



**HAL**  
open science

# Le Port de Paris : naissance d'un port industriel (milieu du XIXe siècle-1914)

Alexandre Lalandre

► **To cite this version:**

Alexandre Lalandre. Le Port de Paris : naissance d'un port industriel (milieu du XIXe siècle-1914). Histoire. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2017. Français. NNT : 2017PA01H019 . tel-01692458

**HAL Id: tel-01692458**

**<https://theses.hal.science/tel-01692458>**

Submitted on 25 Jan 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne**  
**École doctorale d'Histoire (ED 113)**  
**UFR d'Histoire (UFR 09)**  
**Institut d'histoire économique et sociale (IHE.S)**  
**IDHE.S-CNRS (UMR8533)**

**Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de docteur en histoire contemporaine.**

**Alexandre LALANDRE**

## **LE PORT DE PARIS.**

**Naissance d'un port industriel (milieu du XIX<sup>e</sup> siècle-1914).**

**Thèse dirigée par Michel MARGAIRAZ.**

**Soutenue le 24 mai 2017**

### **VOLUME I**

**Membres du jury :**

**Isabelle Backouche (Directrice d'études à l'EHESS-CRH RHiSoP-HHS (Bureau 553)),  
rapporteuse**

**Dominique Barjot (Professeur de l'Université de Paris 4-Sorbonne UMR 8596 Centre Roland  
Mousnier), rapporteur**

**Anne Conchon (Professeure de l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR8533 IDHE.S-  
CNRS)**

**Michel Margairaz (Professeur de l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR8533  
IDHE.S-CNRS)**

**Brunot Marnot (Professeur à l'Université de La Rochelle-EA 1163 CRHIA)**

## **Remerciements :**

Je tiens tout d'abord à remercier mon directeur de recherche, Monsieur Michel MARGAIRAZ pour avoir eu la bonté et la patience de reprendre mon travail de thèse et de m'avoir permis d'aboutir là où je souhaitais véritablement parvenir, sans en avoir toujours été conscient. J'ai été vraiment heureux de notre si fructueuse collaboration.

Je remercie également tous les membres du jury de ma soutenance, et plus spécialement Monsieur Dominique BARJOT. Je lui suis sincèrement très reconnaissant d'avoir accepté de participer à ma soutenance. Et ce sera un honneur pour moi de recevoir ses remarques et critiques. Car j'ai bien conscience des nombreuses faiblesses de mon travail, et je m'excuse auprès des membres du jury et de mes éventuels lecteurs.

Ensuite, je remercie Monsieur Laurent ROBLIN, conservateur du Musée de la batellerie pour son accueil chaleureux et enthousiaste. Je lui adresse toutes mes plus sincères amitiés.

Je remercie M. Jean PACPOUL, documentaliste aux Archives de la Section des Canaux de Paris, pour sa gentillesse, et notamment d'avoir photocopié de nombreuses archives qui m'ont été extrêmement précieuses. Je suis très reconnaissant à Madame Catherine Nicoletta du service des Archives de la Section des Canaux de Paris pour son « coup » de pouce de dernière minute...

Je remercie également Monsieur Olivier COTTAREL et son équipe des archives de la chambre de commerce de Paris, pour leur accueil et leur efficacité. Il est un des rares archivistes à m'avoir pris au sérieux lorsque je parlais d'étudier le port de Paris.

Je remercie le personnel de la bibliothèque de l'INSEE pour son accueil à la fois détendu et d'une efficacité remarquable, qualité qui est suffisamment rare pour être soulignée.

Je remercie également Monsieur Jean MILLARD du service juridique du port autonome de Paris (aujourd'hui ports de Paris Haropa). Je remercie également le service des statistiques, de la communication de ce même établissement, le Service de la Navigation Amont qui m'a permis de découvrir les fameux magasins d'Austerlitz...

Je rends hommage aussi au regretté François CARON, qui malgré sa passion pour les chemins de fer, a contribué à la formation des plus farouches canalistes !

Je rends aussi hommage et remercie à l'association Ville-Univers.

Sur le plan personnel, je dois aussi remercier ma famille, sans qui la présente thèse n'aurait jamais pu voir le jour. Aucun mot ne saurait exprimer ma gratitude. Je dois remercier plus particulièrement Madame Marie-Louise LALANDRE, ma mère, Monsieur David LALANDRE, mon frère et sa compagne Céline DENAT, d'avoir bien voulu relire l'introduction et la conclusion, leurs corrections, avis, conseils m'ont été extrêmement précieux. Je n'oublie pas mon autre frère Daniel LALANDRE et bien sûr mon père Philippe LALANDRE pour son soutien indéfectible, matériel, technique ou moral et nos longues conversations sur l'Histoire.

Bien entendu, je pense à mes amies et amis, certains m'ont apporté une aide directe, d'autres une aide morale, qui n'en a pas été moins précieuse. En tout cas, ils occuperont toujours une place spéciale dans mon cœur. Malheureusement, je ne peux pas toutes/tous les citer, et je m'excuse d'avance pour les omissions... Il n'y a aucun ordre de préférence, je les cite en vrac : Mlle TRAN Nhu, Mlle LUONG Maiez, Mlle HUNG Shiau des étoiles, Mlle NGUYEN Kim-Cuong, Mlle CHANG Pe-Jou, Mlle ZHANG Shuang, Mlle HSIEH Yu-Hsin, Mlle HUANG Yahsien, Mlle CHI Yi-Ting, Mlle SOMA Atsumi, M. MAHEMARA Keisuke, M. SONG Dae-hyeon, Mlle HANG Ho, Mlle Ngoc LAN PHAN, M. LIN Ting-Hsu, Mlle LIU An-Chi, Mlle NGUYEN Quyen, M. Olivier JOURDAIN, (merci pour tes premiers essais de numérisation !)...

Je ne pensais pas faire autant de remerciements, mais je ne dois pas oublier mes trois plus grandes inspiratrices pour cette recherche, à savoir les deux sœurs jumelles, l'Yonne, la Seine... et la Durance dont le goût si cher à Giono m'accompagnera jusqu'à la fin de mes jours. Il ne faudrait pas omettre non plus la musique, la peinture, la littérature, cette recherche a souvent été le prétexte pour m'imprégner de la beauté de la vie : Debussy, Ravel, Tournemire, Magnard, les impressionnistes qui sont trop nombreux pour être cités et bien évidemment Émile Zola, Hector Malot (pour le tour de France en voie d'eau qu'il nous propose) et tant d'autres...

## **Liste des abréviations usitées :**

AN : Archives Nationales.

AD : Archives départementales.

AP Archives de Paris.

AMB Archives Municipales de la Batellerie.

ACCIP : Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

CGT : Confédération Générale du Travail.

CMP Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris

C.S.S. : Compagnie des Sablières de la Seine

PLM : Paris Lyon Marseille

H.P.L.M. : Havre Paris Lyon Marseille

O.N.N. : Office Nationale de la Navigation

P.A.P. : Port Autonome de Paris.

PO Paris-Orléans

## Introduction générale : écrire et penser l'histoire d'un port improbable : le port de Paris.

---

### *Les défis à relever pour une définition du sujet.*

Un port est un lieu ambigu, une interface entre l'eau et la terre : il n'est ni tout à fait l'un, ni tout à fait l'autre. Bien que composante du paysage urbain, les berges des fleuves semblent receler une dimension singulière, et constituer un lieu à part qui n'est pas tout à fait la ville<sup>1</sup>. Le héros du roman d'Émile Zola, Claude Lantier, se réfugie ainsi loin des tumultes de son existence et de la ville dans la peinture, à l'ombre du pont des Saints-Pères ou au port de Saint-Nicolas<sup>2</sup>, au point de devenir un familier des employés de la navigation qui lui gardent ses peintures fraîches de manière à ce qu'il n'ait pas à les transporter chaque jour de son domicile aux quais séquanais<sup>3</sup>. L'écrivain décrit fort bien ce statut si singulier des bords de la Seine : « *C'était une joie pour lui, ce refuge, sous ce Paris qui grondait en l'air, dont il sentait la vie ardente couler sur sa tête* »<sup>4</sup>. Pourtant, ce même lieu étrange, ou tout au moins étranger à la ville, apparaissait comme le théâtre d'une activité portuaire intense : « [...] *la grue la Sophie, manœuvrait, hissait des blocs de pierre ; des tombereaux venaient s'emplier de sable; des bêtes et des hommes tiraient, s'essoufflaient sur les gros pavés en pente qui descendaient jusqu'à l'eau, à ce bord de granit où s'amarrait une double rangée de chalands et de péniches; et, pendant des semaines, il s'était appliqué à une étude, des ouvriers déchargeant un bateau de plâtre, portant sur l'épaule des sacs blancs, poudrés de blanc eux-mêmes, tandis que, près de là, un autre bateau, vide d'une large tache d'encre* »<sup>5</sup>. Enfin, ce commerce ne se caractérisait pas seulement par son intensité, mais il revêtait une dimension

---

<sup>1</sup> Émile Zola, *L'œuvre*, Paris, Le Livre de poche *Classique*, 1996, p.334. Comme en témoigne la précision des descriptions dans ses œuvres, Zola avait mené des recherches approfondies sur la navigation fluviale à Paris. Voir « Notes sur Paris », dans Émile Zola, *Carnets d'enquêtes : Une ethnologie inédite de la France*, Paris, Plon, Terre humaine/Plon, 1993, p.285. La Seine se manifeste comme un des « personnages » récurrents chez Zola qui la dissémine effectivement dans ses romans : dans la série des Rougon-Macquart, *L'œuvre* est sans doute le roman qui décrit le plus volontiers les berges de la Seine, à Paris ou en dehors de la capitale, et plus spécialement, l'activité portuaire. Toutefois, la Seine apparaît également dans *La Curée* (1872), *Son excellence Eugène Rougon* (1876), *La Débâcle* (1892), et en filigrane dans *Le Ventre de Paris* (1873)... En dehors de la fameuse série, il faut mentionner bien entendu *Thérèse Raquin* (1867), où le fleuve apparaît bien plus que pour simplement planter le décor, et joue un rôle majeur dans l'intrigue.

<sup>2</sup> Localisé sur la rive droite de la Seine, le port Saint-Nicolas a porté également le nom de port du Louvre et plus anciennement de port du Musée, il constitue une portion de l'actuel port du Louvre. Il sera question à plusieurs reprises de ce port dans le courant de la thèse.

<sup>3</sup> Les bords de Seine et de ses affluents ont constitué une source majeure de la peinture de ce siècle. Sans les transformations que connut le réseau navigable, l'histoire de l'art aurait pu être différente. Le thème de la Seine et de la peinture au XIX<sup>e</sup> siècle a fait l'objet de nombreuses expositions, recherches...

<sup>4</sup> Situé dans les 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements de Paris, le quai des Saints-Pères commence au pont des Arts pour finir au pont Royal.

<sup>5</sup> Émile Zola, *L'œuvre*, *op. cit.*, pp.334-335.

dépassant le simple cadre régional : « *Le port Saint-Nicolas le passionna d'abord de sa continuelle activité de lointain port de mer, en plein quartier de l'Institut*<sup>6</sup> ».

Le port de Paris est l'un des aspects/lieux les plus méconnus de la région parisienne. De prime abord, il peut sembler insolite de parler de « port » pour la capitale. Nombre de Parisiens ignoraient et ignorent encore aujourd'hui, jusqu'à son existence même. En effet, le port de Paris n'a longtemps correspondu à aucune entité administrative bien déterminée, et cela, au moins pour la période qui concerne cette étude. En outre, l'autre obstacle de la compréhension de notre sujet consiste dans le fait que l'étendue géographique du port de Paris a considérablement évolué du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours.

Dans ces conditions, le port de Paris ne correspond pas à la définition traditionnelle du terme. On doit observer, en premier lieu, qu'il s'agit d'un port fluvial. Le terme *fluvial* n'est pourtant pas tout à fait pertinent, puisque des petits caboteurs remontent la Seine jusqu'à Paris. Il serait alors plus approprié de parler de « port intérieur », sauf que certains d'entre eux revêtent une physionomie maritime plus marquée, tels les ports des grands lacs américains ou encore ceux de la mer Caspienne... Le terme *port fluvial intérieur* semblerait peut-être plus adapté. Cependant, cette définition s'appliquerait de même à Rouen, à la différence près que cette ville possède *a priori* une vocation maritime sensiblement plus prononcée. La difficulté de définir le port de Paris tient au fait qu'il consiste en plusieurs types d'installations : canaux, ports à darses, ports sur berges (quais droits et ports de tirage) et par voie de conséquence, à des réalités protéiformes. Ainsi, les ports de Gennevilliers, de Bonneuil et Limay correspondraient mieux à la définition moderne d'un port, dans la mesure où ils se composent de darses avec tout l'équipement destiné à recevoir des marchandises, et d'une zone industrielle portuaire incluant des activités industrielles plus ou moins liées à l'activité portuaire... et d'un hinterland formé par les zones où se trouvent disséminées leurs marchandises. Les autres catégories d'installations sur le fleuve et les canaux correspondraient plutôt à l'image classique de l'activité fluviale avec une berge équipée ou non d'un quai, pouvant se révéler de tous les types (palplanches métalliques, quais droits en pierre ou béton, etc.), et bien entendu de grues. Le port de Paris apparaît ainsi tel un réseau de rivières, de canaux et de bassins (bassins de La Villette et de Pantin...). Certains analystes préfèrent parler *des* « ports de Paris », en soulignant avec le pluriel, à juste titre, le caractère hétéroclite de ce dispositif portuaire<sup>7</sup>. Néanmoins, au XIX<sup>e</sup> siècle, on parlait également des

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, p.334.

<sup>7</sup> Voir notamment la préface de l'ouvrage suivant : Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, 159p. Toutefois, l'auteur cherchait avant tout à rendre compte de

« ports de Paris », c'est-à-dire des installations sur la Seine, par opposition aux canaux, ce qui ne renvoyait pas tout à fait à la même réalité. Il faut noter que depuis 2010, le port autonome de Paris a été rebaptisé « Ports de Paris »<sup>8</sup>.

La délimitation spatiale de notre sujet bute sur diverses complications. La première consiste à s'interroger si l'on doit cantonner cette étude aux installations portuaires de Paris *intra-muros* ? La question se révèle fondamentale dans la mesure où le port de Paris s'est conformé à l'évolution progressive des transferts de l'industrie parisienne vers la périphérie de la capitale. Celle-ci se voit de moins en moins tolérée par ses habitants, et surtout face à une conception urbanistique aspirant à la *monumentalisation* de Paris<sup>9</sup>, où évidemment des activités telles que les industries ne trouvaient plus guère leur place... Les industries se montraient, en outre, gourmandes en surfaces, et seule la banlieue paraissait offrir les conditions nécessaires au déploiement de leurs activités<sup>10</sup>. L'évolution des installations portuaires de la région parisienne a suivi, bien évidemment, celle de l'industrie : développement des ports de La Villette, d'Ivry, du canal Saint-Denis... Ce mouvement s'est opéré sur près de deux siècles. Même si le terme était déjà employé, les relevés de la navigation effectués par le ministère des Travaux publics ont, sans doute, contribué à la popularité de l'expression « port de Paris » dont la première mention officielle, et par voie de conséquence, historique, se formulait de la sorte :

« Dans la traversée de Paris, les quais de la Seine, ainsi que ceux des canaux Saint-Martin et Saint-Denis, sont aménagés en vue de pourvoir à tous les besoins de la navigation. Les points où s'effectuent les embarquements et les débarquements sont nombreux ; ils se succèdent à intervalles si rapprochés que cette section du fleuve et ses annexes *forment, pour ainsi dire,*

---

l'activité de chacun des ports de Paris et de sa banlieue. En ce sens, il adoptait une vision plus large de l'activité portuaire, et avait parfaitement perçu les interactions entre la capitale et sa périphérie et saisissait bien la globalité de l'activité portuaire. Il est l'un des premiers à avoir montré l'importance des ports de banlieue, ou à tout le moins, à avoir popularisé la connaissance de l'activité portuaire dans toute la région parisienne, et pas seulement dans Paris *intramuros*.

<sup>8</sup> Ce déplacement sémantique n'est pas anodin. En effet, l'ouvrage de Jean Millard publié en 1994 s'intitulait « Paris, Histoire d'un port. Du Port de Paris au Port autonome de Paris ». À l'occasion de mon propre ouvrage, le port autonome de Paris préférait souligner la dimension francilienne du port, tandis que l'éditeur souhaitait tout de même ancrer le livre par rapport à la capitale. Un compromis fut donc trouvé : « *Les ports de Paris et d'Île-de-France* ».

<sup>9</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, 430p.

<sup>10</sup> Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, P.U.F., 1964, pp. 81-87. Néanmoins, comme on l'observera, cette évolution s'est révélée bien plus lente et plus complexe que ce que l'on aurait pu le croire, Paris conservant sa primauté pendant longtemps encore...



*un port unique*<sup>11</sup> desservant différents quartiers de la ville et de sa banlieue. Ainsi défini, le port de Paris est l'objet d'un trafic considérable qui le place au premier rang<sup>12</sup>. »

En 1889, les mêmes relevés ajoutèrent la portion intra-muros du canal de l'Ourcq et insistèrent sur le rôle du bassin de la Villette en tant que point de jonction entre les trois canaux à la faveur des travaux de rénovation de ces deux ouvrages. Les années suivantes, la définition n'a guère varié, en dehors de quelques précisions au sujet de l'outillage et des infrastructures. Les services des Ponts-et-Chaussées considéraient ainsi « *la Seine et les canaux affluents du département de la Seine comme les bassins gigantesques d'un port unique, dit de Paris*<sup>13</sup> ». Il importe de noter que le ministère des Travaux publics ne bornait pas cet ensemble portuaire à la seule capitale intra-muros, mais prenait en compte ses interactions avec la banlieue. L'impression d'unicité se trouvait renforcée par le fait que les statistiques de ce même ministère ne fournissaient pas les tonnages transbordés spécifiquement sur chaque quai, mais seulement des chiffres globaux<sup>14</sup>. Pourtant, cette définition s'avère, somme toute, exclusivement technique, pour ainsi dire « logistique », elle évacue toute dimension administrative. C'est-à-dire que même s'il n'existait pas d'organe propre à gérer ces ports, cette définition n'évoque pas même les acteurs encadrant, ou ne serait-ce que chargés d'entretenir, surveiller, ces quais... Le « port de Paris » se trouve ainsi « dépolitisé », dans le sens de « extrait » de son contexte urbain, comme extraite de la cité, afin qu'il apparaisse avant tout comme une entité économique et technique, quasi abstraite aux yeux des ingénieurs du corps des Ponts-et-Chaussées, ou tout au moins, du point de vue de la représentation officielle qu'ils en font. Malgré cette disparité, de manière paradoxale, l'unicité du terme port de Paris semblait tenir à cœur aux différentes administrations encadrant l'activité portuaire : « *Pour le service des ponts et chaussées, qui construit et entretient les quais, pour celui de la navigation fluviale, filiale de la préfecture de police, qui régit l'exploitation et le trafic du fleuve, pour la ville, qui perçoit ses redevances sur les arrivages fluviaux et préside aux destinées du bassin de la Villette, l'expression Ports de Paris, au pluriel, est plus qu'une superfétation, c'est une hérésie*<sup>15</sup> ». C'était toute l'étrangeté d'un port dépourvu de réel statut, mais dont l'unicité économique semblait remporter l'unanimité auprès des administrations qui le régissaient.

---

<sup>11</sup> Nous soulignons.

<sup>12</sup> Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Division de la navigation. Service spécial de statistique. Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé du tonnage des marchandises transportées sur les fleuves, rivières et canaux pendant l'année 1883, Paris, Imprimerie Nationale, 1885, p.34.

<sup>13</sup> Auguste Pawlowski, *op.cit.*, p.IX.

<sup>14</sup> D'où l'importance de la question des statistiques. Voir plus loin le développement sur ce thème.

<sup>15</sup> *Ibid.*

Considéré dans son sens le plus large, le « port de Paris » correspondait, pour d'autres analyses<sup>16</sup>, à un ensemble bordé d'une soixantaine de kilomètres de rives, dont une partie était destinée à la batellerie. Au seuil du XX<sup>e</sup> siècle, il se composait d'une quarantaine de ports au sens le plus souvent de sections de quais, offrant ainsi en Seine plus de 26 km et de 9 à 10 km de rives accostables sur les canaux. L'administration des Ponts-et-Chaussées attribuait au port de Paris, en dehors des canaux et des sections fluviales dans Paris intra-muros, toute la partie extérieure du canal de Saint-Denis jusqu'à la jonction avec la Seine à la Briche, alors qu'administrativement, en 1911, au moment où ont été créées les commissions pour réfléchir sur l'avenir des infrastructures portuaires, après la crue de 1910, le port s'étendait sur près de 28 à 30 km de voies et de bassins<sup>17</sup>. Ces installations portuaires se révélaient cependant d'inégales qualités : certaines devenues obsolètes à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle<sup>18</sup>, demeuraient des ports de tirage et se trouvaient parfois dépourvues de matériel<sup>19</sup>. D'autres consistaient en ports droits équipés d'une arête de quai perpendiculaire contre laquelle les bateaux bénéficiaient de la possibilité d'accoster, c'est-à-dire, en 1911, un peu plus de 9 000 mètres, dont 4 000 sur la rive droite et 5 000 sur la rive gauche. Sur les canaux, la largeur des quais droits atteignait 7 kilomètres.

De fait, après la période étudiée dans la présente thèse, les publications du service technique du port de Paris de 1933 et 1958 intégraient les ports de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne. Il faut donc y adjoindre : Choisy-le-Roi, Alfortville, Ivry, Charenton, Bercy en amont, Issy, Billancourt, Boulogne, Puteaux, Courbevoie, Levallois, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis en aval, Pantin à la sortie du canal de l'Ourcq... Il s'agit, en quelque sorte, de « dépendances » de la grande ville par rapport à leurs centres d'emménagement, de concentration, de distribution de vivres, de matériaux et de forces, avec leurs entrepôts, ateliers et usines, etc. Une étude du port de Paris ne saurait donc se cantonner simplement à la ville, et cela d'autant plus qu'au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les installations portuaires tendirent à disparaître des quais parisiens pour se transférer vers les périphéries, voire dans l'ensemble de l'actuelle Île-de-France<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> À savoir celle de François Maury, mais surtout d'Auguste Pawloswki. En fait, il s'agit de celle adoptée pour cette thèse aussi, tout en prenant, et en prenant en compte les multiples conceptions. Au contraire, l'objectif vise à les envisager, comparer, confronter...

<sup>17</sup> Répartis comme suit : 1) Seine : Traversée de Paris des fortifications amont aux fortifications aval, par le grand bras du fleuve : environ 12 km. Autres bras du fleuve : 2 km. 2) Canal Saint-Martin : 4,5 km. 3) Canal de l'Ourcq [bassins de La Villette jusqu'aux fortifications] : 2 km 4) Canal de Saint-Denis et bassins : 7,5 km.

<sup>18</sup> Et les autorités tardèrent à les convertir en ports en droit...

<sup>19</sup> Bien qu'il soit malaisé de fournir un chiffre précis, le port de Paris aurait employé encore autour de 2 000 ouvriers pour le déchargement des péniches.

