JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

T. LOUA

Le port de Paris

Journal de la société statistique de Paris, tome 32 (1891), p. 368-372

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1891__32__368_0>

© Société de statistique de Paris, 1891, 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/

IV

LE PORT DE PARIS (1).

Avant que Paris ne devienne « port de mer », ce qui pourrait arriver si l'on vient à bout d'exécuter le projet de M. Bouquet de la Grye, il nous a paru qu'il ne serait pas sans intérêt de faire connaître l'importance que la Capitale a prise à titre de simple port fluvial. — La notice rédigée par M. Beaurin-Gressier, dans la dernière *Statistique de la Navigation intérieure*, publiée par le Ministère des travaux publics, va nous fixer sur ce point ; cette notice contient d'ailleurs un grand nombre d'informations qui, par elles-mêmes et sans viser au delà, sont tout à fait dignes d'appeler l'attention du public.

Par la Seine et par les rivières et canaux qui y aboutissent, Paris est en relation avec la plus grande partie de la France ; il est relié, de plus, aux bassins de la Belgique et du Rhin : cette situation privilégiée lui assure un mouvement commercial très considérable auquel il a fallu pourvoir aussi largement que possible.

Le port de Paris comprend tout d'abord toute la longueur du cours de la Seine entre les fortifications et, d'autre part, il s'étend sur le parcours des canaux Saint-Martin et Saint-Denis, ainsi que sur la partie du canal de l'Ourcq *intra-muros* qui se termine aux bassins de la Villette, point où viennent aboutir les trois canaux de la ville. Ce vaste bassin, de plus de vingt-cinq kilomètres de développement, est bordé sur une grande partie de chacune de ses rives de bas-ports munis de quais accostables et essentiellement favorables aux opérations d'embarquement et de débarquement.

Indépendamment des magasins, hangars et appareils de manutention, grues fixes et roulantes, monte-charges, bigues, etc., qui garnissent les quais, un grand nombre d'engins peuvent être amenés en un point quelconque du fleuve et contribuent, pour leur part, à faciliter ces opérations.

Les grues seules, soit fixes, soit flottantes, sont au nombre de 90, d'une force totale de 215,000 kilogrammes.

Passons à la navigation.

En 1889, le nombre des bateaux qui sont entrés à Paris ou qui en sont sortis s'est élevé à 36,000. Ces bateaux ont transporté 6,146,916 tonnes, c'est-à-dire plus que le poids des marchandises entrées et sorties du premier port de France, celui de Marseille, lequel n'a été, en 1889, que de 4,474,897 tonnes, commerce général et cabotage compris.

Cet immense trafic se décompose ainsi :

	Tonnes.	
Arrivages	3,897,829	6,146,906
Expéditions	868,868	
Trafic local	671,424	
Transit	708,795	

(1) Voir la *Statistique de la navigation intérieure* (année 1889), publiée par le Ministère des travaux publics. Paris, Imprimerie nationale, 1890.

Pour ne parler que des arrivages et des expéditions, qui forment la partie essentielle du commerce parisien, on remarquera combien est grand leur écart, les arrivages dépassant les expéditions de 3,028,951 tonnes.

La principale cause de cette différence réside dans ce fait que Paris, centre de consommation de premier ordre en même temps que siège d'industries nombreuses et prospères, reçoit d'énormes quantités de combustibles, de matériaux de construction, de matières premières et de produits agricoles, qui sont presque entièrement utilisés et consommés sur place, tandis qu'on n'en transforme qu'une faible partie pour les réexpédier dans toutes les directions sous forme d'articles industriels ou de produits alimentaires.

Contrairement aux arrivages, dont le poids est généralement élevé, les expéditions se composent principalement de produits manufacturés d'un poids relativement faible.

On obtiendrait un résultat tout opposé si l'on considérait la valeur réciproque des arrivages et des expéditions, la valeur des produits manufacturés l'emportant et de beaucoup sur celle des matériaux bruts.

Pour la même cause, d'ailleurs, le mouvement des marchandises dans les gares de chemins de fer offre également une grande différence entre le tonnage des embarquements et celui des débarquements ; toutefois, l'écart est moins fort que pour la navigation, les chemins de fer se prêtant mieux que les voies navigables pour le transport des petits colis, en laissant aux bateaux le soin de transporter les marchandises pondéreuses de faible valeur.

