainsi, la simple énumération de ces rubriques montre que Rouen demeure l'avant-port de la région parisienne à qui il fournit certains produits alimentaires et les matières premières nécessaires à l'alimentation de son immense agglomération industrielle.

En retour, il exporte la gamme infiniment variée des produits fabriqués et certains excédents des productions agricoles et des extractions minières.

La proximité et les possibilités multiples de transport par eau, fer et route expliquent les relations étroites et l'ampleur des échanges.

../..

Mais son rôle ne se limite pas à cette fonction de transit car le port a vu s'installer le long des rives du fleuve et dans les vallées qui convergent vers la ville, une industrie puissante et diversifiée venue bénéficier des facilités d'approvisionnement et d'évacuation que procure la voie d'eau.

L'énumération succincte qui va suivre en situera l'importance.

L'INDUSTRIE METALLURGIQUE ET MECANIQUE - (14.000 salariés)

Elle a pris autour de Rouen et en Basse-Seine un développement tout à fait remarquable.

La région rouennaise immédiate possède deux grands chantiers de constructions navales; les Chantiers de Normandie dépendant des Chantiers de Constructions Navales Loire-Normandie à Saint-Nazaire, les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms) au Trait; ces deux entreprises disposent de 14 cales de lancement.

Ces Chantiers, parmi les plus importants de France lancent chaque année de grosses unités telles que pétroliers, cargos, navires charbonniers, navires mixtes. Nombre de ces commandes proviennent d'armements étrangers.

La construction fluviale est également représentée à Rouen par plusieurs entreprises spécialisées.

La grosse métallurgie est représentée par la Sté des Hauts Fourneaux de Rouen (fonte, coke métallurgique et sous-produits) et par la Sté des Tubes de Normandie à Déville qui développe ses fabrications de tubes sans soudure pour pipe-line.

La fonderie livre à la clientèle régionale presque toute la gamme des produits moulés, aciers au carbone pour constructions navales, aciers spéciaux au manganèse, au nickel, au nickel-chrome, fonte ordinaire et spéciale à haute résistance, cuivre, bronze, alliages divers.

Les ateliers de construction et montages sont orientés vers la fabrication de matériel de chemin de fer (ateliers de Sotteville) de machines pour l'industrie textile, chimique et papetière, les charpentes métalliques.

La chaudronnerie comprend des constructeurs de chaudières à gazogène, de réservoirs, de tuyauteries, de tubes.

La construction mécanique usine les matériels les plus variés destinés aux chemins de fer, aux mines, aux travaux publics, aux industries privées régionales, à la robinetterie, aux constructions aéronautiques et aux constructions de guerre, les accessoires pour vapeur, eau et fluides sous pression, joints industriels, pièces pour automobiles, cycles.

../..

Enfin, de nombreuses usines sont spécialisées dans des fabrications particulières telles que : tubes en acier étiré en alliage léger, câbles électriques, lampes électriques, fermetures à glissière, ressorts, brûleurs, transformateurs, machines comptables.

Il faut citer à part l'implantation à Cléon près d'Elbeuf d'une usine de construction automobile de la Régie Renault qui doit, d'ici 6 ans, occuper à elle seule près de 6.000 ouvriers dont les premiers ateliers, destinés à la fabrication et au montage des boîtes de vitesse de la voiture Dauphine, sont entrés en fonctionnement.

L'INDUSTRIE CHIMIQUE (6.000 salariés)

Elle connaît un développement considérable en raison de l'ampleur des besoins locaux, des facilités d'importation des matières premières et de la situation géographique.

Rouen est devenu, en quelques années, l'un des plus grands centres français de l'industrie chimique.

Les plus grandes sociétés françaises y ont installé des établissements (Nobel-Bozel, Saint-Gobain, Société Potasse et Engrais Chimiques, Kuhlman, Grande Paroisse, Cie Bordelaise de Produits Chimiques, Société Normande de Produits Chimiques, Sté Fse des Matières Colorantes).

Les fabrications sont surtout consacrées aux engrais, matières colorantes, aux produits de synthèse sans qu'il y ait une spécialisation très étroite de chaque entreprise.

Notons les importantes productions d'acide sulfurique, de sulfate et de nitrate d'ammoniac, de sulfate de potasse, d'engrais azotés, de superphosphates. Les matières colorantes trouvent un débouché local dans l'industrie textile, que ce soit le coton de la région rouennaise ou la laine d'Elbeuf et Louviers mais une importante part de la production est destinée à l'exportation.