<sup>20</sup> Même si la précocité ou non de ce mouvement peut prêter à discussion.

**Figure 1 Le canal Saint-Denis au début du XX<sup>e</sup> siècle.**



Cette photographie du début du XX<sup>e</sup> siècle témoigne à la fois de l'intensité du trafic du canal Saint-Denis, de sa vocation industrielle et commerciale, mais elle justifie également l'appellation de « port municipal » ; plus qu'un simple canal, il s'agit d'un alignement de plusieurs kilomètres de quais accostables, et d'autant d'activités portuaires potentielles [archives personnelles].

Après avoir défini d'une part, la typologie du port de Paris, et d'autre part, sa géographie, il convient d'en déterminer la fonction. En effet, deux types de ports doivent être distingués : les ports de transit et les ports de consommation. Un port de transit reçoit des marchandises majoritairement destinées à être réexpédiées. Ce sont souvent les ports maritimes tels que Le Havre, Rotterdam... encore faut-il remarquer que ces villes ont développé une zone industrielle portuaire. Toutefois, une partie notable de leur trafic se contente de transiter. Par exemple, le port de Rouen reçoit des matières premières vouées à la région parisienne : charbons, céréales... Les marchandises sont transbordées des navires de mer à destination du rail, de la route ou encore de la voie d'eau. De même, il existe des ports intérieurs de transit à l'instar du port de Duisbourg, dont les marchandises transitent vers Hambourg ou inversement. Or, tel n'a jamais été vraiment le cas pour Paris et son port. Paris s'avère avant tout un port de consommation, dont la vocation consiste à recevoir les marchandises à moindre frais, et pour certaines, à les convoier au plus près des consommateurs : usines électriques, chantiers de construction, ce qui explique en partie la structure de notre sujet<sup>21</sup>. Toutefois, ce constat ne signifie pas qu'il n'y ait pas eu de tentative

---

<sup>21</sup> Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, IV-4.61(13), Charles Lavaud, « Le port de Paris », mai 1925, Chambre de Commerce de Paris.

de modifier cette vocation, bien au contraire, le siècle fut marqué par la volonté d'un autre Paris, et de ce fait, d'un autre port de Paris.

L'autre problématique réside dans la complexité administrative de l'ensemble portuaire envisagé. L'objet de notre étude constitue une vaste mosaïque de ports qui n'a été gérée par aucune administration spécifique jusqu'à la création du port autonome en 1968<sup>22</sup>. Observateurs et usagers du port regrettaient certes, une telle situation, qu'ils jugeaient déplorable, dans la mesure où elle empêchait effectivement toute gestion rationnelle, ou bénéficiant au moins d'une certaine coordination : « *Il n'en reste pas moins établi que l'organisation est trop complexe et que l'unité de direction indispensable à toute grande entreprise, n'y est pas assurée*<sup>23</sup>. »

Un autre élément permettait de souligner le caractère « portuaire » de Paris, à savoir le rapport entre le trafic en tonnages absolus et le tonnage-kilométrique. En effet, le tonnage absolu sur la Seine dans la traversée de Paris se rangeait à lui-seul au premier rang quasiment tout au long de la période étudiée devant les autres sections (Escaut, Oise...). Le plus remarquable est que son trafic-kilométrique s'avère relativement plus modeste, celui-ci étant le produit du tonnage absolu par la distance parcourue par ces tonnes. En effet, la traversée de Paris s'étend « seulement » sur une douzaine de kilomètres, ce qui montre l'intensité du trafic. D'ailleurs, un autre indicateur significatif était celui des arrivages qui se situent également au premier rang français. Par exemple, en 1882, le tonnage-kilométrique de la 7<sup>e</sup> section de la Seine, c'est-à-dire le parcours entre la Briche et Conflans-Sainte-Honorine, se montait à 87,9 millions de tonnes kilométriques, contre 20,6 millions pour la traversée de Paris, soit presque quatre fois moins pour ce dernier. Pourtant, en termes de tonnage effectif, son trafic figurait en première place, avec 2,9 millions de tonnes, pour la même année, contre 2,3 millions pour la section entre la Briche et Conflans<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Le port de Bonneuil a été construit par l'État pour des besoins militaires, la Chambre de commerce de Paris fut conviée à développer les installations, mais progressivement elle se désengagea. Finalement, l'Office National de la Navigation se chargea de son développement. La police des ports a longtemps été à la charge de la Préfecture de Police qui en est déchargée dans les années 1930 au profit du département de la Seine. Il n'est devenu opérationnel qu'après la seconde guerre mondiale pour devenir actuellement la seconde plate-forme multimodale du Port autonome de Paris.

<sup>23</sup> Bulletin municipal officiel du mardi 18 avril 1905. Renvoi à l'Administration à la 6<sup>e</sup> Commission de M. Jolibois et de plusieurs de ses collègues relative à l'unification des services administratifs du port de Paris, pp.101-102.

<sup>24</sup> Bien que figurant tout de même à la 4<sup>e</sup> place.

***Problématiques : les facteurs de dynamisme des voies navigables sur l'économie parisienne.***

La difficulté de notre sujet tient au fait que celui-ci ne correspond pas à un ensemble cohérent du point de vue tant physique (réseau de voies d'eau) qu'administratif. Les sources d'archives se trouvent, par conséquent, écartelées entre diverses institutions : archives nationales, départementales, de la préfecture de Police, municipales, de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, du Musée de la batellerie... L'enjeu de son étude consiste à synthétiser un sujet qui a évolué de manière confuse. Il faudra donc se montrer capable de cerner les logiques de son évolution, de déterminer finalement comment le port de Paris s'est adapté aux mutations économiques. Les choix des décideurs ont-ils été judicieux ? Quels ont été les facteurs de son développement ? Quels ont été les freins ? ... L'autre questionnement vise à s'interroger sur la capacité de la batellerie à s'adapter aux nouvelles conditions économiques. Quels modes techniques, économiques, composèrent la dynamique de transport fluvial, plus particulièrement sur la Seine à Paris ? Quelle a été la contribution du fleuve à l'économie de l'agglomération parisienne ?

L'autre grande interrogation consiste à réfléchir en quoi la batellerie a contribué ou non à favoriser l'industrie française, notamment sous l'emprise du libre-échange et du protectionnisme. La navigation intérieure a souvent été accusée d'avoir favorisé les importations de marchandises telles que les combustibles minéraux britanniques, les céréales des nouveaux mondes, les vins d'Espagne et d'Algérie, etc. Il convient d'examiner en quoi ces assertions se vérifient dans les faits, si elles n'appellent pas quelques nuances. Au final, ces questions reviennent à un questionnement bien plus large : la batellerie a-t-elle représenté un frein ou un moteur pour l'économie française, et plus spécifiquement parisienne ?<sup>25</sup> C'est encore reposer la question de la pertinence des politiques menées en faveur ou au détriment des voies navigables.

---

<sup>25</sup> Ce qui n'est pas forcément la même chose.

***Intérêt de la recherche : envisager sous un nouvel angle le rôle de la navigation avant la Première Guerre mondiale.***

**La part de l'utopie dans la compréhension des infrastructures.**

L'objet de thèse débute à une époque durant laquelle le transport fluvial se trouve confronté aux effets de la concurrence des chemins de fer. Il lui faudra plusieurs décennies pour s'adapter et revêtir une nouvelle fonction, à savoir celle, quasi exclusive, de pourvoyeuse de pondéreux. Cette conversion s'est opérée essentiellement à travers l'amélioration des infrastructures fluviales. Le XIX<sup>e</sup> siècle apparaît de façon simultanée comme un siècle marqué par l'avènement de la technique et du rationalisme, mais ces deux mêmes éléments ont, de manière paradoxale, encouragé les utopies. Au point que souvent, les sources liées aux projets se révèlent plus abondantes que celles se rapportant strictement à l'exploitation d'un ouvrage, un entrepôt... Les sources se montrent ainsi plus prolixes quant au processus d'élaboration des projets ou à l'égard des échecs... Toutefois, la part d'utopie de ces documents n'enlève rien à leur intérêt, non seulement en termes de représentation, mais tout autant pour les informations qu'ils contiennent le plus souvent. Cette approche n'est pas inédite. Les projets de ports et entrepôts parisiens dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ont suscité de nombreux articles, surtout depuis celui de Barrie M. Ratcliffe<sup>26</sup>, qui s'est efforcé d'étudier minutieusement des projets qui avaient échoué pour finalement être oubliés avec l'avènement des chemins de fer. Pourtant, ces projets ont fait l'objet de nombreuses spéculations et discussions, et ils éclairent sur les enjeux économiques, commerciaux et urbanistiques, voire stratégiques exprimés dans les débats qu'ils ont suscités<sup>27</sup>.

La modernisation portuaire revêtait deux volets : l'amélioration de l'outillage en vue d'optimiser le conditionnement des marchandises et une vision plus globale de la fonction du port de Paris, voire de Paris lui-même. Paris port de mer appartient à cette dernière. Il est possible de parler d'une opposition entre le « port réel » et le port « mythique », à savoir une voie alternative visant à transformer la vocation portuaire de la capitale. Des tentatives de réconciliation entre les deux visions se manifesteront à travers la création du port d'Ivry, au travers des commissions entre 1911 et 1914 sur la modernisation de l'outillage portuaire, et plus tard sur les grandes réalisations que sont les ports de Gennevilliers et de Bonneuil...

---

<sup>26</sup> Barrie Michael Ratcliffe, « The business elite and the development of Paris: interventions in ports and entrepôts, 1814-1834 », *Journal of European economic history*, 1985, pp.95-142. Mais consulter aussi : Sara Von Saurma, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in Béatrice Andia, Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris, Délégation à l'action artistique de Paris*, Paris, 1994, pp.118-132 ; Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, pp.352-358.

<sup>27</sup> Claire Lemercier, *La Chambre de Commerce de Paris, 1803-1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques*, sous la direction de Gilles Postal-Vinay, École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), 2001, p.430 [Version électronique].

Les conflits constituent souvent un des moteurs de l'histoire, ou tout au moins, permettent d'en mieux cerner les dynamiques. Sans prétendre à une dialectique hégélienne<sup>28</sup> ou marxiste, il n'en demeure pas moins que les mutations de la navigation s'inscrivirent bien dans la confrontation avec les nouvelles contraintes qu'imposa l'avènement de l'ère ferroviaire. En réalité, cette révolution dépassait largement la simple entrée d'un nouveau mode de transport, elle correspondait à un bouleversement bien plus considérable, à savoir la révolution logistique que sous-tendaient les nouvelles techniques issues de la révolution industrielle et plus encore, d'un déplacement de l'échelle spatiale. Cette évolution a ainsi mis en congruence activités commerciales, travaux publics, industries... Les ports sont devenus un élément et un enjeu de ce vaste mouvement d'industrialisation et de mondialisation<sup>29</sup>. Les enjeux que représentaient les politiques de transports se révélaient donc considérables, car en dépendait la puissance économique d'un pays. La rivalité entre les chemins de fer et la batellerie résultait de ces enjeux. En un sens, cette thèse dépeint une « guerre » entre deux modes de transports, cette vaste bataille dont le terrain s'étendrait sur tout le bassin parisien, dans la mesure où Paris constituait l'axe de gravité de l'économie française, ou tout au moins, des voies de communication, et plus particulièrement de la batellerie<sup>30</sup>. Certes, il s'agissait bien évidemment d'un conflit « pacifique<sup>31</sup> ».

Étudier la batellerie au XXI<sup>e</sup> siècle revient, en apparence, à envisager celle-ci telle une technologie désuète ou l'évocation d'une époque révolue... De la même façon, les Français semblent avoir oublié la source d'énergie dont leur économie dépendait dans de très larges proportions, et à une date qui n'était pas si reculée, à savoir le charbon. Péniches et centrales thermiques au charbon paraissent avoir sombré dans les tréfonds de l'Histoire... Pourtant, ce point de vue ne correspond pas forcément à la réalité : le charbon demeure une source d'énergie majeure et est toujours employé par des puissances économiques que l'on ne saurait

---

<sup>28</sup> Georg Wilhelm Friedrich Hegel, *La raison dans l'histoire* : introduction à la Philosophie de l'histoire, trad. Kostas Papaïoannou, Plon, 1965, pp.177-230.

<sup>29</sup> Bruno Marnot, *La mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012 ; Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, p.1.

<sup>30</sup> Les statistiques de la navigation intérieure reprenaient pour le compte des voies navigables le « réseau en étoile » de Legrand. Toutefois, il y avait, quand même, une certaine logique de prendre Paris comme centre nodal, dans la mesure où ce choix ne résultait pas purement de motivations politiques de renforcer la centralité de la capitale. Mais de manière plus prosaïque, Paris se trouvait localisé à la confluence des cours d'eau du bassin séquanien. La simple logique des trafics encourageait à ce découpage, le contraire n'aurait guère été naturel.

<sup>31</sup> Pas toujours si pacifique, comme on l'évoquera, des conflits parfois violents ont pu se produire, notamment des émeutes de marins. Il est possible de citer encore les grèves de sablières, qui résultèrent, en un sens, de la concurrence avec les chemins de fer qui obligèrent à une surspécialisation des voies navigables, et une recherche extrême des bas coûts et de la disparition du modèle familial qui prévalait dans les sablières.

qualifier d'arriérées : que ce soit « d'anciennes » nations industrielles, telles que les États-Unis ou l'Allemagne ou des pays émergents tels que la Chine ou l'Inde, etc.

Or, une analyse identique pourrait être formulée concernant la navigation intérieure qui se développe dans certains de ces mêmes pays. Pourquoi étudier le transport fluvial ? Tout d'abord, si l'on considère le transport fluvial comme appartenant au passé, il paraît naturel de l'étudier en tant qu'objet historique. L'erreur pour l'historien consisterait à considérer comme inéluctable le déclin du transport fluvial, ce qui le conduirait à envisager l'histoire des transports à partir du point de vue de la fin du XX<sup>e</sup> siècle ou du début du XXI<sup>e</sup> siècle. En outre, ce constat de déclin doit être nuancé, car le transport fluvial demeure non négligeable dans des pays tels que la Chine ou les États-Unis<sup>32</sup>, voire en Europe avec l'Allemagne ou les Pays-Bas<sup>33</sup>. Le port de Liège a ainsi connu une véritable résurrection, dans les années 1990, avec un trafic fluvial progressant de 7 à près de 12 millions de tonnes<sup>34</sup>, talonnant, dépassant même le trafic actuel du port autonome de Paris<sup>35</sup>. Le trafic fluvial est resté autour de 10 % du trafic global, en France, jusqu'au début des années 1970<sup>36</sup>.

Il s'avère malaisé de définir une chronologie stricte pour notre sujet. L'objet d'étude ne correspond, en effet, pas à un ensemble clairement identifiable, mais au contraire en constante évolution. Il n'y a, en outre, guère de dates marquantes. L'inauguration d'un ouvrage ne constitue qu'une péripétie, et l'on doit envisager tout le processus ayant abouti à sa création, et il faut ensuite examiner son exploitation. Le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle correspond à une rupture technologique, à savoir l'émergence des chemins de fer en France. Le transport fluvial s'est trouvé alors confronté à un nouveau concurrent qui remit en cause sa propre existence. Cette menace nécessita une profonde mutation. C'est au cours de cette période que le port de Paris revêta sa physionomie actuelle, à savoir celle d'un port de consommation au

---

<sup>32</sup> « États-Unis : des infrastructures fluviales remarquablement étendues », in *Navigation, ports et industries*, 30 juin 1998, p. 363. Bien entendu, la question du transport fluvial américain mériterait une thèse à elle seule.

<sup>33</sup> J. M. Deplaix, « À l'encontre de l'impression générale, la voie d'eau poursuit sa croissance à travers le monde », *Navigation, ports et industries*, 25 décembre 1986, pp. 740-742.

<sup>34</sup> P. Puijts, « Liège termine le millénaire en force », port autonome de Liège, 2000, p. 3. Le trafic global (route, voie ferrée...) est passé de 9 millions à 25 millions de tonnes de 1990 à 1999. Cependant, durant la décennie suivante, le port a connu une progression moindre avec un sommet de 21 807 221 tonnes, en 2008. Depuis, le trafic semble marquer le pas... On pourrait invoquer encore l'exemple du port de Gand. Voir : Port autonome de Liège, *Rapport annuel 2014*, p.48. Il est à noter que le port autonome de Liège n'hésite pas à fournir les statistiques de son trafic depuis sa création en 1939. Sur le très long terme, malgré l'infléchissement du début des années 2010, la progression demeure remarquable, car jusqu'en 1990, le trafic n'avait jamais excédé la barre des dix millions de tonnes.

<sup>35</sup> Jean-Pierre Grafé, « Port de Paris ou port de Liège ? Le classement », in *La vie du Rail*, 19 avril 2000. L'article émane d'un député, ex-ministre belge. Les rédacteurs de la revue font toutefois remarquer que le trafic total du port autonome de Paris, si l'on incluait le rail et la route, dépassait les 50 millions de tonnes.

<sup>36</sup> Ministère des Transports, ministère de l'Équipement, Office National de la Navigation *Statistique annuelle de la navigation intérieure*. Année 1970.



service de l'industrie et de la construction. Concernant la périodicité de la fin de la thèse, la tâche s'avère plus délicate. En effet, il serait envisageable d'opter pour 1910, année correspondant à l'inondation historique qui entraîna une remise en cause globale de l'outillage portuaire. Après la création d'une commission contre les inondations de la Seine dans le courant de l'année 1910, fut créée le 14 janvier 1911 une commission dite « Paris port de mer » en vue d'améliorer l'outillage. Celle-ci rendit ses conclusions en juin 1914. En conséquence, les dates de 1910, 1911 et 1914 paraissent toutes recevables. Le déclenchement de la guerre ne modifia pas grand-chose quant au développement du port. La rupture intervient avec la reconstruction et le nouvel essor industriel des années 1920. En effet, le trafic du port de Paris atteint un de ses sommets vers 1931. Les années d'après-guerre inaugurent par conséquent une nouvelle phase. Sur le plan de l'outillage portuaire, le département de la Seine s'appropriera les propositions émises par les commissions entre 1911 et 1914.

Tout système et à plus forte raison tout système économique, s'efforce d'exploiter au maximum ses capacités, mais il peut se révéler au final inférieur à un système qui tout au moins en apparence, n'est pas censé parvenir à des résultats comparables<sup>37</sup>. Les chemins de fer pouvaient paraître plus modernes, plus efficaces, et la batellerie désuète, mais la « victoire des chemins de fer<sup>38</sup> » n'apparut au bout du compte que tardivement, et pire encore, sembla constituer une « victoire à la Pyrrhus », dans la mesure où ce même mode de transport se trouva confronté à de nouvelles difficultés avec l'avènement de nouveaux systèmes techniques impliquant la concurrence inédite de modes de transport émergents. De toute évidence, il s'agit d'un processus dont les éléments ne manifestèrent leurs effets définitifs que sur la longue durée, et il ne semble pas pertinent d'envisager la réussite de tel ou tel système de transport sur un très bref laps de temps, car les transformations se déroulèrent sur le très long terme, de l'élaboration d'une politique, à sa mise en œuvre et à ses effets. S'il paraît envisageable de discerner des phases subites d'accélération au milieu de périodes apparemment stagnantes, le caractère chaotique de ces bouleversements ne doit pas être négligé, et l'on doit se prémunir d'une vision idéaliste des effets de la conjoncture et d'une supposée « destruction créatrice<sup>39</sup> », dans le sens où les choix effectués et leurs conséquences n'étaient pas forcément pertinents, ni même imaginés ou compris. Cette « destruction

---

<sup>37</sup> Joseph Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de l'anglais de Gaël Fain, Paris, Bibliothèque Payot, 1969, p.122.

<sup>38</sup> Nicolas Neiertz, *La coordination des transports de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie, 1999, pp.7-8.

<sup>39</sup> Joseph Schumpeter, *ibid.*, p.122.

créatrice » peut se révéler coûteuse, voire inutile. Ces considérations justifient le choix de la longue durée pour cette recherche.

La thèse projetée englobera ainsi les deux révolutions des transports, celle des chemins de fer et celle des débuts de l'automobile et de l'électricité. Au cours de cette période, le port a défini sa fonction de port de consommation de matières pondéreuses, fonction qu'il a conservée jusqu'à nos jours. En ce sens, le port de Paris se distinguait de nombreux ports maritimes de commerce, jouant un rôle de rupture de charge et de nœud de communication. Les ports de commerce maritimes français s'efforcèrent de permettre une transition optimale entre transports maritimes et terrestres. Cette préoccupation existait de manière très ténue pour ce qui était de Paris, puisque se développa un trafic modeste de cabotage, mais plus encore, parce que les produits acheminés étaient directement consommés. Et plus encore, le raccordement allait rencontrer des difficultés pour se mettre en place. Si les ports maritimes, comme le suggère Bruno Marnot sont « devenus les premières-plates-formes multimodales et, par conséquent, les premiers espaces à devoir penser et gérer l'intermodalité des transports<sup>40</sup> », qu'en était-il du port de Paris ? Intermodalité et multimodalité sont-elles totalement et forcément synonymes ? La vocation de port de consommation de Paris et sa banlieue semblait intimement liée à celle des rapports qui se sont établis entre les différents modes de transports, principalement les chemins de fer et les voies navigables.

***Méthodologie : l'intermodalité en tant que curseur de la dynamique de la modernisation du port de Paris.***

**État de la recherche : une batellerie française contemporaine relativement méconnue.**

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la question fluviale a été assez peu traitée. Étudier la question fluviale contemporaine (prise dans son sens large, à savoir depuis la période industrielle) relève de la gageure... Sur le plan de l'histoire universitaire, les travaux demeurent rares et souvent ne sont plus si récents. La thèse de Michèle Merger sur la politique de la III<sup>e</sup> République en matière de navigation s'avère malheureusement déjà ancienne, mais demeure irremplaçable.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Bruno Marnot, « Comment les ports de commerce devinrent-ils des nœuds de communication ? Les leçons de l'histoire française », in *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne], 42-43, 2012, mis en ligne le 14 novembre 2014, consulté le 18 novembre 2014.

<sup>41</sup> Michèle Merger, *La politique de la III<sup>e</sup> République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914*, thèse de l'université de Paris-IV sous la direction de François Caron, 1979, 451p

Jusque dans les années 1970, la question avait intéressé de nombreux spécialistes, qu'ils soient universitaires, ingénieurs<sup>42</sup>... Pourtant, ces travaux appartiennent rarement au milieu universitaire historien. Ces études sont souvent le produit de techniciens, de géographes, d'économistes, etc. leur ancienneté et leur nature même conduisent à les employer avec quelques précautions. En effet, il s'agit à la fois d'études de recherches, certes précieuses, mais, du fait de leur ancienneté, celles-ci constituent des documents historiques. Par ailleurs, les géographes et les sociologues se sont longtemps intéressés aux marinières, mais ces recherches négligent souvent l'évolution des techniques, des politiques fluviales... Ou envisagent ces dernières trop succinctement.