Voici, au surplus, dans quelles proportions la navigation et les chemins de fer se partagent le trafic des marchandises à Paris :

	ARRIVAGES.	EXPÉDITIONS.	TOTAL.
Voies fluviales	3,897,819	868,868	4,766,687
Chemins de fer. . . .	5,850,497	2,309,581	8,160,078
Totaux . . .	9,748,316	3,178,449	12,926,765

Ainsi, pendant que dans les arrivages la part du trafic est de 40 p. 100 pour les voies navigables, elle descend à 27 p. 100 dans les expéditions. — Ajoutons que, dans l'ensemble du trafic parisien, les chemins de fer viennent en première ligne dans le rapport de 81 à 47 ou de 170 à 100, ce qui revient à dire que les chemins de fer transportent près de deux fois plus de marchandises que les bateaux.

On vient de voir combien l'écart entre le tonnage des expéditions et celui des arrivages par voie d'eau est considérable ; le même phénomène ressort de la comparaison du nombre des bateaux transporteurs, mais dans un rapport sensiblement moindre que le précédent.

En effet, tandis que la différence des tonnages est dans le rapport de un à cinq, les différences que présente le nombre des bateaux à l'arrivée et au départ sont dans le rapport d'un à trois.

Cette inégalité des deux rapports indique que les bateaux qui sortent de Paris après s'y être déchargés n'ont presque pas de fret de retour, ce qui oblige la plupart d'entre eux à retourner à vide, ou, du moins, à ne partir qu'avec un faible chargement.

Ces résultats sont mis pleinement en lumière par les chiffres ci-après :

	ARRIVAGES.	EXPÉDITIONS.
Nombre des bateaux chargés	22,253	8,099
Tonnage maximum des bateaux	5,046,633	1,815,091
Poids total des marchandises transportées.	3,897,819	868,868
Capacité moyenne des bateaux	227	224
Chargement moyen	175	107

Le rapport du chargement moyen à la capacité des bateaux, ce qu'on pourrait appeler leur degré d'utilisation, ressort à 77 p. 100 pour les arrivages et à 48 p. 100 seulement pour les expéditions. Ce dernier résultat confirme bien la remarque qui vient d'être faite au sujet du manque de fret de retour.

Considérons maintenant le sens dans lequel a lieu le double mouvement que nous considérons. Voici, à cet égard, les chiffres que nous fournit le document officiel :

Arrivages.

De la haute Seine et de ses affluents . .	1,693,697	3,897,819
De la basse Seine et de ses affluents . .	1,883,343	
De l'Ourcq.	320,779	

Expéditions.

Vers la haute Seine et ses affluents . .	425,199	848,868
Vers la basse Seine et ses affluents . .	337,765	
Vers l'Ourcq.	85,904	

En négligeant le commerce qui se fait par le canal de l'Ourcq, on voit, par ces chiffres, que, pour les arrivages, c'est la basse Seine qui vient en première ligne, tandis que, pour les expéditions, c'est la haute Seine qui occupe le premier rang.

Il est vrai de dire que la supériorité de la basse Seine dans les arrivages tient principalement à ses affluents et notamment à celui de l'Oise, par lequel se fait la plus grande partie du commerce de la région du Nord.

Il nous paraît intéressant, dès lors, d'étudier la question en ce qui concerne seulement le voyage du Havre à Paris et le retour de Paris au Havre.

C'est là, en effet, le point capital à faire ressortir pour répondre aux vues des ingénieurs qui voudraient changer de fond en comble le régime de la Seine de Paris à Rouen.

Arrivages du Havre à Paris.

		BATEAUX.	CHARGEMENT	
Seine. . .	Du Havre à l'Oise. .	3,217	696,302	755,096
	De l'Oise à Paris. .	203	58,794	

Expéditions de Paris au Havre.

Seine. . .	De Paris à l'Oise. .	141	9,633	201,308
	De l'Oise au Havre .	2,260	191,675	

Donc, pendant que Paris reçoit du Havre 755,096 tonnes de marchandises, il ne lui en envoie que 201,308.

Ces tonnages se répartissent ainsi qu'il suit suivant la nature des objets transportés :

	ARRIVAGES au Havre.	EXPÉDITIONS vers le Havre
1. — Combustibles minéraux . .	27,227	»
2. — Matériaux de construction .	149,816	14,273
3. — Engrais et amendements . .	58,601	19,297
4. — Bois à brûler et de service .	45,813	26,366
5. — Machines	»	412
6. — Industrie métallurgique . .	13,621	20,962
7. — Produits industriels	21,092	7,408
8. — Produits agricoles et denrées alimentaires	343,097	22,250
9. — Divers	105,799	90,340
Totaux	755,096	201,308

On pourrait regretter que la nomenclature qui précède ne soit pas suffisamment développée ; elle n'en indique pas moins que la plus grande partie des marchandises reçues du Havre consistent en matériaux et produits agricoles, tandis que les expéditions vers le Havre consistent principalement en marchandises diverses qu'on peut supposer être de poids relativement faible, mais en revanche d'une grande valeur.

