

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. LEGOYT

Navigation intérieure en France

Journal de la société statistique de Paris, tome 2 (1861), p. 182-185

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1861__2__182_0

© Société de statistique de Paris, 1861, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

V.

Navigation intérieure en France.

D'après la *Statistique générale de France* (2^e série, *territoire et population*, 1855), on comptait, en France, en 1854, 154 rivières navigables, ayant un parcours total de 8,817,650 mètres, et 97 canaux d'une longueur totale de 4,715,180 mètres, soit une ligne navigable d'une étendue de 13,532,830 mètres. La longueur des rivières navigables se subdivise ainsi qu'il suit, par grand bassin :

NAUVINS.	VERSANTS.	LONGUEUR.
Du Rhin	de la mer du Nord . .	1,007,301 ^m
De la Seine	de la Manche	1,338,758
De la Loire	de l'Océan atlantique.	2,338,917
De la Garonne	du golfe de Gascogne.	2,397,085
Du Rhône	de la Méditerranée .	1,234,641
Longueur totale		8,817,650
Canaux		4,715,180
Total général		13,532,830

Quinze départements n'ont aucune rivière navigable, ce sont : les Hautes- et Basses-Alpes, l'Aube, la Corse, la Creuse, le Doubs, Eure-et-Loir, l'Indre, la Lozère, l'Orne, les Pyrénées- Hautes et Orientales, le Var, la Haute-Vienne, et les Vosges. Trente-six n'ont aucun cours d'eau artificiel, ce sont : les Hautes- et Basses-Alpes, l'Ardèche, l'Ariège, l'Aveyron, le Cantal, la Charente, la Corrèze, la Corse, la Creuse, la Drôme, Eure, Eure-et-Loir, le Gers, l'Indre, l'Isère, la Haute-Loire, le Lot, la Lozère, Maine-et-Loire, la Haute-Marne, la Mayenne, la Moselle, l'Orne, le Puy-de-Dôme, les trois départements pyrénéens, la Haute-Saône, la Sarthe, le Tarn, le Var, le Vaucluse, la Vienne, la Haute-Vienne et les Vosges. Enfin, treize n'ont aucun cours d'eau naturel ou artificiel navigable, ce sont : les deux Alpes, la Corse, la Creuse, Eure-et-Loir, l'Indre, la Lozère, l'Orne, les Pyrénées Hautes- et Orientales, le Var, la Haute-Vienne et les Vosges. Cette situation exceptionnelle est due, pour la plupart de ces départements, à leur situation sur des plateaux élevés et aux difficultés qu'aurait rencontrée, sur un sol montueux, la construction de canaux que, d'ailleurs, il eût été souvent impossible d'alimenter, et qui n'auraient donné, dans ces contrées généralement pauvres et faiblement peuplées, que des produits insignifiants. Malgré des obstacles de même nature, il est probablement réservé à la voie de fer, de dédommager ces départements de l'infériorité de leur situation au point de vue des voies de communication à bon marché.

D'après M. Ern. Grangez, ancien chef de bureau à la direction des ponts et chaussées (*Précis histor. et statist. des voies navigables de la France*, 1855), la navigation n'existait de fait, en 1854, que sur une étendue de rivières et de canaux de 13,114,887 mètres, et sur cette étendue, l'État en avait concédé 1,429 kil., dont 706,237 mètres à titre temporaire, et 722,277 mètres à titre définitif. Les concessions perpétuelles comprennent les canaux ci-après :

DÉSIGNATION DES CANAUX.	DATE des concessions.	LONGUEUR.
Canal de Briare	1638	56,350 ^m
— du Grave ou Léz canalisé	1666	9,576
— du Midi et canal de Narbonne	1666—1810	278,696
— — d'Orléans	1679	73,285
— — de Lunel	1718	8,730
— du Loing et embranchement de Puils-La-Lande	1719—1810	57,854
— de Givors et prolongement exécuté	1761—1831	19,661
— de l'Oureq, de Saint-Denis et de Saint-Martin	1818—1821	119,938
— d'Aire à la Bassée	1822—1829	42,354
— de Roanne à Digoin	1880	56,043
		722,277

Les canaux de l'Oureq, de Saint-Denis et de Saint-Martin, concédés à la ville de Paris, ont été aliénés, jusqu'en 1922, au profit de la compagnie qui les a terminés.

Indépendamment des 1,429 kil. de lignes navigables concédées, il existe, en France, un certain nombre de canaux appartenant à des particuliers, et qui, pour la plupart, ne sont pas du domaine public. Ils ont, en général, été construits à leurs frais, soit pour le dessèchement de leurs terres, soit pour l'exploitation de leurs établissements industriels; ils ont une étendue totale de 72^k,6.

Si l'on retranche des 13,115 kil. de navigation de fait, les rivières et canaux concédés temporairement ou à perpétuité, ou appartenant à des particuliers, soit 1,502 kil., le reste du réseau fluvial (11,613 kil.), représente l'étendue des lignes qui, dans l'état actuel, sont entretenues par l'État et exploitées à son profit, sauf 30 kil. de canaux exécutés à frais communs avec les syndicats, comme, par exemple, ceux du bassin de la Sèvre niortaise.