De manière paradoxale, il revient à un historien des chemins de fer, François Caron, d'avoir posé les bases de la recherche historique universitaire actuelle en matière de navigation intérieure. Dans sa thèse sur la Compagnie du Nord<sup>43</sup>, il pose effectivement les grandes problématiques sur la concurrence entre les modes de transport, question qui n'avait jusqu'alors que peu intéressé les historiens<sup>44</sup>. La brillante thèse de Nicolas Neiertz<sup>45</sup> se montre concise en matière de transport fluvial. Elle porte finalement un regard « contemporain », faisant apparaître comme inéluctable le déclin de ce mode de transport, et ne méritait donc qu'un traitement limité. Pour ce qui est au moins du port de Paris, le transport fluvial continue de jouer un rôle non négligeable, si ce n'est stratégique<sup>46</sup>. Il est difficilement imaginable que la reconstruction, puis l'expansion de l'agglomération parisienne, auraient été possibles sans ce mode de transport. Les dernières politiques marquantes en matière de navigation intérieure ont été conduites sous la IV<sup>e</sup> République et au début de la V<sup>e</sup> République, non pas tant du fait d'un véritable regain d'intérêt, mais en raison de besoins objectifs. D'ailleurs, ces politiques demeurent médiocres et peu pertinentes, même si elles ont eu le mérite d'exister<sup>47</sup>... Les gouvernements ultérieurs se démarquent par leur absence de courage, tout projet en la matière étant instrumentalisé sans qu'il y ait eu d'aboutissement...

---

<sup>42</sup> Leur nombre s'avère trop pléthorique pour les citer ici.

<sup>43</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie des chemins de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, 619p.

<sup>44</sup> Il faut d'ailleurs rendre hommage à son honnêteté, tant la consultation des sources sur les chemins de fer ne conduisaient pas forcément à l'équité. Sans avoir nécessairement innové, il eut le mérite de prolonger les travaux de Jean-Claude Toutain et Dominique Renouard.

<sup>45</sup> Nicolas Neiertz, *op. cit.*

<sup>46</sup> Dès les années 1950, Lucien Morice dans son *Que-sais-je ?* sur le transport fluvial rappelle les services encore rendus par ce mode de transport.

<sup>47</sup> L'inauguration du canal du Nord en 1966 se révèle exemplaire, car nécessitant, dès son ouverture, la création d'un canal à grand gabarit... Encore plus dispendieux. Ce dernier apparaît d'ailleurs plutôt répondre au gré des conjonctures politiques.

Sur le plan de la recherche, les années 1990 constituèrent un rendez-vous manqué. De nombreux ouvrages sont sortis sur le thème<sup>48</sup>, notamment sur les canaux de Paris, les réseaux parisiens, etc. Le paradoxe des années 2000 réside dans la relative pauvreté des études en matière d'histoire des techniques, un déclin de l'intérêt pour le patrimoine industriel, en dépit des discours bienveillants, à une époque où la technologie et l'innovation se trouvent érigées en dogme quasi religieux, comme si le « progressisme » nuisait à la recherche historique sur les mécanismes œuvrant effectivement au « progrès » économique... La fascination pour le progrès ne favorise donc pas forcément son étude. Il faut ajouter à cela un désintérêt chronique du secteur des transports pour les recherches historiques, notamment universitaires.

Aborder la question du port de Paris soulève, par conséquent, un certain nombre de difficultés. En premier lieu, l'historien se trouve confronté au manque de recherches dans le domaine du transport fluvial. Il n'existe aucune étude récente (c'est-à-dire postérieure à 1970) sur l'Office National de la Navigation. En outre, l'historien du port de Paris n'est pas censé écrire l'histoire des politiques françaises en matière de navigation intérieure. Il dispose certes d'études éparses menées par des chercheurs courageux, mais elles s'avèrent souvent anciennes<sup>49</sup>.

Le lecteur des études sur le transport fluvial aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ne devra pas s'étonner que celles-ci ne puissent guère s'inscrire dans les problématiques globales de l'histoire académique. Le chercheur doit ici faire « feu de tout bois », et ne négliger aucune étude, même les plus obscures, tant elles paraissent rares. Il ne peut se payer le luxe d'une hiérarchisation trop poussée, dans la mesure où cela reviendrait à atrophier sa réflexion. L'écueil de la littérature historique des transports est de négliger systématiquement l'histoire de la batellerie contemporaine (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). Tout au plus, les auteurs spécialisés, que ce soit pour l'histoire des transports ou celle de l'urbanisme, y consacrent-ils une ou deux pages, dans le meilleur des cas. Dans sa thèse, au demeurant remarquable, Nicolas Neiertz consacre une place beaucoup plus large à la période d'après-guerre, la partie sur la coordination rail-eau dans les années 1930 semble plus réduite, alors que la documentation disponible sur la question mériterait une étude à elle seule<sup>50</sup>. Pourtant, il n'existe aucune

---

<sup>48</sup> Et plus largement sur celui des transports.

<sup>49</sup> Michèle Merger s'intéresse aujourd'hui plutôt à l'histoire des chemins de fer italiens. On peut citer tout de même pour le XX<sup>e</sup> siècle son étude sur le canal Rhin-Rhône, qui décrit certains aspects de la politique fluviale française. Restent encore les études de Bernard Lesueur d'une grande richesse, qui s'intéressent surtout aux marinières et aux évolutions techniques, mais assez peu aux questions économiques et aux politiques fluviales proprement dites.

<sup>50</sup> La question semble quasi absente de l'historiographie au XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, on parle du déclin de la batellerie sans connaître réellement l'histoire de ce déclin. Le raisonnement est essentiellement tenu sous le prisme de l'émergence du transport routier, surtout après la seconde guerre mondiale. Pourtant, on mésestime le

synthèse sur les politiques en matière de navigation intérieure au XX<sup>e</sup> siècle<sup>51</sup>. La thèse de Michèle Merger déjà ancienne s'arrête avant la Première Guerre mondiale. On dispose d'une thèse sur l'O.N.N., mais qui date de 1945<sup>52</sup>! Pour le XIX<sup>e</sup> siècle, les travaux ont longtemps été assez rares en dehors de la thèse de Michèle Merger et de ses quelques articles<sup>53</sup>. Il faut chercher parmi des travaux étrangers, comme celui de Geiger pour trouver une étude plus complète sur le plan Becquey<sup>54</sup>.

Cependant, un regain d'intérêt semble se manifester à l'égard de la navigation intérieure depuis le tournant des années 2010, celles-ci portent principalement sur la période s'étirant du XVIII<sup>e</sup> et jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>55</sup>. Ces recherches portent tout d'abord sur le jeu des acteurs, notamment les ingénieurs, comme en témoigne le travail de Frédéric Graber<sup>56</sup>, ou encore l'article de Nathalie Montel sur certains aspects du plan Becquey<sup>57</sup>. Cette approche peut présenter des limites, dans la mesure où les réalités des politiques, de l'activité économique se trouvent quelque peu occultées<sup>58</sup>. Toutefois, d'autres études viennent compenser cet écueil potentiel. Dans son article sur le quartier de la Villette, Isabelle Backouche souligne la nécessité de mesurer l'activité portuaire, et présente des analyses de trafic<sup>59</sup>. Les historiens modernistes s'intéressent à la préexistence du concept de réseau technique ou de transport avant même sa formulation dans les années 1830, par le biais de l'usage du concept de « système de navigation intérieure »<sup>60</sup>. Dans sa thèse, Éric Szulman va

---

rôle des pipe-lines dans les années 1950-1960 qui s'est révélé tout aussi fatal. En effet, l'analyse par rapport à la navigation sur la Seine tend à montrer que les pipe-lines ont sur le long terme pesé un poids déterminant dans le déclin de la navigation fluviale, en la privant d'un débouché potentiel, et ce surtout après la crise de 1973 et le développement de l'énergie nucléaire.

<sup>51</sup> On peut toutefois citer l'ouvrage de Pierre Miquel, qui n'est toutefois pas exclusivement consacré au XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>52</sup> Lucien Morice, *L'Office National de la Navigation et l'exploitation réglementée des voies navigables*, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue le 29 novembre 1945, ouvrage publié avec le concours de l'Office National de la Navigation, 1946, 27p. Voir également : Marcel Jouanique, *Le problème des transports fluviaux*, Toulouse, ouvrage publié avec le concours de l'Office National de la navigation, Imprimerie Cleder, 1947, 231p.

<sup>53</sup> Michèle Merger, « La concurrence rail- navigation intérieure en France », *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, pp.65-94.

<sup>54</sup> Reed Geiger, *Planning the French canals: bureaucracy, politics, and enterprise under the restoration*, Newark (N.J.): University of Delaware Press, London: Associated University Presses cop., 1994, 338 p.

<sup>55</sup> Il faut remarquer la mise en ligne notamment sur le site Gallica d'une abondante documentation jusqu'au début du Second Empire, la documentation se faisant par la suite plus lacunaire. Ce nouveau phénomène a sans doute encouragé les recherches.

<sup>56</sup> Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS éditions, 2009, 417p.

<sup>57</sup> Nathalie Montel, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820 », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, janvier 2012, pp.34-61.

<sup>58</sup> Sans être toutefois totalement niées.

<sup>59</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, pp. 47-86.

<sup>60</sup> Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 376 p.

jusqu'à affirmer la possibilité d'envisager non seulement un réseau de voies navigables, mais plus encore, de l'entrevoir selon le prisme de l'intermodalité<sup>61</sup>.

La notion de réseau est relativement ancienne, et remonte à l'ère industrielle, les premières théories ont été effectivement formalisées dès les années 1830-1840, en particulier par les saint-simoniens. Le concept de réseau intermodal formulé en ces termes s'avère plus récent. Depuis les années 1970, les géographes et les urbanistes ont élaboré une théorie sur les réseaux qui a influencé les économistes et les techniciens travaillant dans le domaine des transports. Les véhicules et les infrastructures ne se manifestent plus comme les vecteurs exclusifs de l'innovation<sup>62</sup>. L'intermodalité est donc revenue au goût du jour, et a participé à un renouvellement de l'historiographie portuaire. Après une relativement longue éclipse<sup>63</sup>, la recherche historique autour de la thématique portuaire s'est trouvée considérablement renouvelée grâce à un certain nombre de monographies<sup>64</sup>, mais surtout à la faveur des travaux de Bruno Marnot. Ceux-ci nous offrent une vision plus globale des politiques portuaires menées au XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914<sup>65</sup>, mais l'historien s'est également fort étendu sur la question de la logistique et de l'émergence de l'intermodalité<sup>66</sup>. Compte tenu des difficultés inhérentes à l'objet de notre étude, la parution de ces travaux a constitué un apport inespéré, en permettant des confrontations et des comparaisons jusqu'alors délicates.

### ***Repenser l'histoire de l'intermodalité à l'aune de celle du port de Paris :***

---

<sup>61</sup> Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, pp.17-19.

<sup>62</sup> Nicolas Neiertz, *op. cit.*, p.593.

<sup>63</sup> Bien que la thématique de la mer ait toujours intéressé les géographes, et par comme ricochet les historiens destinés à l'enseignement. La marine marchande n'a toutefois pas été totalement négligée : Philippe Masson, *Marines et Océans*, Paris, Imprimerie Nationales, 1982, 500p. ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « La compagnie de la navigation française des messageries maritimes de 1851 à 1914 », thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, sous la direction de Dominique Barjot, 2002, 2 vol. ; Bernard Cassagnou, *Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, 2 vol.

<sup>64</sup> Sur le port du Havre : J.-L. Maillard, « La révolution industrielle au Havre, 1860-1914 », Université de Rouen, Thèse de III<sup>e</sup> cycle, sous la direction de J. Vidallenc, 1978 ; Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Caen/Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Caen/Publications des universités de Rouen et du Havre, 2006, 679 p. Concernant le port de Rouen : André Vigarié, « Le Havre et le modèle des ports de marché : réussite ou échec ? » ; dans É. Wauters (dir.), *Les Ports normands, un modèle ?, actes du colloque Rouen-Le Havre*, Publication de l'Université de Rouen, 1999, pp.39-57. ; Michel Grogennec, « L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940, contraintes, techniques et stratégies », thèse de doctorat, université de Rouen, sous la direction de Michel Pigenet, 1999.

<sup>65</sup> Bruno Marnot, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920. » in *Histoire, économie et société*, 1999, 18<sup>e</sup> année, n°3. pp. 643-658.

<sup>66</sup> La bibliographie de Bruno Marnot est déjà abondante dans le domaine : « La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIX<sup>e</sup> siècle à 1937 », Colloque COST de Lisbonne, 24-25 mai 2005, « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX<sup>e</sup> siècle », *Flux*, janvier 2005, n°59, pp.10-21. ; *La mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012 ; *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, 589p.

L'historiographie récente française se montre essentiellement ferriste, c'est-à-dire qu'elle entrevoit l'évolution des techniques essentiellement à l'aune de l'essor des chemins de fer, même si Yves Leclercq insiste sur le fait que les jeux n'étaient pas faits au tout début du chemin de fer<sup>67</sup>. Malgré tout, il dépeint une France des transports relativement archaïque, et souligne le retard français dans les chemins de fer, et la seule issue semble être le triomphe de ces derniers. Nicolas Neiertz débute sa thèse sur le constat de la défaite de la navigation intérieure<sup>68</sup>. Bien qu'ardente défenseuse des voies navigables, Michèle Merger ne semble pas moins un constat pessimiste, qui n'est finalement pas si éloigné sur ce point, de l'analyse ferriste dans sa thèse<sup>69</sup>, et plus encore dans son article sur la concurrence entre les voies navigables et les chemins de fer<sup>70</sup>. Il s'agissait d'un point de vue partagé même par certains canalistes. La révolution industrielle est présentée comme largement liée à l'essor des chemins de fer. Son rôle est perçu comme décisif et évident. Les chemins de fer auraient été seuls à l'origine de la relance de l'industrialisation de la Grande-Bretagne et son édification aurait suivi, voire conduit de manière inéluctable, la révolution industrielle dans les autres pays<sup>71</sup>.

La compréhension française de l'histoire des transports repose sur une conception téléologique des progrès en termes modaux, les chemins de fer se substituèrent aux voies navigables défailtantes, puis peu à peu, les voies ferrées se virent confrontées aux routes<sup>72</sup>. En ce sens, elle correspond à la vision saint-simonienne des transports qui n'éprouva guère de difficultés à se « convertir » aux voies ferrées, après avoir promu ardemment la construction de canaux, cette même conception allait prévaloir lors de l'avènement de l'automobile. Pourtant, ce point de vue comporte des faiblesses. Il semble ignorer que les voies navigables ont également progressé, qu'elles ne s'apparentent en rien à ce qu'elles ont pu être, tout au moins en ce qui concernait les réseaux les plus modernes. En outre, comment expliquer le renouveau des routes ? Pourquoi les routes auraient-elles connu cette « renaissance » ? Cette analyse linéaire et inéluctable de l'évolution des transports ne se montre-t-elle pas trop

---

<sup>67</sup> Yves Leclercq, *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Paris, Droz, 1987, 287p.

<sup>68</sup> Nicolas Neiertz, op. cit, p.593.

<sup>69</sup> Michèle Merger, op. cit.

<sup>70</sup> Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France, 1850-1914 », *Histoire, Économie, Société*, 1, 1990, pp.70-94.

<sup>71</sup> Patrick Verley, *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, Folio, 1997, pp.200-206 ; Sur le rôle des chemins de fer dans la croissance, consulter : François Caron, *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, Paris, Fayard, tome 1, pp. 537-588. Alfred de Foville, *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, Guillaumin, 1880, pp.89-232.

<sup>72</sup> Une telle compréhension n'est pas simplement française, l'ouvrage d'Alfred Chandler s'avère finalement assez caricatural, Alfred D., Jr Chandler, *La main visible des managers, une analyse historique*, Paris, Economica, pp. 88-234.

simpliste ? Et ne serait-il, au fond pas possible d'inverser le raisonnement ? La véritable question ne réside-t-elle pas justement dans la survie de la navigation intérieure française, et cela, en dépit de tout ce qui a pu être consenti pour rendre son déclin inexorable ? Pourquoi et comment a-t-elle pu rendre autant de services à l'industrie française malgré de tels handicaps ? Les facteurs de mutation de la batellerie pourraient, sans doute, expliquer qu'en fin de compte, le mode le plus « archaïque » ait supplanté les autres modes de transports au cours du XX<sup>e</sup> siècle...

L'étude du port de Paris remet de manière paradoxale, et involontaire, au goût du jour, en quelque sorte, certaines assertions de la *new economy history*, - tout au moins certains aspects de sa méthode -, à savoir une remise en cause partielle du rôle des chemins de fer dans le processus d'industrialisation. Sans sombrer dans les excès des historiens Fogel et Fishlow<sup>73</sup>, l'historien étudiant les voies navigables durant la Révolution industrielle doit adopter une démarche « naïve », c'est-à-dire qu'il n'est pas censé connaître l'avenir, tout en mettant cette démarche en perspective par rapport à ce qui s'est réellement déroulé. Autrement dit, il doit se garder d'envisager le déclin du fluvial comme *inéluçtable*, à l'aune de ce qui s'est passé en France après les crises pétrolières des années 1970<sup>74</sup>.

Le rôle des voies navigables se formule d'une manière très singulière pour Paris, dans la mesure où l'on ne constate pas un effondrement du trafic, tant en volume absolu, qu'en part relative. Il faudrait bien entendu prendre en compte la dimension qualitative, qui constitue sans doute le principal écueil de la *new economy history*<sup>75</sup>. L'historiographie tend à envisager la contribution des voies ferrées comme décisive et surtout évidente. Les chemins de fer auraient ainsi été à l'origine de la relance de l'industrialisation et sa construction aurait accompagné, voire aurait généré la Révolution industrielle dans les autres pays. La contribution des voies ferrées dans l'essor économique a été plutôt bien examinée<sup>76</sup>, mais

---

<sup>73</sup> Sans non plus tomber dans les excès de leurs détracteurs qui ont mal saisi la dimension quelque peu provocatrice de leurs thèses, mais très précieuse pour reconsidérer l'histoire même des chemins de fer. Alfred D., Jr Chandler, *op. cit.*, p. 587.

<sup>74</sup> En réalité, concernant la région parisienne, c'est surtout le second choc pétrolier qui semble s'être révélé fatal. Voir les statistiques publiées par l'Office National de la Navigation et surtout celle du port Autonome de Paris de cette période.

<sup>75</sup> Pour un aperçu de la question : Patrick Verley, *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, Folio, 1997, pp.200-205. Sinon, consulter : Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1964, 296 p. ; Albert Fishlow, *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1965, 452 p.

<sup>76</sup> Par exemple, François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, tome 1<sup>er</sup>, pp.537-588. Pour des comparaisons européennes, voir : Rainer Fremdling, « Railways and German Economic Growth : a leading Sector Analysis with Comparison to the United States and Great Britain », *The Journal of Economic History*, septembre 1977 ; G.R. Hawke, *Railways and Economic Growth in England and*



celle des voies navigables, voire de la route au XIX<sup>e</sup> siècle, finalement assez peu, et très succinctement, car jugée trop secondaire. Pourtant, l'histoire du port de Paris tend à nuancer cette vision, dans le sens où les rapports de force entre les deux modes de transports, en termes de tonnages absolus, se sont révélés beaucoup moins défavorables que l'on serait tenté de l'imaginer, à savoir, une quasi parité vers la fin de la période, tout au moins sur certaines années<sup>77</sup>. Faut-il y voir une surévaluation du rôle des chemins de fer ? Ou serait-il possible de concevoir l'hypothèse que les évolutions des autres modes de transports ont accompagné le développement même des chemins de fer, phénomène qui semble avoir été trop peu examiné...

Certains analystes ne croient pas possible la renaissance d'un mode de transport ancien concurrencé par un nouveau mode, à l'instar de Fair et Williams, dans leur formalisation du cycle des techniques de transports, où l'ultime phase, celle du déclin, coïncide avec celle de la transition de deux systèmes techniques<sup>78</sup>. Pourtant, chaque mode de transport possède des avantages spécifiques, si bien qu'aucun ne saurait remplacer complètement les autres d'une façon aussi mécanique. En outre, l'histoire même de la route démontre que les cheminements techniques peuvent aboutir à des renversements de situation tout à fait inattendus. L'histoire des concurrences entre modes de transport renferme une complexité trop extrême pour que l'on puisse la réduire à des schémas trop simplistes<sup>79</sup>. L'étude de l'activité portuaire dans la région parisienne ne s'avère point fortuite, puisqu'il s'agit précisément de la région fluviale la plus dynamique de cette époque, et qui a représenté le théâtre majeur du « conflit » entre la navigation intérieure et le chemin de fer. Pour s'en rendre compte, il suffit de constater que le rang des trois, voire des quatre premières sections de la navigation intérieure, d'après la nomenclature du ministère des Travaux publics figurent celles qui étaient localisées dans le bassin séquanien, ou « au pire », des liaisons reliant la Seine au nord de la France.

La question intermodale ne peut que constituer l'axe majeur de notre réflexion. En outre, face à un ensemble aussi vaste, disparate que celui de notre étude, et des sources parfois lacunaires, ou tout au moins inégales, et en raison d'une absence d'une institution propre à

---

*Wales, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1970, 421p.; Patrick O'Brien, (ed.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, New York, St. Martin's Press, 1983.

<sup>77</sup> Soit 51% et 49% respectivement en 1911 et 1912.

<sup>78</sup> Marvin Luke Fair et Ernest William Jr Williams, *Economics of Transportation*, New York, Harper, 1950. Voir aussi G.-J. Bouveret, « La concurrence du rail et de la route », Dijon, thèse de science économique, 1955, p.34. Joseph-Alois Schumpeter, *Business cycles*, New York, harper, 1939. Leur analyse s'appuie essentiellement sur l'observation du déclin des chemins de fer face au transport routier.

<sup>79</sup> Nicolas Neiertz, *La coordination des transports de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie, 1999, avec une préface de François Caron, introduction générale, p. XXII.

l'activité portuaire parisienne qui nous procurerait un point d'appui solide, la question de la concurrence intermodale offre un angle d'approche permettant d'envisager l'ensemble du secteur des transports, et par voie de conséquence, de mieux cerner les dynamiques de l'activité portuaire dans la région parisienne. L'intermodalité et la modalité ont été des thèmes qui ont commencé à intéresser plus particulièrement les historiens à partir des années 1990, même si les travaux de François Caron et surtout de Michèle Merger, revêtaient déjà une nette dimension intermodale, la thèse de cette dernière portant sur la politique de la navigation intérieure sous la III<sup>e</sup> République, c'est-à-dire au moment même de la mise sur pied du plan Freycinet.

**Figure 2. Nouvelle gare d'Orléans (actuel musée d'Orsay) et port d'Orsay au début du XX<sup>e</sup> siècle.**



Nouvelle gare d'Orléans (actuel musée d'Orsay) et port d'Orsay au début du XX<sup>e</sup> siècle. Photo emblématique, pour ne pas dire symptomatique, de l'absence de coordination entre les voies navigables et ferroviaires, si ce

n'est que les matériaux de construction débarqués sur ces quais ont pu contribuer à l'édification de cette gare...  
[Source : Archives personnelles].