On y trouve aussi des usines travaillant le caoutchouc, le linoléum, d'autres fabriquant des produits pharmaceutiques, des savons, lessives, détersifs, des explosifs, du celloïd et galalite etc...

Comme on le voit, l'industrie chimique rouennaise est extraordinairement variée et elle est prolongée par l'extension de l'industrie duraffinage du pétrole vers la pétrochimie.

L'INDUSTRIE DU PETROLE (6.000 salariés)

Son installation à Rouen est relativement récente. Son développement prodigieux pendant l'entre deux guerres est dû à l'admirable situation de la Vallée de la Seine et à la proximité de Paris, gros centre de consommation.

../..

Dans sa zone d'action, le port de Rouen compte actuellement 4 raffineries : la Standard et la Mobil-Oil à Port-Jérôme et Notre-Dame-de-Gravenchon, une raffinerie d'huiles spéciales à La Maille-roye et Shell-Berre à Petit-Couronne tout près de Rouen.

Ces établissements traitent plus de 25% du pétrole raffiné annuellement en France, soit près de 7.000.000 de tonnes. La production de carburant a été développée par l'installation de plusieurs unités de cracking catalytique. Par ailleurs, les raffineries et usines spécialisées de la région ont particulièrement poussé la production des huiles de graissage et lubrifiants (Mobil Oil - Caltex - Lubrizol - Esso).

Outre le raffinage et le conditionnement des produits brut l'industrie pétrolière est représentée par diverses activités annexes qui prennent un développement remarquable : ce sont la préparation et le conditionnement du gaz butane et la fabrication des détergents de synthèse comme le teepol (Shell-Saint-Gobain). C'est cependant la pétrochimie qui est appelée au plus brillant avenir avec l'installation, près de Port-Jérôme, de deux usines de polyéthylène, d'un établissement de fabrication de caoutchouc synthétique (Butyl) d'une usine de récupération de soufre (Nobel-Bozel), d'une usine de fabrication des dérivés de l'acétylène (SIDA) et de noir decarbone (United Carbon).

L'INDUSTRIE DU BOIS ET DU PAPIER (3.000 salariés)

C'est encore le port que l'on trouve à la naissance de cet activité.

L'industrie du bois proprement dite comporte les scieries et le déroulage des bois exotiques pour la fabrication des contreplaqués.

Le travail de la cellulose en tant que matière première est également effectué dans une importante unité de production, mais ressortit à l'industrie chimique.

C'est surtout l'industrie du papier qui a pris un développement exceptionnel à partir des pâtes de bois et rondins importés de Scandinavie et du Canada.

Quatre grandes usines fonctionnent selon un rythme accru depuis la fin de la guerre.

Deux d'entre elles, de dimensions inaccoutumées produisent plus de 60% du papier journal fabriqué en France (SONOPA, Papeteries de la Chapelle).

Les autres se consacrent à des fabrications plus classiques : papiers d'emballages, papiers pour l'édition et autres usages (Papeteries Navarre, Aubry).

../..

L'INDUSTRIE TEXTILE (14.000 salariés)

Cette industrie, la plus ancienne de la région est caractéristique de l'agglomération rouennaise. Son développement - sinon sa naissance - est étranger à l'activité portuaire avec laquelle elle n'entretient plus que des relations assez lâches.

L'industrie de la laine s'est concentrée autour d'Elbeuf et Louviers et produit des tissus dont la réputation a passé les frontières.

L'industrie du coton a son principal centre autour de Rouen, mais de nombreuses entreprises à la recherche de force motrice ont assaïmé dans les vallées voisines de l'Austreberthe (Pavilly, Barentin) de l'Andelle (Romilly, Fleury, Charleval, Perriers, Perruel), du Cailly (Maromme, Déville) et du Robec (Darnétal).

La production de cet ensemble représente avec le groupe voisin de Bolbec-Lillebonne, 14% de la production nationale en filature et 10% en tissage.

Après les nombreuses destructions dues à la guerre, son potentiel s'est intégralement rétabli. Les installations ont été en de nombreux endroits considérablement modernisées tandis que parallèlement les fabrications devenaient plus variées.