N'oublions pas de dire que, pour les bateaux qui arrivent du Havre à Paris, le degré d'utilisation est de 80 p. 100, et de 40 seulement pour ceux qui y retournent.

Résumons cette étude en indiquant le mouvement complet des arrivages et des expéditions qui se font à Paris par les voies navigables.

En voici le tableau :

		ARRIVAGES.	EXPÉDITIONS.
Nombre de bateaux		22,253	8,099
		tonnes.	tonnes.
Tonnage total au maximum d'enfoncement.		5,046,633	1,815,091
Poids total des marchandises transportées		3,897,819	868,868
Moyenne pour un bateau.	Tonnage au maximum d'enfoncement	227	224
	Chargement	175	107
Tonnage effectif par nature de marchandises.	Combustibles minéraux . . .	991,142	47,687
	Matériaux de construction, minéraux	1,567,970	184,452
	Engrais et amendements . . .	80,634	150,919
	Bois à brûler et bois de service.	265,310	50,008
	Machines	56	5,429
	Industrie métallurgique . . .	162,992	117,565
	Produits industriels	79,036	50,395
	Produits agricoles et denrées alimentaires	549,851	119,990
	Divers	193,321	142,423
	Bois flottés de toute espèce. .	7,504	»
	Totaux	3,897,819	868,868
Tonnage ramené au parcours d'un kilomètre . . .		805,024,122	185,877,146
Parcours moyen d'une tonne		206	214

Comparons maintenant ces résultats à ceux des quatre années précédentes.

ANNÉES.	NOMBRE des bateaux chargés.	ARRIVAGES.	ÉXPÉDITIONS.
1885.	33,878	3,294,262	521,158
1886.	35,271	3,771,338	589,244
1887.	35,277	3,740,739	740,379
1888.	35,574	3,849,971	834,639
1889.	36,002	3,897,819	868,868
Augmentation p. 100. .	6.27	18.32	66.70

Ainsi, depuis 1885 jusqu'en 1889, les arrivages n'ont augmenté que de 18 p. 100, tandis que les expéditions se sont accrues de 67 p. 100.

Pendant la même période, le nombre des bateaux chargés a été loin de suivre le mouvement du trafic. Son augmentation n'a été que de 6 p. 100. Il y a donc à peu près le même nombre de bateaux pour un trafic sans cesse croissant; c'est la preuve que les bateaux à fort tonnage tendent à remplacer progressivement les anciens types à faible tonnage. Par là se trouvent favorisés les transports à longue distance.

La traction dans la traversée de Paris a lieu exclusivement au moyen de toueurs ou de remorqueurs à vapeur; mais la batellerie est portée à préférer les remorqueurs, dont les évolutions sont plus aisées et qui peuvent fournir une vitesse supérieure à celle du touage sur chaîne noyée. On peut dire que les deux tiers du trafic reviennent aux remorqueurs.

Quelques mots, pour terminer, sur le transport des voyageurs par bateaux à vapeur qui se fait, tant dans la traversée de Paris que dans la banlieue. Ce transport est assuré par le matériel de deux compagnies dont l'exploitation appartient à une direction unique. Ce sont la Compagnie générale des Bateaux parisiens, formée par la fusion des anciennes compagnies des Bateaux-Omnibus et des Bateaux-Express, et la Compagnie des Hirondelles parisiennes.

Ces deux compagnies disposent de 102 bateaux à hélice, contenant chacun de 235 à 300 voyageurs, et l'ensemble de la flottille peut en transporter 27,000.

A cette flotte il convient d'ajouter le matériel fixe servant à l'embarquement et au débarquement des passagers. Ce matériel comprend 122 pontons. L'exploitation est d'ailleurs organisée de façon à éviter les croisements en rivière; les bateaux qui desservent les escales d'une rive n'accostent jamais celles de la rive opposée.

On a calculé que cette flottille n'a pas transporté en 1889 moins de 31 millions de voyageurs, au lieu de 16 millions en 1888. Cela contribue à donner une idée de l'énorme affluence de voyageurs attirés à Paris par l'Exposition universelle.

T. Loua.