### ***Historiographie sur le port de Paris : l'exception portuaire parisienne.***

La relation entre la Seine et Paris a suscité un regain d'intérêt à partir seulement des années 1990. Là encore, Michèle Merger a joué un rôle pionnier grâce à son article publié dans le cadre d'une exposition intitulée « Paris et ses réseaux » organisée par la Bibliothèque historique de la Ville de Paris<sup>80</sup>. Cet article porte sur le port de Paris de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à 1939. Dans sa thèse, elle avait déjà abordé la question du port de Paris. Ensuite, Jean Millard, pour le compte du port autonome de Paris, a rédigé un ouvrage visant à retracer le processus ayant conduit à la création du port autonome de Paris<sup>81</sup>. En 1995, Isabelle Backouche soutient une thèse sur la Seine et Paris entre 1750-1850<sup>82</sup>, ses recherches se penchent sur les évolutions des représentations, du rapport des Parisiens au fleuve. À noter encore que la thèse de Jeanne Gaillard<sup>83</sup> s'avère très utile pour le Second Empire. Il faut citer encore l'exposition organisée par l'Action artistique de la Ville de Paris sur Paris et la Seine<sup>84</sup> qui a donné lieu à la publication d'un bel ouvrage regroupant des articles d'auteurs issus de toutes les disciplines. Toutefois, les questions économiques ne sont guère évoquées et l'ouvrage privilégie les périodes anciennes. À quoi l'on peut ajouter mes propres études, sur le port de Gennevilliers, sur le port de Paris<sup>85</sup>.

La restructuration de l'Est parisien a occasionné un regain d'intérêt pour les canaux de Paris. On peut évoquer l'ouvrage publié par une exposition organisée encore par l'Action artistique de la Ville de Paris. L'ouvrage, moins académique, de Marc Gayda se montre pourtant fort utile<sup>86</sup>. Malgré tout, toutes ces études manquent d'un point de vue historique, ce qui rend difficile de dresser une chronologie sur le long terme de l'histoire des canaux de Paris. Il faut admettre, en outre, que cette question mériterait une thèse à elle-seule...

---

<sup>80</sup> Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », dans *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, pp.349-386, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebren de Lisle, Paris, Direction des affaires culturelles et Université de Paris-IV Sorbonne Centre de recherche en histoire de l'innovation, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1990, pp. 349-386.

<sup>81</sup> Jean Millard, *Paris, histoire d'un port, du port de Paris, au Port autonome de Paris*, Paris, l'Harmattan, 1994.

<sup>82</sup> En fait, la thèse porte plus particulièrement sur le XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du siècle suivant.

<sup>83</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 528p.

<sup>84</sup> Béatrice de Andia, Arnaud Alexandre, Stéphanie Boura (dir.), *La Seine et Paris*, Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 2000, 203p.

<sup>85</sup> On peut citer mon mémoire de DEA, un livre édité par les éditions Ouest-France, et un article sur le rôle du port de Paris durant la seconde guerre mondiale.

<sup>86</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, 127p.

Cet aperçu des études réalisées dans ce domaine montre que l'on ne saurait se passer des sources primaires, à savoir les archives nationales (séries F14, F12<sup>87</sup>...), les archives départementales, municipales, archives de la chambre de commerce de Paris, les archives de la section des canaux de Paris... Les plus décevantes ont sans doute été les archives départementales, qui ne proposent, nonobstant une profusion certaine, finalement qu'assez peu de boîtes exploitables, tout au moins concernant la période étudiée ici. L'autre déception a été le fonds de la Préfecture de police, tout au moins, lorsque l'on a pu consulter les documents, il semble qu'une part significative en a été perdue. Ce qui s'avère fort dommageable dans la mesure où l'inspection de la navigation jouait un rôle à la fois de police et commercial, ce qui aurait pu procurer de précieuses informations sur l'activité portuaire dans la traversée de Paris. Cependant, ce défaut de documentation se trouve partiellement compensé par le fonds Carivenc du musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine. En effet, M. Carivenc était le dernier inspecteur de la navigation, au service de la Préfecture de Police. En l'occurrence, son intérêt pour la navigation intérieure dépassait le simple cadre professionnel, puisqu'il écrivit de nombreux articles dans diverses revues se rapportant à cette question<sup>88</sup>. Ses archives personnelles comportent une riche documentation sur les voies navigables, mais dans le même temps, des documents de l'Inspection de la navigation, notamment de nombreuses statistiques, etc.

Il serait trop long, bien entendu, de mentionner les archives de façon exhaustive. En l'absence d'organe administratif spécifique de la batellerie, l'écueil des archives nationales consiste dans la dispersion inhérente des recherches de l'historien, qui doit déterminer avec précision vers où chercher. Néanmoins, une part non négligeable a déjà été exploitée, ce qui facilite l'exploration de ces archives. En effet, les Archives Nationales, Départementales et même celles du Musée de la Batellerie sont relativement connues. Dans le cadre de cette recherche, d'autres archives ont été consultées, à savoir celles de la Section des Canaux de Paris, et celles de la chambre de commerce de Paris. Les premières sont, sans doute, les moins connues, car les moins aisément consultables<sup>89</sup>. Pourtant, il serait possible de les considérer comme les véritables archives du port de Paris. En effet, bien loin de se borner à la simple gestion des canaux parisiens, leur construction, leur amélioration..., leur contenu englobe un cadre beaucoup plus large, à savoir Paris port de mer, le canal du Nord... Ces archives contiennent à la fois des dossiers techniques et des documents imprimés, de presse, etc. Par

---

<sup>87</sup> C'est-à-dire respectivement les archives du ministère des Travaux publics et du ministère du Commerce.

<sup>88</sup> Par exemple, la revue de la Navigation du Rhin.

<sup>89</sup> Une autorisation préalable auprès de l'administration concernée s'avère effectivement nécessaire...

ailleurs, elles abritent les procès-verbaux des compagnies des canaux, l'annuaire statistique de la Ville de Paris, etc.<sup>90</sup> demeure une source, en fin de compte, relativement peu exploitée, mais qui s'est révélée majeure pour nos recherches : les archives de la chambre de commerce de Paris. La chambre consulaire remplissait une fonction ambiguë, consistant à la fois à représenter les intérêts du commerce parisien, tout en s'intéressant plus largement à toutes les questions économiques. D'ailleurs, elle s'est directement impliquée dans des activités d'entrepôts et portuaires. De par sa fonction consultative, elle servait souvent d'intermédiaire entre les différents acteurs, qu'ils soient publics ou privés ou même avec d'autres établissements consulaires, par exemple, celles concernées par le canal du Nord. La chambre de commerce a rédigé de nombreuses études, externes ou internes, qui revêtent une dimension à la fois technique, économique et commerciale, qui manque souvent aux archives publiques. Leur caractère transversal s'avère inappréciable, malgré leurs lacunes<sup>91</sup>... Les sources se révèlent par conséquent extrêmement riches, mais posent tout de même la difficulté tant de la dispersion que de la redondance de certains documents, ce qui exige de ne pas trop se disperser et de cerner les priorités. En somme, savoir quoi et où chercher.

### ***Difficultés méthodologiques autour des sources statistiques :***

La compréhension de l'ampleur et des dynamiques portuaires de la région parisienne, qu'elles soient spatiales ou qualitatives, nécessite de s'appuyer sur des instruments de mesures objectives, à savoir les statistiques. Malgré son caractère apparemment rébarbatif, ces dernières constituent un aspect primordial pour notre méthodologie. Celles-ci doivent permettre de mesurer l'insertion du port dans l'ensemble de la navigation intérieure, mais tout autant de son insertion régionale, à l'égard de la banlieue, proche ou éloignée. De manière plus globale, elles doivent nous placer en situation de saisir son insertion régionale par rapport aux ports de Seine maritime et du nord industriel de la France. La question des sources s'avère donc primordiale, et cela d'autant plus, que les difficultés méthodologiques qu'elles soulèvent, rendent compte des problématiques de notre objet d'étude.

Le premier obstacle se révèle d'ordre chronologique. En effet, toutes les périodes ne sont pas pareillement représentées par les statistiques. Avant les années 1840, le trafic fluvial s'avère extrêmement malaisé à quantifier avec exactitude, car les relevés statistiques effectués par les responsables ou préposés attachés au service de la navigation demeurent peu

---

<sup>90</sup> Avec des corrections à la main de la part des ingénieurs de la Ville de Paris, en cas de fautes de frappe...

<sup>91</sup> Notamment dues à un incendie survenu au XIX<sup>e</sup> siècle.

nombreux et incomplets. L'Administration des contributions indirectes a réalisé les relevés du trafic sur les rivières et canaux qui étaient imposés par les droits de navigation. Les ingénieurs chargés du contrôle recueillaient les renseignements touchant les voies concédées... Cette publication présentait le désavantage de recouvrir exclusivement les cours d'eau administrés par l'État. Concernant la période 1847-1938, les deux sources consistaient dans le bulletin statistique et de Législation comparée du ministère des finances et la Statistique annuelle de la navigation intérieure... Ces données comportent le trafic kilométrique par section de voie et par nature de marchandises. Le problème des statistiques publiées par le ministère des Contributions indirectes résidait dans le fait qu'elles consistent exclusivement en des tonnages kilométriques, et bien entendu, aucune statistique des ports dans la traversée de Paris. Si elles fournissent le tonnage kilométrique par sections de voies navigables, le tonnage total transporté, etc., elles n'opèrent aucune distinction entre le trafic « né sur la voie » et celui « né hors de la voie ». Dans ces conditions, elles ne nous informent pas sur le tonnage chargé par sections, et par voie de conséquence, le trafic sur l'ensemble du réseau<sup>92</sup>.

En outre, la définition de la « basse Seine » a sensiblement fluctué au fil du temps, au gré des progrès enregistrés par les ingénieurs sur le plan méthodologique. Ainsi, pour les premières années, les documents de cette administration présentent le trafic uniquement entre Paris et Rouen. À partir de 1853, la basse Seine se trouve divisée en deux sections, c'est-à-dire entre Paris et la confluence avec l'Oise, et de ce même point avec Rouen. Par la suite, pour l'année 1866, le nombre de sections a encore été modifié pour passer à trois : entre Paris et la Briche (confluence de la Seine avec le canal Saint-Denis), entre la Briche et Conflans, puis entre Conflans et Rouen... Toutefois, dans le même temps, les documents ne fournissent plus le trafic entre Paris et Rouen, ce qui nécessite d'effectuer la somme des sections. Ces lacunes se trouvent néanmoins partiellement compensées, en recourant à des études publiées ou conservées en archives, notamment celles de Grangez<sup>93</sup> et Michal<sup>94</sup>. Il faut ajouter à cela l'ensemble des rapports des préfets des différents départements concernés : Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, mais également ceux du Nord, Pas-de-Calais, Aisne..., qui s'appuyaient sur les rapports des ingénieurs du corps des Ponts-et-Chaussées<sup>95</sup>. L'important travail de

---

<sup>92</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960, p.28. Le total obtenu se révélerait plusieurs fois supérieur au total réel dans le cas où l'on additionnerait l'ensemble des tonnages transportés. En effet, ce total inclurait les tonnes chargées et celles de transit.

<sup>93</sup> Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, Chaix, 1855, 797p.

<sup>94</sup> AN (Pierrefitte-sur-Seine), F14 6820, mémoire Michal du 27 mai 1853.

<sup>95</sup> Ils offrent, en outre, l'avantage d'être disponible sur le site Gallica.

Grangez<sup>96</sup> a consisté à regrouper l'ensemble des données statistiques de son époque au sujet de la navigation intérieure. Le même constat pourrait être formulé pour la haute Seine et l'Yonne... Jusqu'en 1833, les documents statistiques se montrent relativement peu fiables, mais à partir de cette date, l'administration des Travaux publics a commencé à fournir dans sa publication annuelle : *Statistiques de la navigation intérieure*, les renseignements concernant le mouvement des marchandises à l'intérieur de Paris, en établissant la distinction entre le poids des expéditions, des arrivages, du transit et du trafic local.

Assez tardivement, le premier annuaire statistique de la Ville de Paris et du département de la Seine paru en 1880, comprenait un tableau récapitulatif du mouvement des marchandises (expéditions et arrivages<sup>97</sup>) dans les ports de la capitale pour la période 1871-1881, son inconvénient toutefois consistait en ce qu'il exprimait le trafic de cette période en tonneaux et non en tonnes. D'ailleurs, on peut ajouter une autre difficulté : la difficulté de manier les unités. Dans sa thèse, Isabelle Backouche, nous avertit que les unités entre les ports fluviaux et La Villette ne sont pas toujours conformes selon les produits<sup>98</sup>. Le premier volume des annuaires statistiques comporte les résultats des canaux de 1867 à 1879. Les auteurs eux-mêmes reconnaissent que les conditions dans lesquelles ont été relevés ces résultats, n'ont pas été idéales.

Les statistiques de la batellerie avaient été dressées jusqu'en 1881 par le Service des contributions directes chargé de percevoir les droits de navigation non concédés et les rivières du domaine public. Or, la loi du 19 novembre 1880 d'abrogation des droits de navigation a rendu caduc l'intérêt que pouvait y percevoir le Trésor de sorte que la constatation du tonnage établie par les Contributions directes n'a plus été aussi rigoureuse jusqu'au 31 décembre. Un décret du 17 novembre 1880 a confié à l'Administration des Travaux publics la tâche d'établir les statistiques de la voie d'eau. Les dispositions de ce décret ont été mises en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1881<sup>99</sup>. Pourtant, les résultats n'apparaissent pas toujours crédibles de l'aveu

---

<sup>96</sup> Ernest Grangez était le Chef du bureau au ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics (Direction des Ponts-et-Chaussées). Il fut décoré Chevalier de l'Ordre Impérial de la Légion d'honneur et de l'Ordre Royal de Léopold. Attaché au dépôt des Ponts-et-Chaussées, il participa à l'élaboration de l'Atlas des dépôts de la France publié au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Il a été l'auteur de nombreuses cartes des voies de communication françaises, notamment des voies navigables du nord de la France.

<sup>97</sup> Pour la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les statistiques recouvrent uniquement les arrivages.

<sup>98</sup> Isabelle Backouche, « Paris/Seine », E.H.E.S.S., thèse d'Histoire sous la direction de Bernard Lepetit, 1995, 2 vol., p. 465.

<sup>99</sup> « Instruction ministérielle du 15 décembre 1885 concernant le service de la statistique de la navigation intérieure », in *Guide officiel de la navigation intérieure avec itinéraires graphiques des principales lignes de navigation et carte générale des voies navigables de la France. Dressé par les soins du Ministère des Travaux Publics (Direction de la Navigation)*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie Éditeurs, cinquième édition, revue et augmentée, 1891, pp.8-19. Voir aussi : Dominique Renouard, *op. cit.*, p.28. ; Jean-Claude Toutain, « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, pp.79-

même des rédacteurs de *l'Annuaire statistique de la Ville de Paris*<sup>100</sup>. Ce dernier publia les résultats de la navigation à Paris de 1880 à 1914<sup>101</sup>. Élaborés sur l'initiative de la Ville de Paris, les annuaires statistiques parisiens indiquaient avant tout les résultats du trafic des canaux de Paris. Pourtant, ils fournissaient celui des ports dans la traversée de Paris<sup>102</sup>, et puis plus intéressant encore, à partir de 1891, les chiffres du mouvement de la navigation dans le département de la Seine. L'année suivante, ils inclurent le trafic des canaux de Paris dressé par les ingénieurs de la navigation sur la base des déclarations effectuées par les mariniers aux agents du ministère des Travaux publics. Pour ce qui est du département de la Seine, les annuaires statistiques indiquent les provenances et destinations des marchandises, et en proposent une décomposition plus fine<sup>103</sup>. Ces documents statistiques s'avèrent fort précieux, leur inconvénient réside dans le fait que leur opérationnalité s'est révélée relativement laborieuse. Ces carences ne permettent de dresser des courbes sur les canaux, les ports dans la traversée de Paris, le département de la Seine, avec des données totalement homogènes, que sur une période finalement assez restreinte<sup>104</sup>.

Déjà évoquée en filigrane, l'autre source majeure consiste dans les relevés du trafic de la navigation intérieure publiés par le ministère des Travaux publics. Débarrassée des considérations fiscales, l'administration de ce dernier mena à bien un vaste programme de réorganisation du relevé des statistiques des voies navigables, dont la mise en œuvre complexe nécessita quatre années. Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1949, les statistiques de la navigation intérieure ont paru sous forme de volumes annuels<sup>105</sup>. Ces documents comportaient le trafic par sections de voies navigables, et après 1900<sup>106</sup>, les mouvements des principaux ports fluviaux, autrement dit, des informations touchant principalement la voie d'eau à proprement parler. Ces statistiques opéraient désormais la distinction entre « le trafic né sur » et celui né « hors de la voie », ainsi que son partage par nature de marchandises. La nouvelle manière de

---

93 ; Michèle Merger, *La politique de la III<sup>e</sup> république en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914*, op. cit., pp.351-353.

<sup>100</sup> Annuaire statistique de la Ville de Paris, année 1881, pp.126-127.

<sup>101</sup> L'annuaire de l'année 1914 ne fournit de tableau du mouvement de la navigation dans le département de la Seine.

<sup>102</sup> Le chiffre correspond à celui de la 5<sup>e</sup> section de la navigation de la Seine indiquées par les statistiques de la navigation intérieure publiées par le ministère des Travaux publics. Cette date n'était pas fortuite, comme on s'en rendra compte par la suite. En outre, ils permettent ainsi de dresser des comparaisons plus stables entre le trafic des canaux de Paris, dans la traversée de Paris. En effet, les statistiques de la Ville de Paris ne sont pas rigoureusement identiques, par contre, elles peuvent être confrontées avec celles du département de la Seine...

<sup>103</sup> Par exemple, pour les denrées alimentaires : céréales, vins, sucres...

<sup>104</sup> Même si comme on l'a vu, il est déjà possible de dresser le trafic de 1872 à 1889.

<sup>105</sup> Statistiques annuelles de la navigation intérieure par courants de trafic, introduction, 1952.

<sup>106</sup> En fait, on dispose d'informations ponctuelles sur le trafic des ports dans des sections déterminées, mais pas de manière forcément systématique et continue. Pour la période 1901-1913 (et dans l'entre-deux-guerres aussi), on bénéficie ainsi d'un classement des ports fluviaux français, ainsi que la répartition du trafic de ces ports.



procéder offrait ainsi l'avantage de mettre en évidence la quantité de tonnes effectives ayant circulé annuellement sur le réseau des voies navigables françaises, et la composition de ces chargements par nature de marchandises. Les ingénieurs des ponts et chaussées assurèrent le relevé spécifique à chaque voie, ce qui permit d'en décomposer le trafic en fonction de quatre catégories : trafic local, expéditions, arrivages et enfin, transit. En outre, les ingénieurs se trouvaient en mesure de rendre compte de la diversité des modes de navigation : navigation ordinaire et à vapeur, et navigation à vapeur<sup>107</sup>.

La suppression des droits sur la navigation a représenté une réelle aubaine pour l'historien du « port de Paris », dans la mesure où la navigation parisienne a bénéficié d'un traitement très particulier, consistant en une présentation du trafic, incluant un tableau récapitulatif, et cela pour les années 1883-1913. Par rapport à la période précédente, cela a signifié une rationalisation des relevés de trafic. Ils comportent une dimension intermodale, nous fournissant un trafic comparatif entre les voies ferrées et la voie d'eau, mais également, jusqu'en 1900, la répartition modale et par origine du trafic des combustibles minéraux, et cela sur plusieurs sections pour les années 1887-1900 : Paris intra-muros, la 6<sup>e</sup> section, c'est-à-dire l'immédiate banlieue jusqu'à la confluence avec le canal Saint-Denis, et parfois même, sur certaines années, la 7<sup>e</sup> section, entre la Briche et Conflans Sainte-Honorine. Ces données permettent de mesurer la réalité du rôle de la basse Seine en tant que voie majeure d'importation, au point que son développement a été dénoncé par les ferristes et les protectionnistes<sup>108</sup>. La période 1887-1900 a ainsi bénéficié d'un soin tout particulier. En effet, chaque année comportait, en principe, deux parties, l'une consistant en une présentation générale et l'autre contenant les tableaux de trafic.

Sur cette période, le réseau fluvial est considéré comme un ensemble cohérent, et les voies majeures bénéficient toutes d'un descriptif qui détaille chaque trafic et incluant parfois des tableaux récapitulatifs de ces mêmes trafics. En l'occurrence, ces années contiennent des cartes de trafic et du réseau des voies navigables. Par conséquent, il s'agit d'une source inestimable que l'on peut compléter par les différents guides officiels de la navigation<sup>109</sup>

---

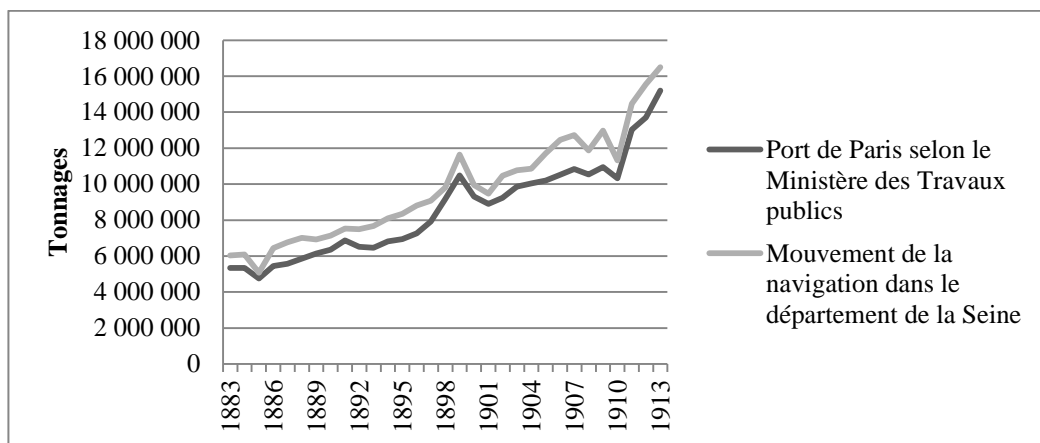
<sup>107</sup> Par « navigation à vapeur », il fallait entendre « navigation autoportée ». En effet, la navigation ordinaire et à vapeur incluait aussi bien les bateaux à traction humaine, animale, par halage mécanique ou électrique, ou encore par le touage et le remorquage. En effet, les automoteurs sont demeurés assez rares jusqu'en 1914.

<sup>108</sup> Michèle Merger, « La politique... » *op. cit.*, p.353. Les ferristes pouvaient également se montrer libre-échangistes, cette accusation servait avant tout d'argumentaire contre la batellerie. À l'inverse, les protectionnistes pouvaient dénoncer le fait d'avoir privilégié la navigation entre Paris et Rouen, aux dépens de celle entre les régions du Nord et la capitale, et défendre de ce fait, le creusement du canal du Nord. Il ne s'agit que d'exemples, car les configurations pouvaient être multiples, voire interchangeables, variant au gré des conjonctures, des situations... et surtout des intérêts et des préférences des acteurs du moment.

