

≡ DIEPPE PORT BANANIER

par **Pierre MOUQUET**⁽¹⁾

PRÉSIDENT DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE DE DIEPPE

SON PASSÉ.

Dès l'aube des temps historiques, un Port naturel profondément enfoncé dans la vallée de l'Arques et soumis au mouvement des marées, était fréquenté par les pêcheurs, les pirates et les Normands.

Vers le milieu du XI^e siècle, ceux-ci y firent des installations et créèrent un véritable port qui devint le plus important de la Normandie, commerçant avec les côtes avoisinantes et déjà avec l'Angleterre.

Au début du XIII^e siècle, les Dieppois approvisionnaient Paris en poisson frais par un service régulier de voitures connues ensuite sous le nom de chasse-marée qui avaient priorité sur la route et aux relais.

Nous étions loin à cette époque des transports par wagons isothermes.

Cependant, la rapidité relative avec laquelle il était acheminé permettait que le poisson arrive à Paris dans des conditions parfaitement comestibles.

Bientôt les navigateurs Dieppois s'élancèrent vers des horizons inconnus, à la découverte de terres nouvelles.

En 1364, ils atteignirent la Côte de Guinée où ils fondèrent les comptoirs du Petit Dieppe et du Petit Paris et rapportèrent leur première cargaison d'ivoire et d'autres produits, mais pas encore de bananes.

Puis ce fut les Canaries et le Cap Vert, l'Amérique du Sud en 1488 avant Christophe Colomb, et tandis que l'élan commercial se poursuivait, des campagnes de pêches s'organisaient. La plus importante fut celle de Terre-Neuve réalisée en 1508.

Les rois se rendirent bien vite compte combien la France pouvait tirer gloire et profit des exploits des navigateurs Dieppois et Louis XI, Charles VIII, Louis XII, François I^{er} leur accordèrent une protection particulière.

Dieppe connut alors une grande prospérité.

Des grands travaux furent exécutés dans la ville et le port.

Les flottes commerciales s'accrurent.

Les marins Dieppois parcouraient toutes les mers.

Ils fondaient des colonies en Afrique, au Canada, aux Antilles, Guadeloupe, Martinique, Saint-Chris-

Pourquoi DIEPPE est-il devenu un Port Bananier ?
C'est que son passé et sa situation géographique
l'y préparaient.

tophe, dans l'Océan Indien (Madagascar, Sumatra, Les Indes, etc...).

Ils furent souvent les pionniers et toujours parmi les bâtisseurs de notre futur Empire Colonial.

N'était-il pas naturel qu'un tel passé préparât le présent et que Dieppe fut destiné à accueillir dans son port ces fiers et rapides bananiers qui ont remplacé nos audacieuses mais lentes caravelles sur le chemin qui relie la France à ses terres lointaines.

SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE.

Port de mer d'eau profonde, il est susceptible de recevoir des navires de 10.000 tonnes de portée en lourd.

Il est le plus proche de Paris — 150 km. de la banlieue parisienne — 168 km. du cœur même de la capitale. A proximité de régions riches de consommation.

Ne disposant pas de voies d'eau pour l'évacuation des produits importés, il ne prétend pas prendre place pour le trafic des produits lourds et pondéreux à côté de ports comme Le Havre ou Rouen, qui peuvent transborder sur péniche par grosses quantités : minerais, rondins, matériaux de construction, etc...

Car, en dehors des importations de marchandises de toutes natures nécessaires à l'activité de son hinterland, un port ne doit prétendre à un trafic national que dans la mesure où il y peut être adapté par sa situation naturelle, ses facilités d'accès et ses possibilités d'évacuation.

C'est ainsi que Dieppe, dans le cadre régional, assure un trafic de tous produits nécessaires à alimenter les besoins industriels, commerciaux et agricoles de sa région.

Près de 80.000 tonnes de graines de lin pour les très importantes usines de transformation qui sont installées dans le port.

400.000 tonnes de charbon.

Phosphates et nitrates réclamés par les proches régions de grande culture : Pays de Caux, Vexin, Beauvaisis, Santerre.

(1) Conférence I.F.A.C. - 2^e Cycle - 20 Avril 1945.