On fabrique des tissus écrus, calicots, cretonnes, longottes, percales - qui sont blanchis et sur lesquels sont imprimés des dessins fantaisie - des étoffes à carreaux (rouennerie), torchons, serviettes, linge de table, toiles vichy, toile à drap, etc quelques usines sont spécialisées dans la confection des tissus lourds, des tissus élastiques et de bretelles.

L'industrie du lin est représentée par une importante filature.

Les industries de finissage comprennent le blanchiment, la teinture, l'impression et l'apprêt du coton filé ou en pièces.

Les tissus fabriqués sont vendus dans la métropole mais beaucoup partent également vers les territoires d'Outre-Mer pour lesquels des fabrications spéciales sont réalisées.

L'ensemble textile normand constitue par l'importance de sa production, le 3ème centre français venant immédiatement après le Nord et l'Est.

Il trouve surplace son propre prolongement dans l'industrie de la confection qui occupe plusieurs milliers de salariés et se consacre à la fabrication des chemises, blouses, vêtements de travail etc...

../..

L'INDUSTRIE DU CUIR ET DE LA CHAUSSURE (2.000 salariés)

Anciennes elles aussi, par leur implantation, ces industries éparpillent leurs usines autour de Rouen et de Pont-de-l'Arche. La variété des ressources et des besoins, le voisinage des grandes régions d'élevage les ont fait se développer.

Les diverses tanneries alimentent les fabriques locales de chaussures et sont implantées soit à Rouen, soit dans la banlieue proche, à Maromme et Darnétal et dans le centre de Pont-de-l'Arche.

On compte une dizaine d'usines fabriquant des pantoufles, sandalettes, chaussures de travail et même, mais en moindre quantité, des articles de ville et de sport pour hommes et femmes.

L'EQUIPEMENT ENERGETIQUE -

- L'Electricité -

Les besoins en énergie de la région sont considérables et bien que certaines industries assurent elles-mêmes une production d'énergie électrique (industrie chimique, papeteries notamment) la distribution publique doit faire face à des exigences croissantes.

Pour y pourvoir, un vaste programme a été réalisé.

Dans l'agglomération rouennaise, sur la rive droite de la Seine, la Centrale Electrique Thermique de Dieppedalle développe une puissance de 200.000 kw. L'usine dispose d'un appontement en Seine pour l'accostage des charbonniers et pétroliers.

En face, sur la rive gauche, se dresse la Centrale à Vapeur de Grand-Quevilly, d'une puissance de 90.000 kwh dont la construction remonte à l'avant-guerre et qui constitua longtemps la seule source d'énergie électrique locale.

Une autre Centrale, édifiée à Yainville près du Trait dispose d'une puissance comparable à celle de Dieppedalle.

Ce vaste programme d'aménagement électrique donne à la Basse-Seine l'énergie dont elle a besoin et lui permet de n'être plus entièrement tributaire, comme par le passé, d'autres régions productrices, puisqu'il fait face à 65% des besoins; l'incessant accroissement de ceux-ci (doublement en 5 ans) posera néanmoins le problème de l'implantation prochaine d'une nouvelle source de production.

- Le Gaz -

Le gaz n'est pas seulement utilisé aux seuls fins domestiques. Son usage industriel ne cesse de s'accroître. La région

../..

rouennaise dispose à cet effet d'un équipement remarquable avec la Cokerie Gazière de Grand-Quevilly qui fournit chaque jour 290.000 m³ de gaz représentant 1.300.000 thermies et récupère 100.000 m³ de gaz résiduels des raffineries de Port-Jérôme.

L'essentiel de cette production est consommée sur place mais des excédents sont également utilisés sur la région parisienne avec qui le réseau de la Basse Seine est connecté.

- Le charbon -

Bien que située loin des zones de production, la région rouennaise dispose d'une industrie importante de transformation du charbon qui repose essentiellement sur le trafic portuaire d'importation mais traite aussi les houilles françaises destinées à l'exportation.

Regroupées dans une zone spécialisée du port plusieurs usines procèdent au criblage et au concassage des houilles et à la fabrication des boulets et briquettes pour la consommation locale régionale, voire même nationale.

Un nouveau traitement, le lavage par liqueur dense, a suscité la création d'installations spécialisées qui conditionnent les anthracites pour les foyers domestiques.