Plusieurs lois, ayant toutes la date du 6 août 1860, et votées en exécution du nouveau programme économique, inauguré en France par le traité de commerce avec l'Angleterre, ont prescrit le rachat, pour cause d'utilité publique: 1^o de la concession du canal de Roanne à Digoin; 2^o des actions de jouissance de la compagnie d'Arles à Bouc; 3^o de la concession des canaux d'Orléans et du Loing; 4^o de celles des canaux de la Somme et de Manicamp, du canal des Ardennes, de la navigation de l'Oise et du canal latéral à l'Oise; 5^o de celle du canal de la Sensée; 6^o du canal d'Aire à la Bassée; 7^o enfin du canal de Briare.

Peu de temps après la promulgation de ces sept lois, un décret du 4 septembre 1860 réduisait, à partir du 1^{er} septembre de la même année, les droits de navigation, 1^o sur les fleuves et rivières exploités par l'État; 2^o sur les rivières et canaux non concédés des bassins de l'Escaut et de l'Ain; 3^o sur les canaux de Blavet, d'Ille et Rancé, de Nantes à Brest et ses dérivations; 4^o sur le canal de Saint-Quentin; 5^o sur les canaux du Rhône-au-Rhin, de Bourgogne, du Centre, du Berri, du Nivernais, latéral à la Loire et ses canaux de jonction, de Décize, de Fourchambault, de Saint-Thibault et de Nevers, d'Arles à Bouc, de la Somme, de Manicamp, des Ardennes, latéral à l'Oise, d'Orléans, de Loing, de Briare, de Rouanne à Digoin, de la Sensée et d'Aire à la Bassée; 6^o sur le canal des Étangs; 7^o et sur la rivière d'Oise canalisée. La même loi exemptait des droits, les bateaux et bascules à poisson entièrement vides; les bateaux pêcheurs portant uniquement les objets relatifs à la pêche; les bacs, batelets et canots servant à traverser d'une rive à l'autre; les bateaux de propriétaires ou fermiers chargés, pour leur compte, d'engrais, de denrées, de récoltes et de grains en gerbe.

En même temps qu'il dégrévait ce transport des produits par les voies fluviales, le Gouvernement continuait à améliorer les rivières qui forment les grandes artères de la navigation intérieure de l'Empire, et notamment : la Haute-Seine, entre Paris et Montereau (élévation du tirant d'eau à 1^m,60, sur la construction de 12 barrages prescrits sur le décret du 28 juillet 1860); l'Yonne, entre Montereau et Laroche; la Marne, entre Saint-Maurice et Dizy (tête de la voie navigable de Paris à Strasbourg, et dont le tirant d'eau est destiné à être élevé sur 12 barrages); le Rhône, entre Lyon et Arles, c'est-à-dire dans la partie qui unit la Méditerranée aux départements du centre et de l'Est. L'endiguement de la Loire maritime, autorisé par le décret du 24 août 1859, a été poursuivi énergiquement en 1860; un million a été affecté, en 1860, à cette importante entreprise. Sur la Basse-Garonne, la canalisation de la passe de Montferrand a été terminée, et les travaux analogues des passes de Bassens et d'Ambès, autorisés par le décret du 27 janvier 1860, ont été commencés. Plusieurs rivières d'une moindre importance, mais néanmoins très-utiles comme débouchés pour la production locale, la Mayenne, la Sarthe, le Lot, l'Adour, le Var, ont été l'objet d'améliorations qui se poursuivent très-activement. Des travaux de même nature se préparent sur des cours d'eau d'un intérêt plus considérable, et notamment sur la Moselle et la Meuse.

Les canaux ont également donné lieu, dans ces dernières années, à d'utiles travaux. Ainsi, l'embranchement de Nevers sur le canal latéral à la Loire, sera achevé en 1861; celui de l'Aisne à la Marne, a été ouvert en 1860; une grande activité a été imprimée au canal de Marans à La Rochelle; les travaux d'alimentation du canal du Centre sont très-avancés; ceux de l'arrondissement des canaux du Nord ont été commencés. Les mesures ont été prises pour commencer le canal des houillères de la Sarre, les négociations entamées à ce sujet ayant récemment abouti.

Ce n'est pas tout : l'étude générale de nos grands cours d'eau prescrite par l'Empereur, à la suite des désastreuses inondations de 1856, a été faite avec persévérance et touche à son terme. Comme il importait, en attendant, d'assurer, par des ouvrages spéciaux, la sécurité des villes si cruellement atteintes par le fléau, la loi du 28 mai 1858 a pourvu à cette nécessité, en affectant à des travaux de défense, une somme de 20 millions; 45 villes ou centres de population ont été appelées à jouir du bénéfice de cette loi. Dès aujourd'hui, on peut considérer, comme touchant à leur terme, ceux qui s'élèvent autour de Saint-Etienne, Blois, Amboise, Tours, Saumur, Moulins et Vichy, dans la vallée de la Loire; de Lyon, Tain, Glun, Mornas, Roquemaurel, Sorgues, Aramon, Caderousse, Avignon et Barcelonnette, dans la vallée du Rhône. Ils sont commencés pour Romans et Périgueux, et les études sont terminées pour onze autres villes. Espérons que le crédit affecté à cette grande entreprise, suffira, avec le concours des populations intéressées (dans la proportion du tiers environ), pour la conduire à sa fin.

(La fin au numéro prochain.)

A. L.