<sup>109</sup> Consulter notamment : *Guide officiel de la navigation intérieure avec itinéraires graphiques des principales lignes de navigation et carte générale des voies navigables de la France. Dressé par les soins du Ministère des*

expliquant les conditions dans lesquelles ont été constituées les statistiques, ainsi que les divers documents officiels relatifs aux voies navigables. Pour ce qui est de notre travail, les statistiques du ministère des Travaux publics offrent l'intérêt d'indiquer les trafics du bassin parisien considérés dans l'acception la plus étendue et de dégager les interactions entre les différentes sections et bassins : banlieue parisienne, Seine maritime, et nord de la France, etc.<sup>110</sup>

**Graphique 1. Activité portuaire dans la région parisienne estimée par les différentes administrations 1883-1913.**



Sources : Pour les années 1883-1889 : AMB, C143-4, Préfecture de Police, Inspection générale de la navigation et des ports, Paris, Imprimeries Municipales, 1891, p.2. ; pour les années 1890-1911 : *Annuaire statistique de la Ville de Paris* ; *La navigation du Rhin*, 15 avril 1928, p.133. ; Ministère des Travaux publics. *Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Années 1883-1911.*

*Travaux Publics (Direction de la Navigation), Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie Éditeurs, cinquième édition, revue et augmentée, 1891, 555p. ; Guide officiel de la navigation intérieure. Dressé par les soins du Ministère des Travaux Publics (Direction de la Navigation), Paris, Nouvelles éditions, Paris-Levrault, 1912.*

<sup>110</sup> Même s'il s'avère possible de le faire aussi à l'aide des annuaires statistiques de la ville de Paris, mais de manière indirecte et moins affinée.

En comparant les deux courbes du tableau ci-dessus, l'écart ne se révèle pas tant marqué. En fait, le port défini par le ministère des Travaux publics incluait le canal de Paris qui dans une très large portion, traversait des communes extra-muros : une partie du 19<sup>e</sup> arrondissement, Saint-Denis, Aubervilliers... Ce canal étant une artère majeure de la banlieue parisienne, son trafic était considérable<sup>111</sup>. La différence entre les deux chiffres ne pouvait naturellement pas être considérable. Encore une fois, c'est moins l'absence de données que leur disparité qui pose problème à l'historien désireux de créer des courbes sur le long terme et qui de ce fait, a besoin de s'appuyer sur des données relativement homogènes. Dans le même temps, cette diversité le préserve des dangers inhérents au fait de ne disposer que d'une source unique peu fiable. Par ailleurs, diverses études contemporaines s'avèrent susceptibles d'apporter de précieux compléments : celles d'Auguste Pawlowski<sup>112</sup>, de François Maury<sup>113</sup>, de Paul Léon<sup>114</sup>, ainsi que les articles dans diverses publications : *Annales des Ponts et Chaussées*, *Revue politique et parlementaire*, *Revue des deux mondes*<sup>115</sup>... Les fameux ouvrages des deux premiers auteurs cités<sup>116</sup> constituaient les références pour la compréhension du port de Paris au début du XX<sup>e</sup> siècle, et ont exercé une influence notable, au point de pouvoir considérer le premier comme l'un de ceux qui ont contribué à la création

---

<sup>111</sup> D'ailleurs, l'autre avantage des statistiques du ministère des Travaux publics est de fournir les chiffres des ports des canaux parisiens (ainsi que ceux de banlieue), que n'indiquent pas les annuaires statistiques de la Ville Paris. Dans le même temps, les premières statistiques évoquées ne nous informent pourtant pas sur les trafics spécifiques des ports dans la traversée de Paris... qui nous sont fournis par des documents de la préfecture de Police ! Ces contradictions rendent compte de la confusion administrative régnant dans la gestion des activités portuaires, et de la nécessité de « jongler » avec ces différents documents qui s'avèrent complémentaires, mais embarrassent toute tentative de dresser, comparer des séries homogènes.

<sup>112</sup> Né en 1874, Auguste Gustave Stanislas Pawlowski était journaliste, rédacteur au *Petit journal* et à *l'Information*. En outre, il a été professeur à l'École des hautes études sociales. On peut mentionner qu'il était aussi auteur dramatique sous le pseudonyme : A.-P. de Lannoy. Il a publié de nombreux ouvrages techniques, géographiques, économiques destinés à un large public sur les ports de Paris, les inondations de la Seine, pour ce qui nous intéresse, mais également sur la houille blanche, la bauxite, le pétrole...

<sup>113</sup> François Maury (1876-19 ?) était un journaliste, poète, mais aussi Directeur de *Finance-Univers*, secrétaire général de la *Revue bleue* et de la *Revue scientifique*. Il soutient une thèse précisément sur le port de Paris en 1903, qui sera publiée encore en 1904. Elle connut un certain succès, puisqu'elle reçut le prix de l'Institut et fut rééditée avec de profonds remaniements en 1911, sans doute à la suite des inondations 1910, et de l'émotion qu'elles suscitèrent auprès de l'opinion.

<sup>114</sup> Paul Léon est le plus connu des auteurs évoqués ici. Né le 2 octobre 1874 et mort à Rueil-Malmaison en 1962 à Chantilly, Paul Léon a été directeur général des Beaux-Arts, professeur au Collège de France, grand-croix de la Légion d'honneur. Il fut le principal historiographe du service des Monuments historiques français. Paul Léon a passé son enfance dans les Vosges avant de retourner à Paris après le baccalauréat pour poursuivre ses études. Étudiant à l'École Normale Supérieure, il obtint l'agrégation d'histoire-géographie en 1898. Après quelques années dans l'enseignement et de chargé d'études pour le ministère des Travaux publics, puis journaliste dans les *Annales de Géographie*, il est devenu en 1905 chef de cabinet du Sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts : Étienne Dujardin-Beaumetz. Dans le cadre du plan Baudin, il a rédigé, en 1902, une importante étude défendant les voies navigables et le raccordement. À noter qu'il s'est marié avec la fille de l'ingénieur Paul Alexandre qui avait conduit les travaux de l'agrandissement du port de Dieppe 1881-1888.

<sup>115</sup> Auguste Pawlowski, *op. cit.*, pp.76-78.

<sup>116</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, 279p. et Auguste Pawlowski, *op. cit.*

du port autonome de Paris quelque soixante ans plus tard... Cette foisonnante littérature économique et technique s'avère des plus précieuses, car souvent de grande qualité, et solidement documentée<sup>117</sup>, elle fournit de nombreuses informations techniques, économiques, et contient des documents officiels, ou des documents statistiques inédits. En outre, ces ouvrages apportent une critique méthodologique des statistiques<sup>118</sup>, ce qui prévient des pièges déjà évoqués que comportent celles-ci.

La plupart de ces documents ne tiennent guère compte des résultats de l'immédiate banlieue, dont le rôle s'est renforcé à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, les installations portuaires ont tendance à être transférées vers la périphérie de la capitale, comme dans le cas d'Ivry, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne... Ce n'est qu'en 1929 que le ministère des Travaux publics a fait paraître pour la première fois les statistiques concernant le trafic global des ports de l'agglomération parisienne (Paris intra-muros non compris). De même, on peut trouver des résultats statistiques disséminés dans les différents fonds d'archives : Nationales, Départementales, de la Préfecture de Police, de la Chambre de Commerce de Paris et enfin du fonds du Musée de la Batellerie... Ce sont souvent des boîtes inattendues qui fournissent des données éclairantes. L'approche intermodale nécessite de se pencher sur les sources ferroviaires, et force est de reconnaître que certaines se montrent fort bien documentées et apportent de nombreux éclairages et informations, y compris statistiques, et l'on peut citer les ouvrages d'Alfred Picard<sup>119</sup>, Clément Colson<sup>120</sup>, Richard de Kauffmann<sup>121</sup>...

---

<sup>117</sup> François Maury et Paul Léon n'hésitèrent pas à consulter les archives nationales, le premier dans le cadre de l'obtention d'une thèse de droit, le second, en tant qu'employé du ministère des Travaux publics.

<sup>118</sup> En effet, Pawlowski a dressé un tableau synoptique des trafics selon les différentes administrations. Ses données s'avèrent extrêmement fiables, selon nos propres vérifications par rapport aux documents officiels. En outre, l'inspecteur général de la navigation, M. Guillemin, lui a fourni d'anciennes statistiques difficiles à se procurer qu'il publie dans son ouvrage. Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, pp.69-99.

<sup>119</sup> Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1918, pp.437-790. L'ouvrage est un classique, l'auteur a consacré le cinquième chapitre à la question de la concurrence entre le chemin de fer et la navigation intérieure.

<sup>120</sup> Bien que farouchement ferriste, Clément Colson (1853-1939) publia, outre des articles spécifiques sur la question de la concurrence entre les deux modes de transport, presque chaque année dans la *Revue politique et parlementaire* un rapport annuel sur l'état du trafic de la navigation (généralement dans le numéro de novembre). Ses publications se révèlent intéressantes en raison de son influence, mais également sur l'importante documentation sur laquelle il s'appuie, notamment statistique.

<sup>121</sup> Richard de Kauffmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, traduit, mis à jour et précédé d'une étude complémentaire par Frantz Hamon, Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, Éditeur, 1900, pp.799-876. Le chapitre XIX se consacre complètement à la question de la navigation intérieure. Solidement documenté, l'ouvrage fournit de nombreuses statistiques sur les voies ferrées et navigables, tant françaises qu'allemandes, ce qui rend cet ouvrage inestimable. En outre, il offre un point de vue externe, non français (alors qu'il existe de nombreuses études françaises sur les transports allemands), et se sert moins de l'exemple allemand à des fins idéologiques...

La véritable difficulté réside dans l'évaluation des frets fluviaux. Durant toute la période étudiée ici, les frets étaient le fruit d'accords passés entre les usagers et les transporteurs<sup>122</sup>. Les journaux spécialisés publiaient les cours dans les réseaux les plus fréquentés. Pour ce qui était des courants de trafic secondaires, la liberté apparaissait quasi-totale<sup>123</sup>. Pour l'historien, la structure du marché contribue à rendre des plus opaques cette question, en raison d'une documentation très fragmentaire. Fort heureusement, pour ce qui est du port de Paris, deux des courants de trafic majeurs se révèlent les moins mal documentés, à savoir la ligne Lens-Paris, et la ligne Paris-Rouen<sup>124</sup>.

### ***Structure de la thèse : cerner les dynamiques d'une modernisation controversée.***

Le plan combine logique thématique et chronologique. La démarche adoptée s'efforce d'articuler à la fois une perspective globale et des questions plus particulières, afin de mettre en évidence les dynamiques, négatives ou positives, à travers la question intermodale et la dialectique utopie-réalité. Il s'articulera selon trois mouvements principaux, le premier recouvrant la période de troubles de la batellerie, c'est-à-dire entre le début des années 1840 et 1871. Le second traitera des grands plans d'aménagements de la batellerie qui décideront de son avenir entre les années 1871 et 1893 essentiellement. Le troisième évoquera un « retour à la réalité » et tentera d'expliquer comment l'activité portuaire a pu se développer malgré une politique erratique en la matière. Ces trois mouvements se déclineront en six chapitres, soit respectivement deux chapitres par partie. Le premier chapitre s'étendra du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au début des années 1870, ce qui correspond peu ou prou au Second Empire. Cette partie dressera un panorama des activités portuaires au cours de ces deux décennies. Le propos s'inscrira dans une perspective intermodale, car c'est bien la concurrence des chemins de fer et la crise de la batellerie et le remodelage de la répartition des transports qui en résultent, qui constituent l'élément fondateur du mode des transports à l'ère industrielle. La démarche intermodale implique de s'intéresser à la question des entrepôts de Paris. Ce thème revêt une dimension utopique, ce qui montre qu'en un sens, la

---

<sup>122</sup> Jean-Claude Toutain, *op. cit.*, p.94 ; Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République... », *op.cit.*, 1979, p.336.

<sup>123</sup> En 1936, seulement, des commissions régionales ont été établies en vue de calculer des taux de fret, qui devinrent, par la suite, obligatoires.

<sup>124</sup> En l'occurrence, le *Journal de la Navigation*, la *Revue noire* pour ce qui est des frets au départ de Lens, le *Journal de la Navigation* et le *Bulletin des usagers de la batellerie*, en ce qui concerne les frets de l'Est en direction de Paris, et le *Journal de la Navigation* et *Le Nord Charbonnier* pour ce qui touche les frets Rouen-Paris.

navigation intérieure contenait des failles qui se révéleront, face à l'apparition d'un concurrent tel que les voies ferrées.

Le troisième chapitre portera sur les années 1872-1900. Elle constitue une période clef pour la navigation intérieure, plus particulièrement la navigation de la Seine qui connaît une profonde transformation via des aménagements de grande ampleur. Si le plan Freycinet représente une étape cruciale de cette modernisation. Il est nécessaire d'en présenter les conditions préalables, mais également d'en montrer les conséquences sur le long terme, notamment sur la navigation à Paris, à savoir la modernisation du « port de Paris ». Il nous paraît important de souligner la continuité entre le Second Empire et la III<sup>e</sup> République. D'une part, parce qu'il nous semble que l'étape cruciale est la « crise de la batellerie » survenue à la suite de l'émergence des chemins de fer. De plus, les modalités du redressement de la batellerie étaient déjà présentes dès cette période, finalement assez mal comprise, de la navigation intérieure. En effet, la période antérieure a été mieux étudiée, de la même façon que celle des voies fluviales, pendant et après le plan Freycinet, et s'avère donc bien mieux connue. Sans doute, cela tient en partie aux sources. Il a paru indispensable de combler cette lacune, car le milieu des années 1850 représente, selon nous, une étape cruciale de la compréhension des évolutions ultérieures. La mise en évidence d'une certaine continuité entre le Second Empire et la III<sup>e</sup> République ne concerne, d'ailleurs, pas exclusivement la navigation intérieure, on pourrait en dire autant de l'urbanisme : symbole du Paris haussmannien, l'opéra Garnier n'en a-t-il pas cependant été achevé sous le régime suivant ? Ces aspects seront traités dans le second chapitre.

Si le troisième chapitre recouvre plutôt la dimension « réelle » (mais pas forcément réaliste) de l'activité portuaire, le siècle est marqué par le foisonnement de projets alternatifs autour de la question de « Paris port de mer ». Le quatrième chapitre se penchera, en quelque sorte, sur le « port utopique », de la recherche d'un « Paris utopique ». Alors que les ingénieurs des Ponts et Chaussées œuvrant pour le compte du ministère des Travaux publics s'échinèrent à améliorer les conditions de navigation, d'autres s'ingénierent à penser autrement l'activité portuaire parisienne, et les succès mêmes de la navigation fluviale, les incitèrent à élargir la fonction de ce port, et lui conférer une dimension utopique. Alors que les acteurs autour de la navigation de la Seine à Paris ne s'étaient qu'assez peu intéressés au statut de ces ports, à la modernisation de leur outillage, sa fiscalité... Si les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont introduit l'usage du port de Paris, les promoteurs de « Paris port de

mer » lui ont, en un sens, donné corps, il n'y avait qu'un pas entre « port de Paris » et « Paris port de mer »...

Le cinquième chapitre contient les contradictions mises en exergue dans les chapitres précédents. Sur le plan de la chronologie, il s'inscrit à la lisière entre deux périodes, celle du plan Freycinet et des aménagements qui en ont résulté, et celle de la Belle Époque, marquée, au début par le plan Baudin, adopté le 22 décembre 1903, mais ayant perdu une bonne part de sa substance. La question du raccordement a constitué une vive préoccupation à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle. Le plan Baudin se proposait de moderniser plus particulièrement les infrastructures fluviales et portuaires, et de mettre l'accent sur la coopération avec les chemins de fer, gage d'efficacité économique. C'est la raison pour laquelle le cinquième chapitre se penchera de manière plus spécifique sur la question du raccordement et de l'outillage, notamment à travers des cas concrets, tels que celui du port d'Ivry, exploité par la chambre de commerce de Paris à partir de 1899. Enfin, le sixième et ultime chapitre, portant sur le port de Paris à la Belle Époque, traitera d'une période fort contrastée. Les succès même de la navigation fluviale soulevèrent de nouvelles difficultés face à des structures administratives et économiques héritées du Consulat et jugées, au seuil du siècle suivant, mal adaptées. Cette période allait assister à la convergence des questions intermodales et de la dialectique utopie-réalité.

**Carte 1. Voies navigables dans la région parisienne en 1891.**

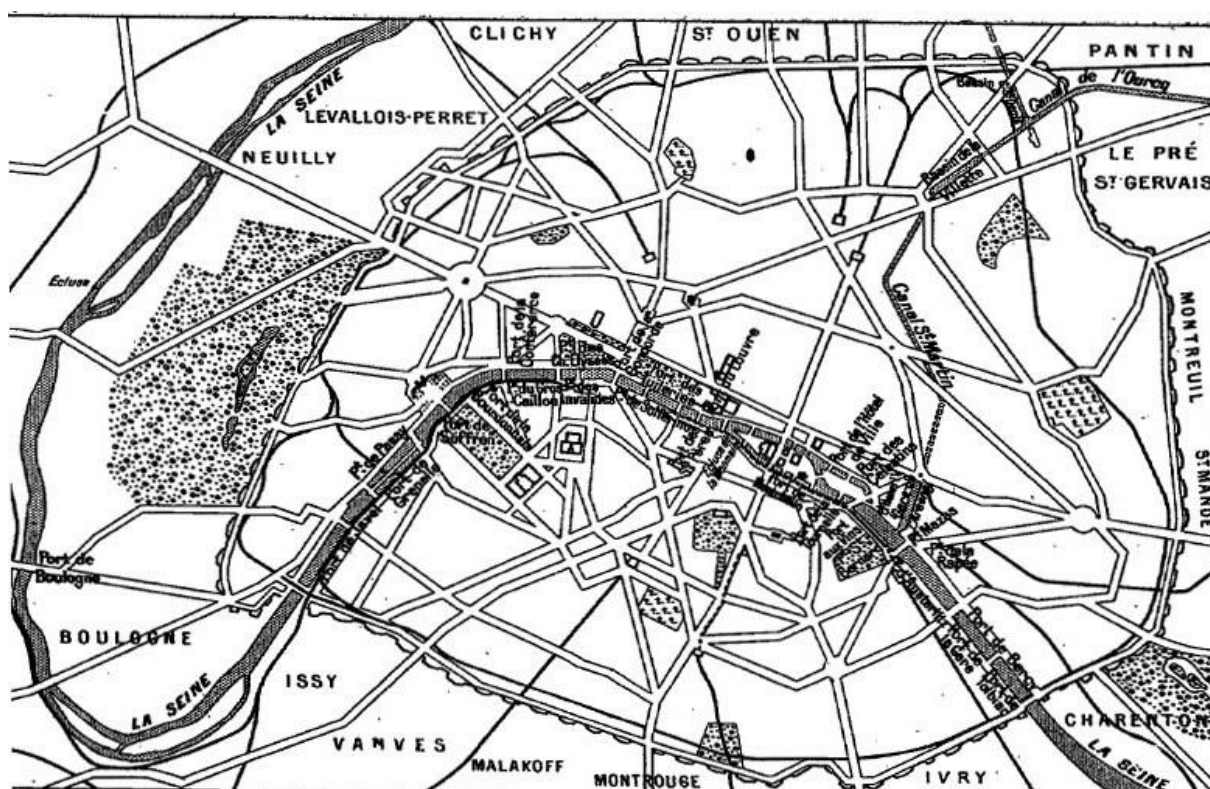


Carte extraite d'une carte globale du réseau des voies navigables françaises. En aval de Paris, on peut distinguer la 6<sup>e</sup> section qui s'étendait sur 21 km entre Paris et la Briche c'est-à-dire à l'intersection entre la Seine et le canal Saint-Denis, la 7<sup>e</sup> section (42km) entre la Briche et Conflans Sainte-Honorine. Cette dernière ville correspond à la confluence entre la Seine et l'Oise qui conduit jusqu'au bassin de l'Escaut, et donc aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais. Enfin, la 8<sup>e</sup> section (171km) connectait Conflans et Rouen. En amont de Paris, la carte figure la Marne et surtout la 4<sup>e</sup> section (qui s'étirait en réalité sur 40km jusqu'à Corbeil).

Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1891.

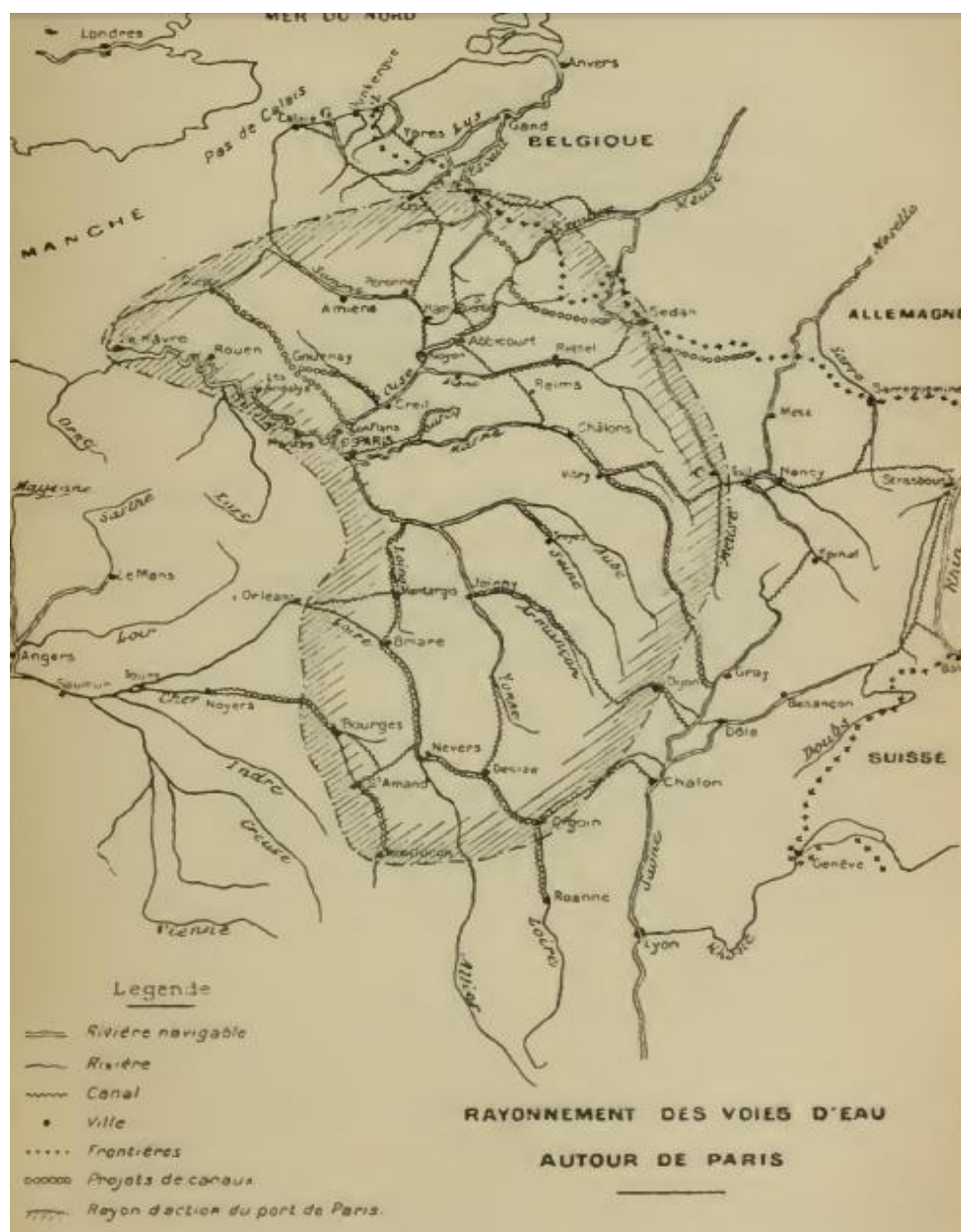


Carte 2. Plan des ports de Paris au début du XX<sup>e</sup> siècle.