INDUSTRIES DIVERSES -

Bien que n'occupant proportionnellement qu'une place relativement réduite dans l'activité régionale, les industries alimentaires sont loin d'être négligeables. Elles trouvent, pour une grande partie leurs matières premières dans les riches régions de culture et d'élevage qui ceignent la capitale normande; certaines pourtant se tournent désormais vers les produits d'importation telle une importante semoulerie appelée à transformer les blés durs d'Afrique du Nord.

Confitureries, fabriques de pâtes alimentaires, raffineries de graisses alimentaires, fabriques de biscuits et d'aliments de bétail, torrifications de café se sont multipliées. Laiteries et fromageries ont pris un bel essor dans les proches régions d'élevage.

Il faudrait citer aussi les importantes minoteries, distilleries et raffineries de sucres dans les campagnes avoisinantes.

Dans un autre domaine énumérons outre les carrières, les briqueteries, les entreprises diverses qui élaborent, conditionnent et préfabriquent les matériaux de construction ainsi que les nombreux établissements spécialisés dans le bâtiment et les travaux publics (14.000 salariés).

../..

LE TOURISME -

Il faudrait enfin évoquer l'activité touristique qui ne peut dans une région si riche par ses sites, son histoire et ses monuments, qu'être prospère.

La vallée de la Seine notamment, avec l'alternance de ses zones boisées, de ses prairies, de ses vergers, tout au long des méandres du fleuve que surplombent par endroits les collines crayeuses, est particulièrement pittoresque.

Les vieux manoirs, les châteaux, les abbayes (St-Georges de Boscherville, Jumièges, St-Wandrille) les églises (Caudebec-en-Caux) qui jalonnent ce parcours, ajoutent encore à son haut intérêt.

L'art moderne apporte également une contribution qui mérit d'être notée dans l'église ronde d'Yvetot, à l'architecture originale rehaussée d'une magnifique verrière imagée.

Le thermalisme est représenté par la station de Forges-les-Eaux qui connut sous Richelieu son heure de célébrité. Elle reste actuellement un lieu touristique accueillant.

Quant à Rouen, malgré les destructions subies, elle demeure tant ses richesses sont nombreuses, la Ville Musée; par ses église (Cathédrale, Saint-Ouen, Saint-Maclou) ses monuments (Palais de Justice, Hôtel de Bourgtheroulde) par ses vieilles rucs sinuées bordées de maisons à colombage, par ses hauts lieux historiques (Vieux Marché, Donjon de Jeanne d'Arc) par ses musées célèbres, elle reste digne de sa réputation et de son passé.

CONCLUSION -

Il n'est pas de région en France où l'on trouve si intimement associée, la vie maritime, industrielle, commerciale et agricole.

Deux facteurs essentiels ont contribué à l'essor de la région rouennaise et sur un plan plus large, de la Basse-Seine : d'une part, la proximité de la région parisienne qui constitue le plus grand centre de production et de consommation français, d'autre part, la concentration des différents modes de transports qui s'y trouvent réunis.

En plus de l'activité maritime et industrielle déjà décrite ils expliquent l'importance de la fonction commerciale; Rouen étant à la fois un carrefour au point de rencontre des riches régions agricoles situées au Nord et au Sud de la Seine et consacrées tant à la culture (Pays de Caux) qu'à l'élevage (Pays de Bray - Vallée d'Auge) et une place de transit des produits débarqués ou embarqués.

../..

La rapidité du développement pendant la période de l'entre deux guerres, la magnifique reprise de l'activité depuis 10 ans, malgré l'ampleur des destructions subies, l'expansion économique que connaît actuellement cet ensemble, méritent d'être soulignées.

La Vallée de la Basse-Seine, les abords de Rouen aussi bien en amont qu'en aval se prêtent encore à de nouvelles extensions industrielles. De vastes terrains reliés à la voie d'eau, à la voie ferrée et aux routes sont disponibles et d'aménagement facile. La main d'oeuvre est de compétence variée et le problème de l'habitat encore aigu du fait des innombrables destructions, est en voie de solution avec la réalisation des spectaculaires ensembles de nouveaux logements à Rouen-Sapins, à St-Aignan, Canteleu, St-Etienne-du-Rouvray et Grand-Quevilly.

Ce n'est pas manifester un optimisme excessif que de prévoir dans les années qui viennent, de nouveaux progrès de l'activité économique, tant se trouvent ici rassemblées les conditions nécessaires à la prospérité.

Avril 1960.