Source : Plan des ports de Paris, in *Je sais tout*, juin 1917, p.552.

Carte 3. Rayonnement du « port de Paris ».



Source : Elicio Colin, *Le port de Paris*, dans la série *Les Grands ports français*, VIII, Paris, Dunod, 1920, VIII, p.103.

**PREMIÈRE PARTIE : CRISE ET REDRESSEMENT (début des années  
1840-1871)**

---

## CHAPITRE I : UNE ACTIVITÉ PORTUAIRE À LA CHARNIÈRE DE DEUX MONDES milieu du XIX<sup>e</sup> siècle-1872.

---

### Introduction : une batellerie à la croisée des chemins.

---

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'ensemble des voies navigables dans le monde industrialisé connut une profonde remise en cause, celle-ci tenait en majeure partie à l'apparition d'un concurrent redoutable, la voie ferrée. La batellerie s'avérait auparavant l'unique mode de transport capable de transporter des marchandises en quantités notables<sup>125</sup> sur de longues distances à l'intérieur des terres. C'était d'ailleurs aussi valable pour le transport de passagers. Si la crise semble commune à tous les pays industrialisés disposant d'un réseau fluvial opérationnel, les réponses apportées se révélèrent fort variables. Il est possible de distinguer trois groupes<sup>126</sup>, le premier composé de pays où la navigation intérieure est réellement, voire de manière définitive entrée en déclin, à l'instar de l'Italie, du Japon, de la Grande-Bretagne... D'autres pays ne purent ressentir cette crise avec la même intensité dans la mesure où les chemins de fer ne se sont développés que tardivement à l'instar de la Russie<sup>127</sup> et enfin le troisième groupe où les pays le composant ont su moderniser leurs réseaux et leurs techniques de propulsion de façon à permettre à ce mode de transport ancien de lutter contre ce nouvel entrant dans le domaine des transports, à savoir, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, la France, les États-Unis. Remarquons que ce troisième groupe est loin d'appartenir aux moins performants sur les plans économique et technique. Le transport fluvial a ainsi contribué dans une large proportion à leur essor, le plus bel exemple étant sans doute l'Allemagne.

Reste bien entendu à déterminer à quel degré?... Ce qui s'avère valable sur le plan national l'est *a fortiori* sur le plan régional. Cette « *conversion* » de la voie d'eau ne s'est généralement accomplie que dans certaines zones du troisième groupe précité : le Rhin en Allemagne, la partie Nord de la France... Toutefois, là encore, il s'agit des régions parmi les plus dynamiques sur le plan industriel, l'exemple français semble particulièrement éclairant... L'intérêt du cas américain réside dans le fait que la navigation fluviale a connu un regain

---

<sup>125</sup> Bien sûr, il faut se replacer aux conditions de l'époque.

<sup>126</sup> Andréas Kunz, « Voies navigables et développement économique », in *Histoire, Économie et Société*, n°1, 1992, pp.13-17.

<sup>127</sup> Ministère des Voies de Communication, Direction des routes et voies navigables, *Voies navigables intérieures de la Russie, XI<sup>e</sup> Congrès international de navigation*, Saint-Petersbourg, Imprimerie Kügelgen & Co, 1908, 180p.

particulièrement marqué à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, grâce entre autres à des investissements colossaux.

Cet aperçu mondial s'est révélé nécessaire afin de replacer dans une perspective plus large le cas qui nous intéresse ici et qui constitue en quelque sorte, une illustration. Se posent alors un certain nombre de questionnements : comment expliquer la coexistence de deux modes de transport pour la circulation des marchandises ? Quels sont les facteurs explicatifs de la survivance de la batellerie par rapport au coche d'eau et roulage ? Comment la navigation intérieure ne s'est-elle pas simplement maintenue, mais a connu un essor à l'ampleur inédite sur les mêmes lignes desservies par les voies de chemins de fer les plus performantes ? Sa survie ne constitua-t-elle que le simple produit d'un soutien artificiel de l'État ? Auquel cas, ce dernier apparaîtrait comme allant à l'encontre du sens de l'histoire des techniques que semblaient préfigurer les chemins de fer, et aurait freiné la modernisation du pays ? Cela signifierait que le rôle de l'État se serait révélé néfaste pour la modernisation du pays. Dans ce cas, la liberté accordée à l'initiative privée aurait représenté une solution bien plus pertinente pour l'outillage du pays. Ou bien au contraire, l'État n'a-t-il pas privilégié l'émergence d'un nouveau mode de transport au détriment de ses concurrents plus traditionnels ? Cependant, ces explications classiques à travers l'unique prisme de la non intervention ou d'une intervention étatique à outrance ne brouillent-elles pas l'analyse et ne mériteraient-elles d'être dépassées, sans être forcément mises à l'écart, mais au moins réinterprétées selon une autre approche ? En effet, la navigation intérieure ne recèle-t-elle pas des spécificités qui en firent un instrument de transport alternatif aux voies ferrées, voire parfois supérieur sous certains aspects ? Le propos se proposera donc ici de fournir quelques clefs afin d'apporter quelques éclairages à ces interrogations.

Ce chapitre s'articulera selon deux moments principaux. Le premier exposera les conditions de la navigation intérieure au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, expliquant sa vulnérabilité par rapport au transport ferroviaire. Le chapitre débutera autour des années 1843-1844, pour leur symbolique, à savoir l'ouverture de la ligne Paris-Orléans, mais aussi parce qu'à partir de ces années, les chemins de fer commencèrent à représenter une véritable menace pour les voies navigables et l'on commença sérieusement à songer à renoncer à l'établissement d'un système complet de canaux. Ce chapitre s'achèvera vers 1871, pour à la fois se conformer à la chronologie classique de l'histoire de France et de Paris, c'est-à-dire la chute du Second Empire, mais également, pour des raisons plus prosaïques. En effet, pour obtenir les statistiques de la fin des années 1860, il est nécessaire de consulter le volume relatif à l'année 1871. En outre, les statistiques des ports dans la traversée de Paris et dans le département de la

Seine deviennent stables à partir de l'année 1872. À partir de cette date, une nouvelle ère conjoncturelle s'ouvre. De ce fait, il y a une véritable évolution dans la perception et l'évaluation de l'activité portuaire à Paris. Tous ces facteurs concourent au choix de cette chronologie. Le chapitre comporte deux donc parties. La première concerne, à proprement parler, ce que l'on a pu désigner comme « crise de la batellerie », qui recouvre les années 1843-1860. L'année 1860 paraît naturelle, dans la mesure où elle constitue un tournant dans le règne de Napoléon III, caractérisé par un revirement libéral à la fois sur le plan politique et économique. En effet, le traité de libre-échange signé avec la Grande-Bretagne le 23 janvier 1860 impliquait de renforcer la compétitivité commerciale et industrielle de la France, et donc, une réévaluation du rôle des voies navigables dans la contribution à l'économie nationale<sup>128</sup>. Si la première partie se penche plus spécifiquement sur les tendances globales de la navigation intérieure et leurs conséquences sur l'activité portuaire à Paris, la seconde partie se focalisera davantage sur Paris et son équipement portuaire. Cette question apparaît comme le corollaire de la précédente, c'est-à-dire qu'elle consiste à s'interroger sur les conditions de l'intermodalité à Paris à travers les infrastructures et les superstructures portuaires. L'expression de cette intermodalité reflète également les tensions que connut le transport fluvial, ainsi que les modalités des mutations qui en résultèrent.

---

<sup>128</sup> Néanmoins, la chronologie adoptée doit faire preuve de porosité, dans la mesure où le tournant adopté par le Second Empire n'est pas aussi radical, ce régime ayant mené une attitude finalement plutôt « suiviste », selon les conditions du moment, sans être ouvertement et complètement hostile à la batellerie, mais sans apporter pour autant un soutien réel.

Carte 4. Carte des voies fluviales dans le bassin parisien



Source : François Beaudoin, « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX<sup>e</sup> siècle », dans les *Cahiers du Musée de la batellerie*, n°2, décembre 1988, pp. 19.

## I. UNE CRISE D'IDENTITÉ (1843-1860).

---

### A. L'intrusion ferroviaire.

---

#### 1. Un réseau mal adapté aux enjeux de la révolution industrielle (milieu du XIX<sup>e</sup> siècle).

---

Le recensement de 1851 nous informe que 1 590 millions de tonnes-kilométriques ont été transportées sur les routes nationales et le tonnage acheminé sur les autres routes de grande voirie a atteint 800 millions de tonnes-kilométriques. La même année, les bateaux charriaient 1 670 millions de tonnes-kilométriques sur les voies navigables françaises. On pouvait ainsi considérer la répartition des transports avant l'avènement des chemins de fer à respectivement 60% pour la route et 40% pour la batellerie<sup>129</sup>. Le succès de la batellerie résidait dans l'infériorité des autres modes de transport alors en fonction, et plus particulièrement le roulage<sup>130</sup>. Celle-ci n'exigeait que de faibles frais de traction, l'importance des chargements qu'elle offrait lui permettait de supporter de nombreuses dépenses accessoires. Le roulage ne déplaçait, quant à lui, que des quantités de marchandises limitées et rencontrait de nombreux problèmes en cours de route... La batellerie représentait ainsi l'unique mode de transport susceptible de convoier d'énormes quantités de marchandises sur de longues distances, donc de ce point de vue, il apparaissait comme le plus rentable. Les estimations du coût réel des frets fluviaux variaient selon les auteurs. Pour Pillet-Will, dans les années 1830, le taux de fret de la navigation ordinaire s'élevait à 0,06 franc la tonne-lieue, et à 0,18 franc pour la navigation accélérée. Il fallait ajouter des droits de navigation oscillant entre 15 et 21 centimes. Le coût du transport de la navigation ordinaire atteignait ainsi entre 32 et 38 centimes la tonne-lieue, sans comprendre les droits et entre 5,25 et 9,5 centimes en incluant les droits<sup>131</sup>. De son côté, le roulage ordinaire valait 25 centimes la tonne-kilomètre, tandis que le roulage accéléré coûtait 37,5 centimes. La batellerie offrait ainsi une économie

---

<sup>129</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960, p.39.

<sup>130</sup> Louis Becquey, *Statistiques des routes de France*, Paris, Imprimerie royale, 1824, 429p.

<sup>131</sup> Michel Frédéric, Cte Pillet-Will, *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer ; De l'influence des voies de communication sur la prospérité industrielle de la France*, Paris, P. Dufart, 1837, vol.2, p. 316. Pour sa part, concernant les canaux, Michel Chevalier évaluait, le fret le plus courant entre 1,5 et 2 centimes la tonne-kilomètre. Son calcul incluait le salaire du batelier, le loyer des chevaux de halage et l'usure du bateau. Dans le cas des rivières, le fret se révélait inférieur d'un quart à la descente et supérieur de moitié à la remonte. Le péage coûtait autour de 0,25 la tonne-kilométrique. Il supposait que le trafic à la remonte était deux fois plus intense qu'à la descente et le trafic sur les rivières était à peu près aussi important que sur la globalité des canaux, ce qui l'amena à proposer un fret moyen entre 1,65 et 2,25 centimes. Voir : Michel Chevalier, *Des intérêts matériels de la France, Travaux publics, routes, canaux, chemins de fer*, Paris, Libr. Ch. Gosselin, 1838, p.161. Jean-Claude Toutain fait remarquer que la pondération n'influe guère sur le chiffre initial, donc on peut considérer ce dernier comme très proche du montant final.



de 1300 francs sur le roulage<sup>132</sup>. Les avantages de la paraissaient toutefois moindres sur la Basse-Seine où elle se voyait contrainte de partager le trafic avec le roulage du fait des conditions de navigation qui étaient telles sur cette ligne que la batellerie était d'une lenteur considérable.

Construction et exploitation constituaient deux opérations totalement cloisonnées, alors que les voies ferrées allaient contribuer à les rassembler. Les concessionnaires d'une voie navigable avaient tendance à tellement tirer sur les prix qu'ils lui attribuaient le plus faible tirant d'eau possible, ce qui les incitait à multiplier les écluses de manière à éviter les terrassements. En outre, le réseau avait été construit sans véritable plan d'ensemble, et les concessionnaires ne se montraient assez peu soucieux d'harmoniser les dimensions avec celles des voies à proximité. Si les canaux de Bourgogne et du Rhône au Rhin débouchaient quasiment l'un en face de l'autre dans la Saône, ils n'acceptaient pas des bateaux de même gabarits<sup>133</sup>. Ce type d'incohérence présentait comme fâcheuse conséquence d'empêcher le développement du transit entre l'Est et l'Ouest du territoire français, alors que la navigation semblait potentiellement capable de le réaliser<sup>134</sup>.

Les péages sur les canaux s'avéraient parfois prohibitifs, ce qui avait tendance à faire de la voie d'eau, « *une ligne de répulsion*<sup>135</sup> » amenant le commerce à éviter autant de fois que possible, la voie d'eau, quitte à faire appel au roulage : sur le canal du Centre, les établissements faisaient camionner leurs marchandises jusqu'à Chalons ou Digoin<sup>136</sup>. Les droits de navigation grevaient de 78% le prix du transport de Mons à Paris et de 11% celui de Dunkerque à Paris alors que la navigation se montrait très active sur le réseau du Nord<sup>137</sup>. La chambre de commerce de Dunkerque constatait que d'Amiens à Saint-Quentin, d'Arras à Amiens, tous les transports étaient réalisés par voie terrestre, malgré l'existence des canaux ! Le fret de retour de Paris vers le Nord passait entièrement par camionnage, car le bateau chargé de 20 à 30 t payait comme s'il était plein. Le batelier préférait alors retourner à vide plutôt qu'avec une charge incomplète. Les convois de charbon français à destination de Calais

---

<sup>132</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, p.57.

<sup>133</sup> François Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du Centre, de l'Est et du Nord de la France et des principales voies navigables de la Belgique*, Paris, Carilia-Gueourey et Vos Dalmont, Libraires, 1841, p.23.

<sup>134</sup> François Aulagnier, *ibid.*

<sup>135</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.9.

<sup>136</sup> Michel Frédéric Pillet-Wil, *op. cit.*, p. 178.

<sup>137</sup> Le 27 mai 1845, le comte d'Angerville avait expliqué à la Chambre des Députés que sur les canaux du Midi, latéral à la Loire, et de Saint-Quentin, les frais de traction, y compris l'usage du bateau, le temps et le bénéfice du marinier ne coûtait qu'entre 1,5 et 1,75 la tonne-kilomètre. Toutefois, plus loin, il estimait les frets payés sur les grandes lignes navigables, en moyenne, à 4 centimes la tonne-kilométrique. Consulter : Jean-Claude Toutain, « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, p.105 .

ou Dunkerque effectuaient un immense détour par la Belgique, c'est-à-dire par Tournay, Gand, Bruges, Nieuport et Furnes de façon à éviter les taxes prélevées sur les voies françaises<sup>138</sup>!

L'émergence des chemins de fer représenta un nouveau défi pour la batellerie traditionnelle. Les conséquences de ces bouleversements sur l'activité portuaire parisienne paraissaient donc inévitables. Malgré cette situation périlleuse, le milieu batelier parvint à résister grâce à des innovations techniques et une redéfinition de la doctrine de son emploi.

## **2. L'attrait de la nouveauté.**

---

Les chemins de fer permettaient aux marchandises de circuler quasiment sans limite, sans nécessiter de transbordement ou autres cas de ruptures de charge. Ces causes de gêne sur les transports créaient de grandes disparités dans les prix, qui pouvaient s'appliquer parfois du simple au double, notamment pour les céréales<sup>139</sup>. La médiocrité relative des conditions de navigation devait aboutir à une situation de crise au cas où un nouvel entrant dans le domaine des transports, plus performant, arrive et rafle l'essentiel du trafic, rompant ainsi le fragile équilibre entre la voie d'eau et le roulage<sup>140</sup>. Les chemins de fer furent ce nouvel entrant. Si la batellerie se trouva face à une situation des plus dramatiques, il faut quand même rappeler que les choses n'étaient pas gagnées d'avance. Et si l'on peut broser un portrait peu flatteur des conditions de l'état des voies navigables de France au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ce n'est là qu'une lecture *a posteriori* de l'historien<sup>141</sup>... Pourtant, on ne saurait incriminer totalement les différents gouvernements ayant succédé au régime napoléonien. Sous la Monarchie de Juillet, le budget total consacré aux voies navigables passa de 183 à 482 millions de francs<sup>142</sup>. Le nouveau régime désira achever le programme de 1821, qui le fut finalement en 1842. Une nouvelle tranche de travaux fut alors lancée, ouvrant 2 000 km de canaux avec entre autres, les canaux de la Marne au Rhin, de l'Aisne à la Marne ainsi que le canal latéral à la

---

<sup>138</sup> Paul Léon, *Fleuves...*, *op. cit.*, pp.9-10.

<sup>139</sup> Alfred De Foville, *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, Guillaumin, 1880, p.237.

<sup>140</sup> Sur les facteurs permettant l'entrée d'un nouvel entrant sur un marché, consulter Michael Porter, *L'Avantage concurrentiel. Comment devancer ses concurrents et maintenir son avance*, traduit de l'américain par Philippe de Lavergne, Paris, Dunod, 1997, 647p.

<sup>141</sup> Il faut noter que des contemporains s'en montraient tout de même déjà conscients, comme en témoigne la littérature à ce sujet déjà très abondante dans les années 1830. Voir notamment à ce sujet : Yves Leclercq, *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Paris, Droz, 1987, 287p.

<sup>142</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1998, p.47.

Garonne<sup>143</sup>. En effet, sous la Restauration, la France s'était lancée dans un vaste plan d'aménagement de canaux, plus connu sous le nom de plan Becquey, sur l'initiative du directeur général des Ponts et Chaussées, Louis Becquey. Dans son *Rapport au roi*, Becquey s'était largement inspiré sur celui du voyage d'études en Angleterre de Joseph Dutens<sup>144</sup> réalisé deux ans auparavant. Ce dernier avait été le concepteur du canal de Berry doté d'un système de canaux de petite et double sections et reposant sur un système de financement par compagnies privées concessionnaires. Les lois des 5 août 1821 et 14 août 1822 entérinaient un programme ambitieux de canaux en France, et visait une standardisation de leur gabarit. En un sens, il s'agissait d'un « plan Freycinet » avant le « plan Freycinet ». Les lois précitées comportaient un volet financier et un volet technique. Sur le plan technique, le plan Becquey tournait autour de deux idées-phares. D'une part, il visait à moderniser et étendre le réseau existant grâce à l'ouverture de nouvelles voies. Il s'agissait donc de construire des canaux de jonction et canaliser les rivières, les canaux latéraux devaient compenser la canalisation des cours d'eau lorsqu'elle se révélait impossible. D'autre part, le plan se fondait sur l'adoption d'un gabarit minimal uniforme à l'ensemble du réseau, à l'exception des voies secondaires où l'on pouvait adopter un gabarit deux fois moindre<sup>145</sup>.

Le volet financier consistait en un mélange d'emprunts et de concessions. L'État était censé inciter la création de compagnies destinées à financer les travaux dont il assurait l'exécution. En effet, la réalisation du plan Becquey se heurtait à des obstacles qui s'avéraient moins techniques que financiers. En effet, après l'aventure napoléonienne, les finances publiques n'offraient guère de possibilités pour aménager un réseau de canaux aussi vaste, et la rentabilité incertaine de ces ouvrages tendait à rebuter les initiatives privées. En outre, l'intervention publique se révélait particulièrement délicate dans un contexte libéral et face à des parlementaires de plus en plus réticents quant aux dépenses de travaux publics de prestige.

---

<sup>143</sup> Nathalie Montel, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820 », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°59-1, janvier 2012, pp.34-61.

<sup>144</sup> Becquey ne le cite pas dans ce rapport.

<sup>145</sup> Il s'agit du « gabarit Becquey » aux dimensions minimales utiles suivantes : longueur 30,40 m ; largeur 5,20 m ; mouillage 1,60 m (pour un tirant d'eau de 1,20 m) ; hauteur libre sous ouvrages 3,00 m. Les bateaux circuleront avec 150 tonnes à l'enfoncement de 1,20 m. En comparaison du maximum de 80 tonnes maximum que pouvaient transporter certains bateaux, comme les chalands de Loire, cela représentait un progrès notable. C'était d'autant plus vrai que le canal pouvait recevoir un transport pendant presque toute l'année, avec des conditions de sécurité optimales, tout au moins, en principe. En outre, étant donné les conditions de navigation de l'époque, les bateaux de canal réclamaient moins de main-d'œuvre qu'en rivière : deux hommes suffisaient, un sur chaque bord, pour halier un bateau. Le plan Becquey était ainsi censé équiper l'industrie d'un instrument de développement performant.

Le projet de Louis Becquey<sup>146</sup> proposa donc une solution originale consistant en une forme de partenariat public-privé. Selon ce schéma, l'État se chargeait de la construction et l'entretien des ouvrages, tandis que des sociétés privées en assuraient le financement des travaux. À partir d'un système assez complexe<sup>147</sup>, l'État évaluait le coût des travaux, en était le maître d'œuvre et se chargeait de leur gestion, tandis que des compagnies privées avançaient les fonds. En retour, ces dernières recevaient la ou les voies dont elles avaient financé les travaux pour des concessions de 50 à 99 ans, suivant les accords contractés. La plus importante d'entre elles, la Compagnie des quatre canaux, fournissait 68 millions de francs. Le montage financier consistait en un emprunt avec un intérêt de 5 %, remboursable de 1833 à 1867, il comportait également des titres de participation aux bénéfices du canal. Il s'agissait de financiers tels que Hagerman, Odier, Laffitte, Pillet-Will, Casimir Perier, André et Cottier, etc. Ce système était néanmoins critiqué. En effet, c'était l'État qui s'engageait sur les délais d'exécution et apportait une garantie à l'emprunt, ce qui laissait supposer que ces concessions semblaient peu risquées pour les compagnies<sup>148</sup>. En outre, les libéraux dénonçaient la prise en charge des travaux par l'État, considérant celui-ci comme le « pire des constructeurs »<sup>149</sup>. L'attribution de la conception et l'exécution des travaux au secteur privé leur semblaient préférables. La question de l'action des Ponts et Chaussées fut débattue devant la Chambre le 19 juillet 1828, après que Becquey ait sollicité encore une fois le vote de crédits supplémentaires. Certains députés critiquaient les débordements de l'Administration dans les budgets assignés à ces projets. Le contexte n'était guère favorable à une action publique. Un puissant courant libéral commençait à se propager dans les dernières années de la Restauration, marquées par un foisonnement des écrits économiques promouvant le libre-échange<sup>150</sup>. Les libéraux désiraient effectivement une déréglementation du secteur des travaux

---

<sup>146</sup> Louis Becquey (1760-1849) a été nommé au poste de directeur des Ponts et Chaussées, le 17 septembre 1817. Le personnage a un parcours atypique. En effet, s'il était le neveu de l'ingénieur Louis Marie Becquey, il avait une formation de droit, débutant sa carrière en tant que procureur-général-syndic du département de la haute Marne. C'est peut-être sa fonction de directeur général du commerce en 1814, qui le sensibilisa à la question des transports, notamment pour affronter la concurrence britannique. Voir « *Louis Becquey* », dans Robert et Cougny, *Dictionnaire des parlementaires français*, 1889 ou encore Reed G. Geiger, *Planning the French canals: bureaucracy, politics, and enterprise under the restoration*, Newark (N.J.): University of Delaware Press, London: Associated University Presses cop., 1994, p.82.

<sup>147</sup> Gwenaël Nieradzik, « La construction du réseau de canaux français et son financement boursier (1821-1868) », in Georges Gallais-Hamonne (éd.), *Le marché financier français au XIXe siècle*, vol. 2 : *aspects quantitatifs des acteurs et des instruments à la Bourse de Paris*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, p. 459-506.

<sup>148</sup> Pierre Pinon, « » Ministère de la culture, *Un canal...des canaux...*, exposition tenue dans le cadre de la Conciergerie à Paris, du 7 mars au 8 juin 1986, Picard Éd., 416p.

<sup>149</sup> B.-P.-E. Clapeyron, E. Flachet, S. Flachet, G. Lamé, *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, Paris, imprimerie d'Everat, 1832, p. 14.

<sup>150</sup> David Todd, *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme 1814-1851*, Paris, Grasset, 2008, p.114.

publics, certains n'hésitant pas jusqu'à exiger l'abolition du corps des Ponts et Chaussées. Pour défendre leur point de vue, ils s'appuyaient sur l'exemple de la Grande-Bretagne dépourvue d'une administration et d'ingénieurs équivalant aux Ponts et Chaussées, ce qui n'avait pas représenté un réel obstacle pour s'équiper d'un système de transport d'une ampleur encore inégalée jusque-là. Ils dénonçaient les responsabilités de l'Administration quant aux retards enregistrés dans l'achèvement des canaux prévu par le plan Becquey. Ils mettaient en exergue les erreurs effectuées dans l'estimation de l'enveloppe financière<sup>151</sup>. Les attermolements dans la mise en œuvre de ce vaste programme d'aménagement offraient ainsi une tribune privilégiée pour s'exprimer en public et diffuser leurs idées, dans un dessein qui dépassaient largement la question des transports. En outre, les libéraux n'étaient pas les seuls à déplorer la lenteur des travaux. Certains même, à l'instar de Proudhon<sup>152</sup>, envisageaient l'affermage des voies navigables en 1845. Toutefois, au moment du plan Becquey, la controverse portait moins sur la légitimité d'aménagements fluviaux que dans leur mode de financement<sup>153</sup>.

Sous la Monarchie de Juillet, les crédits attribués aux aménagements fluviaux représentaient 40% des dépenses totales consacrées à la navigation contre 22% sous la Restauration. Il ne s'agissait pas d'un penchant nécessairement marqué pour la voie d'eau, mais la batellerie demeurait un des modes de transports terrestres essentiels pour la vie économique du pays, et les débuts du chemin de fer ne laissaient que des perspectives plutôt floues, comme le souligne Michèle Merger : « *Jusqu'au début des années 1830, la politique menée en faveur de la voie d'eau n'a suscité aucune polémique car l'avenir du système ferroviaire demeurait encore incertain*<sup>154</sup> ». Les premières lignes de chemins de fer furent créées sur l'initiative d'industriels et ne s'étaient pas avérées à la hauteur des résultats escomptés. Dans le Nord, la Compagnie de chemin de fer devait affronter les vieilles habitudes, les dirigeants s'étonnant que le trafic ne vienne pas à eux !... Par ailleurs, dans leur quête de parts de marché, les compagnies de chemins de fer adoptaient une stratégie visant à

---

<sup>151</sup> Antoine Picon, « De l'utilité des travaux publics en France aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », in *Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, 1994, p. 125. Dans César Birotteau, publié en 1837, Balzac pose un regard amusé sur cette période, notamment le rôle des banquiers dans le financement des canaux (il fait allusion au plan Becquey et à l'achèvement du canal Saint-martin), voir notamment Honoré de Balzac, *César Birotteau*, Paris, Garnier Flammarion, 1996, p.239.

<sup>152</sup> Joseph Proudhon, *De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables*, Paris, Au bureau du Journal des Économistes, Guillaumin, 1845, 48p. Il n'est pas inutile de rappeler que Proudhon s'est installé à Lyon pour travailler en tant que comptable dans une entreprise dirigée par un de ses anciens condisciples, de navigation sur le Rhône et le Rhin. Il possédait donc une réelle expérience dans ce domaine.

<sup>153</sup> Il n'en demeurait pas moins que la plupart des détracteurs du plan Becquey se convertirent aux chemins de fer.

<sup>154</sup> Michèle Merger, *op. cit.*, p.67.

contracter des ententes avec les compagnies de navigation. Au cours de la période de construction d'une voie ferrée, la compagnie de chemin de fer établissait des correspondances avec le bateau à vapeur, celles-ci disparaissaient bien entendu dès l'ouverture de la voie. En haute Seine, la compagnie dite des Parisiens dépendait ainsi du PLM et contribuait de ce fait à réduire toute velléité concurrentielle. L'ingénieur Chanoine<sup>155</sup> jugeait donc possible la renaissance de la navigation fluviale que dans le cas où les rivières pouvaient être desservies par des compagnies indépendantes des compagnies de chemins de fer<sup>156</sup>.

De nombreux commerçants établirent leurs magasins et entrepôts sur les rives des canaux ou des cours d'eau. À Lille, en 1847, les tarifs de la voie ferrée excédaient ceux proposés par le roulage. Le canal transporta les quatre septièmes des sucres, tous les métaux, tout le charbon, au mois de février 1847. Le trafic n'est donc pas venu de lui-même vers la voie ferrée. Les commerçants n'apportaient pas leurs marchandises à la gare : soit ils étaient dépendants de leurs expéditeurs, soit les avantages tarifaires proposés par le chemin de fer ne compensaient pas l'embaras que représentait cette opération. Indifférents à la régularité procurée par la voie ferrée, la batellerie et le roulage leur proposaient des prix meilleur marché : « *Il fallait conquérir le trafic*<sup>157</sup> ». En outre, demeuraient moult interrogations quant aux coûts réels de construction et d'exploitation, la mise en place des lignes exigeant d'énormes capitaux... Or, l'État avait déjà investi beaucoup pour l'amélioration de son réseau navigable. Cependant, dès 1832, une voie ferrée à une vaste échelle semblait réalisable, la longueur du réseau de chemin de fer national passant de 59 à 180 km jusqu'en 1838, soit le triple<sup>158</sup>.

---

<sup>155</sup> Né en 1805, Jacques Henri Chanoine est entré à l'âge de 15 ans à l'école polytechnique et deux années plus tard à l'école des Ponts et Chaussées. En 1828, il a dirigé par intérim le service des arrondissements de Lons-le-Saunier et de Saint-Claude, dans le Jura. En 1838, il est affecté au canal du Nivernais, où il a l'occasion d'observer l'expérimentation du premier barrage mobile de Poirée à Basseville. Entre 1836 et 1842, il a participé à la construction de neuf barrages de type Poirée. Il étudia durant une année un projet d'exécution de sept grands réservoirs (dont celui de Settons). Affirmant manquer de travail, il sollicita un changement de service : de 1843 à 1845, il effectua l'étude, le tracé et participa aux débuts des travaux du chemin de fer entre Paris et Lyon. Il est alors considéré comme suffisamment expérimenté pour assurer la gestion du service de la navigation de la Seine entre Paris et Troyes. Il continua à concevoir et réaliser des aménagements et des ouvrages d'art (barrages écluses et digues). Entre 1849 et 1852, il est entré dans le service hydraulique du département de la Seine-et-Marne. C'est à cette époque qu'il conçut les barrages à hausse mobiles, qui représentaient un perfectionnement des barrages mobiles Poirée. Lors des travaux d'une dérivation de la Seine, il a expérimenté ses barrages alors qu'il œuvrait à la construction d'écluses, et de divers ponts de diverses sortes. Entre 1859 et 1864, il a conduit les travaux d'amélioration de la Seine entre Paris et Montereau (douze barrages à hausses mobiles et grandes écluses, barrage de Beaulieu). Il prit sa retraite trois ans plus tard.

<sup>156</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6811.

<sup>157</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p.58.

<sup>158</sup> Michèle Merger, *op. cit.*, p. 67.

Les premiers grands axes furent mis en place les années qui suivirent, si bien qu'à la veille du Second Empire, 3 000 km de voies étaient exploitées. La majorité des tronçons étaient situés au nord de la Loire et rayonnant autour de Paris, en conformité à la loi du 11 juin 1842<sup>159</sup> qui envisageait l'établissement d'un réseau national reliant la capitale aux frontières du pays. L'extension du réseau ferré s'accrut encore sous le Second Empire et plus particulièrement entre 1852 et 1860. L'allongement de la durée des concessions, la création de six grandes compagnies bénéficiant de la garantie d'intérêt versée par l'État en cas de déficit, le recours aux obligations pour la constitution du capital social se trouvèrent à l'origine de ce développement<sup>160</sup>. Dès 1860, la longueur des voies exploitées représentait le triple de celui de 1850, soit 17 000 km, la décennie suivante, elle doubla quasiment encore, pour atteindre les 39 500 km en 1870<sup>161</sup>. À cela, il fallait ajouter bien entendu les progrès enregistrés dans la technologie ferroviaire en matière de traction, permettant de mieux exploiter ce nouveau mode de transport. Pour la première fois, en 1857, le tonnage transporté par les chemins de fer excéda celui de la voie d'eau<sup>162</sup>.

## **Graphique 2. Concurrence entre les voies navigables et ferrées sur la ligne Paris-Rouen 1844-1852.**

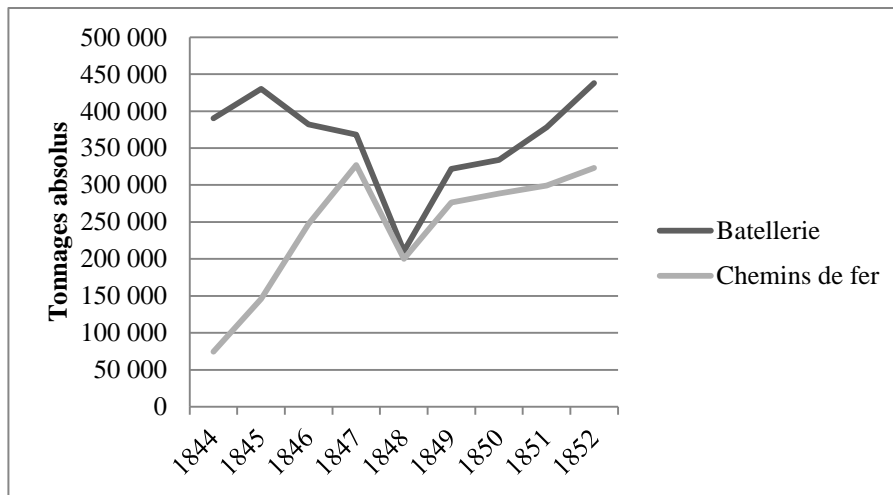
---

<sup>159</sup> Loi n°1842-06-11 du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. Dans *Bulletin des lois 1842*, n°481-486. La loi en elle-même ne semblait pas avoir eu l'effet décisif que l'on croit souvent. En effet, le réseau apparaissait loin de l'achèvement. Voir Yves Leclerc, « Les transferts financiers. État-compagnies privées de chemin de fer d'intérêt général (1833-1908) », in *Revue économique*, volume 33, n°5, 1982. p. 903.

<sup>160</sup> Yves Leclercq, *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Paris, Droz, 1987, pp.66-69.

<sup>161</sup> *Statistiques générales de la France*.

<sup>162</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics op. cit.*, p.214.



Sources : AN F<sup>14</sup> 6814 (site de Pierrefitte-sur-Seine), Note sur les projets dressés d'après les indications du Conseil des Ponts et Chaussées qui ont servi de base à la loi du 31 mai 1846, pour l'amélioration des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> section de la navigation de la Seine, depuis Bercy jusqu'à Rouen, par Michal, 27 mai 1853 ; Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, pp.641-642<sup>163</sup>.

Les premiers grands axes ferrés furent primitivement conçus afin d'assurer le transport des personnes, mais les compagnies développèrent rapidement le trafic des marchandises et marquèrent des points sur la batellerie par le biais d'une politique tarifaire habilement ciblée. Les tarifs généraux de la Compagnie du Nord ont été élaborés de façon à se rapprocher le plus de ceux de la batellerie, tout en proposant une vitesse supérieure<sup>164</sup>. Les principales modalités de tarification reposaient sur les tarifs différentiels en fonction de la distance, des distances d'application, diversification, de la valeur de la marchandise et du volume des expéditions. Ces mesures ne furent toutefois appliquées que très modérément, ne se révélant guère du goût du ministère des Travaux publics qui jugeait les propositions de tarifs insuffisantes, c'est-à-dire trop élevées, notamment pour la houille transportée du Nord vers Paris.

Durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, se développèrent des méthodes de mesures de l'efficacité des travaux publics. En effet, d'une part, on commençait à prendre conscience que la monumentalité d'un ouvrage n'était pas synonyme de son efficacité. D'autre part, les travaux publics figurant désormais dans un budget voté annuellement devant un parlement, il apparaissait nécessaire de s'appuyer sur des méthodes mathématiques pour défendre les dépenses de l'administration des Ponts et Chaussées dans un contexte où les libéraux se

<sup>163</sup> Voir également Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, p.360.

<sup>164</sup> cf. François Caron, *Histoire de l'exploitation op. cit.*, p.59. Voir aussi François Caron, *Histoire des chemins de fer en France... op. cit.*, p.354.



montraient méfiants à l'égard des dépenses de grands travaux<sup>165</sup>. Ce contexte favorisa l'essor du calcul économique par les ingénieurs : Brisson, Navier, et surtout Dupuit<sup>166</sup>. En 1844, ce dernier a publié *De la mesure de l'utilité des travaux publics*<sup>167</sup>, recherche qui s'avérait pionnière concernant la théorie de l'utilité. Dans cet ouvrage, il estime que l'on avait surestimé les chiffrages de l'utilité des canaux creusés en France dans les années 1820. De ce fait, il proposa une règle de calcul novatrice pour son époque. L'ingénieur Jules Pétiet définit une politique qui, pour déterminer le tarif, s'attacha à tenir compte du coût réel du transport<sup>168</sup>. Il évaluait le prix d'une tonne kilométrique dans les trains de 150 tonnes à 3 centimes. Il proposa encore, en août 1847, d'aligner le tarif sur celui du canal sur la direction Mons-Paris, le canal baissa alors son tarif, le fret passant de 16 francs en 1845 à 11 francs en 1847. Sur cette ligne, la compagnie marqua des points dans les traités particuliers passés avec les expéditeurs. Le premier, remontant en avril 1847 touchait les transports de l'huile depuis Cambrai, puis ce furent les sucres, les boissons, les alcools, les verres, les grains, les pommes de terre, etc. Ces traités accordaient des remises avec en contrepartie une promesse d'exclusivité<sup>169</sup>. Le Comité consultatif des chemins de fer les interdit toutefois en 1857, ce qui amena les compagnies à proposer des tarifs d'abonnement avec une clause préférentielle d'exclusivité. Ces tarifs étaient applicables pour tout expéditeur s'engageant à la fourniture d'une quantité minimale de marchandises. Pourtant, là encore, le Comité consultatif abrogea ces tarifs en 1860<sup>170</sup>.

Les compagnies trouvèrent la parade en élaborant des tarifs spéciaux, qui pouvaient se révéler régressifs selon la distance ou à prix ferme pour un type de produit particulier sur tel parcours. Les milieux industriels et commerciaux, par la voix des chambres de commerce en particulier, ont multiplié les critiques contre cette politique tarifaire qui attira pourtant le trafic

---

<sup>165</sup> Antoine Picon, « De l'utilité des travaux publics en France aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », in *Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, 1994, p. 129-136.

<sup>166</sup> L'influence de Jules Dupuit a été considérable dans la pensée libérale, bien que parfois oubliée. Cet ingénieur et économiste français figura parmi les premiers à avoir étudié la relation coût-efficacité des travaux publics. Né à Fossano, dans le Piémont italien, Arsène Jules Étienne Juvénal Dupuit a étudié à l'École polytechnique de Paris, pour rejoindre ensuite le corps des Ponts et Chaussées, dont il est devenu plus tard inspecteur général. Son travail l'a conduit à s'intéresser aux questions économiques en relation avec l'aménagement d'infrastructures publiques et à l'imposition d'une taxe pour leur emploi. Arnaud Diemer, « Léon Walras et le syndrome Dupuit », in *Colloque de l'Association Internationale Walras*, Dijon, 21 septembre 2000 Cahier du CERAS, Hors-série n°2, novembre 2001, pp. 140-156.

<sup>167</sup> Jules Dupuit, « De l'utilité des travaux publics », in *Annales des Ponts et Chaussées*, 2<sup>e</sup> semestre, 1844, p. 332-375.

<sup>168</sup> *Ibid.*

<sup>169</sup> Ces tarifs n'étaient pas encore trop du goût de l'Administration...

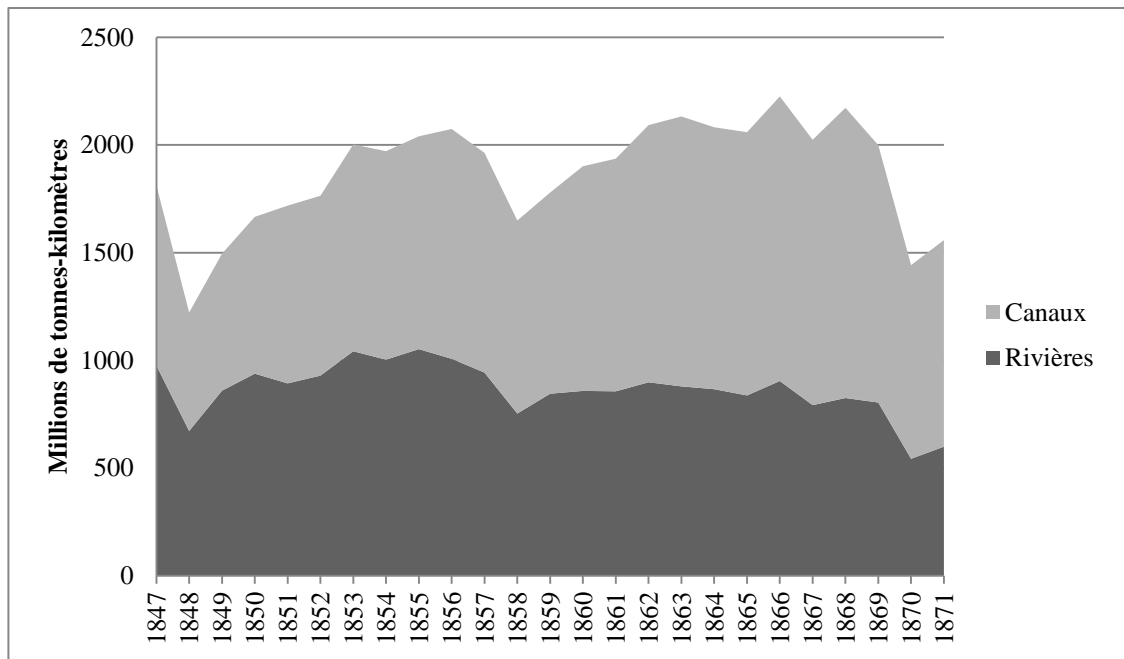
<sup>170</sup> « Rapport du Ministre du Commerce et des Travaux Publics à l'Empereur », in *Moniteur universel*, 27 février 1860.

sur les voies ferrées. Les Compagnies du Nord et de l'Ouest avaient en effet réduit de façon très marquée leurs tarifs de houilles, et plus globalement ceux sur les produits lourds et encombrants, et ce, dès le début du Second Empire. Les agents de la Compagnie du Nord suivaient journallement l'évolution du trafic des voies navigables pour observer les moindres variations de prix. Un agent commercial avait même été proposé au magasin houiller de Mons afin d'enlever à la navigation le plus de tonnage possible. Une tactique similaire fut adoptée pour d'autres marchandises à l'instar du plâtre, du cuivre expédié par une usine de Vitry, ainsi que des sucres... De son côté, la Compagnie de l'Ouest effectuait le calcul du fret en fonction de celui pratiqué sur la Basse-Seine, mais elle avait affaire à un adversaire autrement plus redoutable... Ces mêmes compagnies recourraient par ailleurs à une politique de tarifs saisonniers, les prix s'abaissant tant que fonctionnait la voie d'eau, et le rehaussaient brutalement au cours des périodes de chômage. Ainsi, dès 1865, les recettes des transports à petite vitesse excédèrent celles des transports à grande vitesse. Deux années après, le tonnage-kilométrique des voies ferrées distança celui des voies navigables, oscillant de 1 600 à 2 000 millions de tonnes-kilomètres entre 1851 et 1862 pour se maintenir à 2 000-2 100 millions de tonnes-kilomètres entre 1862 et 1869<sup>171</sup>.

### **Graphique 3. Fréquentation des voies navigables françaises 1847-1871.**

---

<sup>171</sup> Navigation intérieure, Administration des contributions indirectes. Relevés du tonnage des marchandises par classe et par cours d'eau tant à la descente qu'à la remonte pendant les années 1851-1869. Étant donné les circonstances de la guerre franco-prussienne, les chiffres de l'année 1870 n'ont pas été publiés, mais on les retrouve, tout au moins pour le trafic global, dans le volume de l'année 1871, publié en 1872. D'ailleurs, il est possible de retrouver les mêmes chiffres dans les volumes conçus par le ministère des Travaux publics et publiés à partir des années 1880.



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, *Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1913*, premier volume, Paris, Imprimerie Nationale, 1914, p.134.

Peu à peu, l'idée se développa l'idée de considérer la voie d'eau comme un mode de transport condamné. Dès 1844, Philippe Dupin<sup>172</sup>, lors de la concession du Chemin de fer de l'Est, en tant que rapporteur, réclama l'abandon des travaux du canal de la Marne au Rhin et de se servir des matériaux pour la pose de voies ferrées<sup>173</sup> : « *La batellerie fut délaissée, l'opinion se fit qu'elle était démodée, comme le roulage, condamnée à disparaître*<sup>174</sup> ». La commodité des solutions offertes par les chemins de fer en faisaient le transport typique de ce siècle marqué par les progrès industriels. Le doute s'immisça ainsi auprès des pouvoirs publics visiblement saisis par l'essor des investissements ferroviaires dans les années 1840. En 1845, l'ingénieur Deniel ne croyait plus en l'aptitude des canaux à affronter la concurrence, même en supprimant les péages. La menace apparaissait d'autant plus inquiétante que les voies ferrées semblaient insuffler une nouvelle dynamique. En s'appropriant une part du volume des marchandises convoyées par la route ou la navigation intérieure, ce nouveau mode de transport se trouvait susceptible d'ébranler la pérennité de leurs fonctions, et plus encore, leur rentabilité, s'ils se lançaient dans des réductions de

<sup>172</sup> *Moniteur universel*, 28 juin 1844.

<sup>173</sup> Il faut remarquer que le même avait été un des promoteurs d'un canal maritime reliant Paris à la mer ! Cela prouve la variabilité des postures, non parfois teintées d'opportunisme.

<sup>174</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Suresnes, Imprimerie de Suresnes, 1903, p.59.

tarifs<sup>175</sup>. Le *Moniteur industriel* regrettait le désaveu de l'Administration à l'égard des canaux. Si les collectivités locales, les notables, les instances économiques soutenaient les projets d'aménagement fluvial<sup>176</sup>, les réalisations devenaient de plus en plus ponctuelles, l'établissement d'un système complet de navigation intérieure, censé couvrir le pays dans son entier perdait de son attrait.

Le désintérêt du régime impérial à l'égard des voies navigables dans les années 1850 procéda en deux phases. Il faut tout d'abord noter que les travaux financés par le budget ont été menés avec parcimonie, l'Empire a ainsi moins dépensé que la Monarchie de Juillet en la matière. *De facto*, entre 1852 et 1859, les dépenses à destination des travaux publics s'étaient élevés à seulement 508 millions, contre 958 millions pour les sept derniers exercices du régime précédent<sup>177</sup>. En outre, les défenseurs d'une ligne « budgétaire » privilégiaient le recours au crédit par rapport à la hausse des impôts, et préféraient financer la construction des voies ferrées sur la base des obligations des compagnies. Il n'en demeurait pas moins que les efforts consentis pour les voies ferrées et l'urbanisme contrastaient avec les efforts médiocres en matière de voies navigables, de routes et même de ports. Dans le même temps, l'administration des Ponts et Chaussées ne semblait pas pour autant avoir négligé ces aménagements, mais se trouvait plutôt confrontée à une pénurie de crédits<sup>178</sup>. En effet, la navigation intérieure qui, bien que n'ayant pas bénéficié de crédits équivalents à ceux alloués aux voies ferrées, n'avaient pas été totalement oubliée. Le canal de la Marne au Rhin a ainsi été livré au commerce dans l'ensemble de son parcours en 1853<sup>179</sup>. En fait, le Second Empire se contenta d'achever des travaux retardés du fait des événements politiques et économiques de la fin des années 1840. Par ailleurs, le Conseil général des Ponts et Chaussées envisagea les modalités en vue d'un encadrement plus satisfaisant du flottage qui tendait à embarrasser la navigation<sup>180</sup>, d'aménager la Marne afin d'optimiser le potentiel du canal de la Marne au Rhin et remédier aux écueils de la navigation dans la traversée de Paris<sup>181</sup>.

---

<sup>175</sup> Yves Leclercq, *Le réseau impossible...*, op. cit., pp.102-105.

<sup>176</sup> Pour la Commission des voies et moyens de communication des Conseils généraux de l'Agriculture, des Manufactures et du Commerce en 1850, la voie d'eau gardait son utilité, et surtout, devait prévenir de tout risque d'hégémonie des compagnies de chemin de fer. Voir Yves Leclercq, *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Paris, Droz, 1987, p.105.

<sup>177</sup> Casimir Périer, « Les finances de l'Empire », in *Revue des deux Mondes*, Paris, Bureau de la Revue des Deux-Mondes, 1<sup>er</sup> février 1861, p.664.

<sup>178</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics...op. cit.*, p.103. Charles de Franqueville, p. 530.

<sup>179</sup> *Moniteur Universel*, 30 décembre 1853.

<sup>180</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 10912, Conseil général des Ponts et Chaussées, 8 mars 1852, 123, p.403. On pourrait ajouter le canal latéral à la Garonne, mais il ne concerne que relativement peu notre sujet.

<sup>181</sup> « Travaux de Paris » in *Moniteur Universel*, 9 septembre 1852. AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> (site de Pierrefitte-sur-Seine) 6820, rapport Michal 1853.

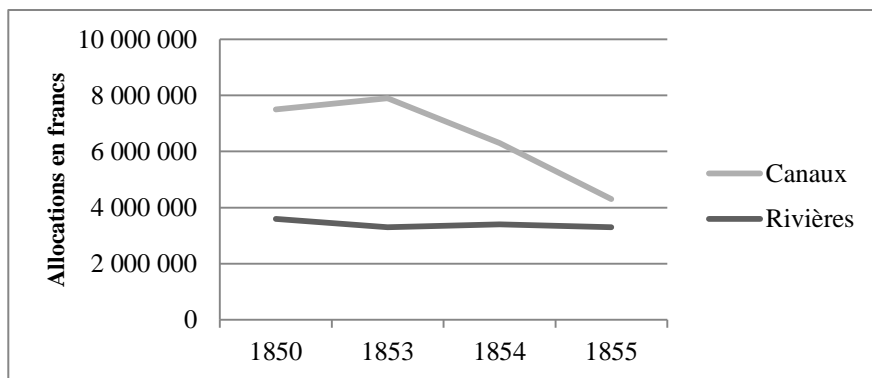
**Tableau 1. Budgets définitifs alloués à la navigation intérieure au début des années 1850-1852.**

	Rivières		Canaux		Total
	<i>ordinaire</i>	<i>extraordinaire</i>	<i>ordinaire</i>	<i>extraordinaire</i>	
1850	6	3,6	4,5	2,7	16,8
1851	5,5	2,5	4,2	2,9	15,1
1852	5,4	3,3	4,2	4,1	17

Source : Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, 1952, p.104.

À partir de 1853, les pouvoirs publics s'intéressèrent sensiblement moins à la batellerie. De fait, les affaires marquantes à l'ordre du jour au Conseil général des Ponts et Chaussées ou au Corps législatif se firent plus rares, hormis l'endiguement de la Seine maritime dont les travaux se poursuivent de manière active... Encore que ces aménagements touchaient avant tout les ports maritimes de l'embouchure de la Seine, et préservaient de manière plus spécifique, le port de Rouen, du péril qu'une ligne directe du chemin de fer vers le port du Havre aurait pu représenter. De façon générale, le régime s'est détourné des travaux jugés peu rentables et pesant trop fortement sur le budget. L'évolution des allocations budgétaires confirmaient cette évolution :

**Graphique 4. Allocation budgétaires destinées aux travaux neufs des voies navigables dans la première moitié des années 1850.**



Source : Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, 1952, p.155.

Les efforts consentis pour les chemins de fer n'étaient pas comparables concernant les canaux, dont le financement s'inscrivait dans le cadre du budget ordinaire, sans emprunt, sans recours au crédit<sup>182</sup>. Le manque d'une quinzaine de millions de francs contribua à n'entreprendre quasiment aucune construction nouvelle sur la Marne ou l'Yonne<sup>183</sup>. La commission du corps législatif se montrait favorable à un affermage général des canaux. Toutefois, ce procédé ne reçut pas l'approbation du Conseil des Ponts et Chaussées. En effet, les compagnies de chemins de fer menaient une stratégie d'affermage en vue de moduler à leur gré le rapport entre l'équipement ferroviaire et celui des voies d'eau modernisées. Dans une brochure de 1859, Bartholony formula un affermage global des canaux au profit des compagnies de chemins de fer, sous la surveillance d'une direction générale créée par le Corps législatif<sup>184</sup>. Sa proposition paraissait bénéficier d'appuis politiques<sup>185</sup>. Dans les faits, seul le canal du Midi a été concédé à une compagnie. Cependant, après l'inauguration de la ligne Bordeaux-Cette, la compagnie du canal du Midi lança une offensive tarifaire contre les chemins de fer. Elle perdit de nombreux frets, mais désarticula la correspondance avec la voie ferrée sur le canal latéral de la Garonne. L'achèvement de ce dernier avait été concédé à la compagnie Tarbé des Sablons, proche des Pereire... Cette association rendait la concurrence fatale, pour ne pas dire déloyale. Les Pereire avaient obtenu la concession du chemin de fer de Bordeaux-Cette, ainsi que le droit de perception des péages du canal pour une durée de 99 ans. Finalement, par un traité en date du 20 mai 1858, approuvé par le décret du 21 juin de la

<sup>182</sup> Pierre Miquel, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Édition n°1, 1994, p.181.

<sup>183</sup> AN (Site Pierrefitte-sur-Seine), C. 1 055 Budget 1859, PV Commission, p.347, M.U/, intervention de Schneider, réponse Franqueville. Girard, p.214.

<sup>184</sup> François Bartholony, *Simple Exposé de quelques idées financières et industrielles*, Paris, Éditeur H. Plon, 1860, p.75.

<sup>185</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics... op. cit.*, p.218.

même année, le canal du Midi fut affermé à la compagnie de chemins de fer, non pas pour 99 ans, mais pour les quarante années indispensables à l'amortissement d'un emprunt contracté par la compagnie du canal en vue de supporter la lutte. Autrement dit, les perspectives du canal étaient condamnées, puisque la totalité des tarifs du Midi ont été augmentés, tandis que ceux du canal latéral connurent une hausse d'un centime. Or, le trafic du canal reposait moins sur des marchandises pondéreuses, - fruits, vins, etc. -, ce qui rendit la hausse des tarifs d'autant plus manifeste. La mise en place de ce monopole, approuvée par les pouvoirs publics, provoqua le déclin inévitable de ce canal. Cette décision résultait de la conjonction entre la préservation des intérêts des actionnaires du canal, composés pour moitié de personnalités influentes<sup>186</sup>.

Cet exemple montrait le danger des concessions de canaux, qui si elles se trouvaient confiées à des intérêts liés aux chemins de fer, risquaient tout bonnement de disparaître. Il illustre également les difficultés pour les compagnies de canaux de faire jeu égal avec des intérêts « ferristes » qui bénéficiaient, outre leurs capacités financières, de puissants soutiens de la part des gouvernants. En effet, la compagnie concessionnaire du canal du Midi n'était pourtant pas si loin de battre la voie ferrée concurrente, si le canal latéral à la Garonne n'avait pas été concédé à des intérêts proches des Pereire. Pour autant, aurait-on laissé la ligne de chemin de fer décrépir comme ce fut le cas du canal ? Il est fort probable que non. Dans ces conditions, la survivance des voies navigables dépendaient du bon vouloir de l'État à jouer un rôle d'arbitre. Quoiqu'il en soit, l'affaire du canal du Midi correspondit au torpillage d'une politique de canaux qui s'était inscrite sur plusieurs siècles, et condamnait à terme l'activité fluviale dans le Sud-Ouest de la France.

Dans le même temps, ce précédent persuada les défenseurs de la navigation intérieure que celle-ci était la seule à même à jouer le rôle de contrepoids contre le monopole des chemins de fer, mais aussi de la nécessité d'une reprise en main des canaux par l'État, à plus ou moins brève échéance, afin que celui-ci puisse jouer à plein son rôle d'arbitrage dans le combat opposant les deux modes de transports<sup>187</sup>.

L'expérience britannique ne pouvait que les confirmer dans cette conviction. En effet, la concurrence des voies ferrées britannique avait quasiment paralysé les canaux. Ces derniers avaient été envisagés moins en tant qu'ouvrages d'intérêt public qu'en tant que placements avantageux de capitaux. Les capitalistes se désintéressèrent très rapidement des voies

---

<sup>186</sup> Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique*, op. cit., pp.440-441.

<sup>187</sup> Comme on l'a vu, c'est ce qu'avait déjà préconisé Proudhon dans les années 1845 : Joseph Proudhon, *De la concurrence ...*, op. cit., 48p.

navigables au profit des chemins de fer. Plusieurs compagnies de canaux s'étaient même converties en compagnies de chemins de fer, d'autres vendirent leur canal à ces dernières... Plus particulièrement, durant les années 1845-1847, les canaux passèrent progressivement entre les mains de leurs rivaux<sup>188</sup>. Ainsi, l'important réseau de canaux de Birmingham passa dans le giron du *London and North Western Railway*. Bien évidemment, les compagnies de chemins de fer n'avaient guère intérêt à favoriser la circulation sur les canaux. De surcroît, si elles étaient propriétaires de canaux, elles ne disposaient pas pour autant du monopole des transports, ce qui laissait potentiellement la place à des rivaux. C'est la raison pour laquelle elles établirent des tarifs adaptés au profit de la voie ferrée. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer était propriétaire en totalité d'un canal, à l'instar de la *London and North Western* qui possédait le *Shropshire Union Canal* et le *Birmingham Canal*, elle conditionnait le trafic de façon à ne pas nuire à la voie ferrée. Dans le cas où elle n'en possédait qu'une partie, comme la *Great Western*, possesseur des *Thames and Severn Canal* et *Avon and Kennet Canal*, elle obstruait le trafic sur les autres tronçons, ce qui se trouvait facilité par l'hétérogénéité du réseau britannique dans son ensemble. Dès lors, cela éclaire pourquoi dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les ferristes tendirent à promouvoir le modèle britannique, tandis que les canalistes se montrèrent beaucoup plus frileux. En réalité, adopter un tel modèle signifiait la mort assurée des voies navigables...

Quoiqu'il en soit, si le péril pesant sur les voies navigables était bien réel dans les années 1850 sur les réseaux les plus vulnérables, qu'en était-il concernant la capitale ?

### **3. La crise de la batellerie et le « port de Paris ».**

---

La crise se répercuta dans la capitale, alors vaste centre de consommation, avant même les années 1850, période durant laquelle, on date en général cette crise. La ligne de chemin de fer Rouen-Paris entra en service en mai 1843. La compagnie concessionnaire appliqua un tarif unique sur le café, le fumier, les liqueurs, la houille, le riz, les pavés, les moellons... La compagnie cherchait à atteindre la batellerie pour y parvenir. Cette dernière procura à Paris, en 1840, 400 000 tonnes de produits du Havre, de Rouen ou encore de l'Eure alors qu'elle n'en livra que 225 000 en 1845!... Les deux tiers de son ancien trafic lui furent ravés en 1850 avec un total de chargement s'élevant à 148 000 t. Le rapport des forces en présence pencha rapidement en faveur des chemins de fer, le tonnage en direction de Paris ayant progressé de

---

<sup>188</sup> Albert Demangeon, « La navigation intérieure en Grande-Bretagne », in *Annales de Géographie*, t. 21, n°115, 1912. pp. 40-49.



seulement 2% pour la batellerie, contre 50% pour la voie ferrée<sup>189</sup>. La prépotence de cette voie ferrée provoqua un tel désespoir dans le milieu des mariniers séquanien que certains d'entre eux s'en prirent à des installations ferroviaires en février 1848<sup>190</sup>. L'avènement des chemins de fer s'avéra fatal au transport de passagers. C'est ainsi que le service de bateaux-poste sur le canal de l'Ourcq, établi en 1837, s'effondra aussitôt après l'ouverture de la ligne de Paris à Meaux le 5 juillet 1849<sup>191</sup>. Le chemin de fer avait appliqué une politique agressive en termes de tarifs que ne pouvait suivre ce service<sup>192</sup>. La Compagnie des Canaux dut céder ce transport au Chemin de fer de Paris à Strasbourg dès 1851<sup>193</sup>, le trafic cessant dès 1860.

Les conséquences sur la navigation marchande à Paris ne se révélèrent pas homogènes, dans la mesure où les compagnies de chemins de fer ont été ouvertes à des dates décalées. Sur la Basse-Seine, les lignes de la Loire, l'Yonne éprouvèrent successivement un déclin de leur trafic. Le mouvement atteint 2,2 millions de tonnes en 1843 pour chuter à 1,9 millions en 1845. Le trafic gonfla légèrement en 1847 avec 2,1 millions de tonnes grâce à des arrivages de houille, de bois, de fer... La révolution de 1848 et les troubles qui s'ensuivirent, affectèrent gravement le trafic, à savoir 14 648 bateaux, 1 685 trains convoyant un trafic total de 1,4 millions de tonnes<sup>194</sup> !... Cependant, cette régression, somme toute conjoncturelle, qui pouvait paraître compréhensible, dissimulait une évolution de fond de fragilisation déclinante de la batellerie traditionnelle.

#### **Graphique 5. Tonnages effectifs par provenance des arrivages sur les ports parisiens 1843-1853.**

---

<sup>189</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, p.156.

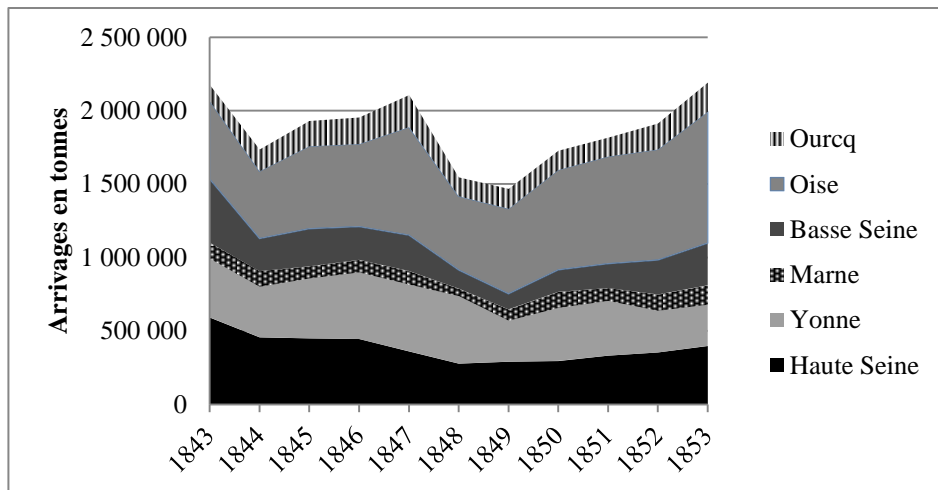
<sup>190</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, p.359.

<sup>191</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.42.

<sup>192</sup> 1,25 franc en 1<sup>ère</sup> classe. En outre, le trajet était sensiblement plus long, à savoir 5h30 et les fréquences limitées, soit un par jour dans les deux sens.

<sup>193</sup> Devenue Compagnie des chemins de fer de l'Est en 1854.

<sup>194</sup> Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.775.



Source : Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.775.

## B. Survivance de la batellerie.

### 1. Une solidité inattendue.

Si l'on peut établir une évaluation à travers le prisme de la politique économique adoptée, l'analyse devient plus complexe pour chaque régime sur le plan local. En effet, l'activité portuaire parisienne ne semblait pas s'être conformée tout à fait à l'évolution nationale. Elle ressentit de manière très prématurée la crise, mais s'est rétablie tout aussi précocement. Cela induit des difficultés à mesurer avec précision l'ampleur de cette « crise ». Divers facteurs atténuèrent les séquelles de la concurrence des chemins de fer. En premier lieu, il convient de rappeler que les voies ferrées n'étaient pas encore totalement opérationnelles, car elles demeuraient en cours de construction jusqu'aux années 1854-1855, et ce ne fut qu'à partir de 1856 que les effets de cette nouvelle concurrence commencèrent à se faire sentir. Par ailleurs, les voies navigables avaient été notablement touchées par la dépression de 1848, et bénéficièrent dans le même temps de la reprise des années 1852 et 1853. De façon paradoxale, les travaux d'aménagement ferroviaire fournirent des débouchés à la batellerie. Sur l'Yonne, on observa ainsi une hausse, bien que relative, du tonnage à la descente dans les années 1846-1848. Une partie significative se composait de matériaux destinés à l'établissement du chemin de fer de Lyon. Des matériaux parvenus par les canaux de Bourgogne et du Nivernais ont été employés sur une longueur de 75 km de voies ferrées longeant l'Yonne entre Laroche et Montereau, à savoir 73 354 tonnes transportées entre 1846

et 1848, consistant en des rails de coussinets, moellons, pierres de taille<sup>195</sup>... Par ailleurs, des locomotives descendirent ainsi la Saône par voie fluviale<sup>196</sup>. L'essor du bâtiment à la faveur des travaux haussmanniens constitua de la même façon de nouveaux débouchés qui compensèrent les frets cédés au profit du chemin de fer<sup>197</sup>. Il s'agissait donc là d'une forme de « destruction créatrice » : ce que les chemins de fer détruisaient, ils le « recréaient », en quelque sorte, même involontairement, à la faveur des nouveaux besoins économiques qu'ils suscitaient<sup>198</sup>.

Malgré une volonté évidente des chemins de fer de porter un coup fatal à la navigation intérieure, celle-ci résista tant bien que mal : « *On comprit que ce n'était point la navigation, mais les procédés qui étaient décrépis*<sup>199</sup> ». Alors que la traction par eau pouvait réduire aisément son tarif pour la tonne-kilomètre à 0,02952 franc, la voie ferrée ne l'abaissait qu'à 0,09 franc<sup>200</sup>. La batellerie conservait le principe du bon marché et demeurait qualifiée pour ce qui relevait du transport des marchandises pondéreuses. Le bateau offrait l'avantage de se placer à la disposition du marchand durant une semaine ou deux, ce que l'on nommait « *les jours de planche* », qui permettaient au commerçant de vendre le chargement pour le faire porter directement chez l'acheteur<sup>201</sup>. Si les chemins de fer disposaient des capacités de transporter des matières pondéreuses, la place manquait dans les gares de marchandises parisiennes<sup>202</sup>. Or, la voie d'eau évitait le recours à des camionnages et des dépôts au chantier d'autant plus onéreux compte tenu du poids des pondéreux. La lenteur ne représentait pas un inconvénient insurmontable pour les marchandises lourdes, si la navigation réglait les problèmes de régularité des livraisons. Elle se révélait bien adaptée au transport des matériaux de construction et des charbons vendus à terme. L'exploitation des chemins de fer connaissaient des limites, du fait des exigences du transport des voyageurs. Les encombrements induits provoquaient des ajournements dommageables dans la remise des colis qui ne pouvaient que mécontenter le négoce. De plus, si la création des chemins de fer s'était trouvée à l'origine d'un abaissement des frets, la présence même de la batellerie dissuadait les compagnies d'établir des tarifs excessifs.

---

<sup>195</sup> Vignon, « Navigation de la rivière d'Yonne ; études statistiques », in *Annales des Ponts et Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, Carillan-Gueury et V<sup>er</sup> Dalmont, 3<sup>e</sup> série, 1<sup>er</sup> semestre, n°9, 1851, pp. 341-342.

<sup>196</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire...op. cit.*, p.156.

<sup>197</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>14</sup> 6811, Rapport Chanoine, 1<sup>er</sup> mars 1860.

<sup>198</sup> Joseph Schumpeter, *Capitalisme...* p.122.

<sup>199</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Suresnes, Imprimerie de Suresnes, 1903, p.131.

<sup>200</sup> François Maury, *ibid*, p.131.

<sup>201</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>14</sup> 6811, Rapport Chanoine, 1<sup>er</sup> mars 1860.

<sup>202</sup> Louis Girard, *La politique des travaux...*, *op. cit.*, p.156.

Si les défenseurs de la navigation, tels que Pillet-Will<sup>203</sup>, reconnaissaient la médiocre rentabilité des canaux, ils n'en mettaient pas moins en avant la nécessité de les étendre. Parmi les facteurs expliquant la résistance du transport fluvial à Paris<sup>204</sup>, figuraient les besoins grandissants en combustibles minéraux. Ainsi, la batellerie conserva, voire accrut, pendant la crise, son trafic de houille. Elle en fournit à la capitale 395392 t en 1847, 567 682 en 1850, et 671 545 en 1855, se contentant d'une rémunération de 3 à 5 centimes par tonne et par kilomètre contre 7 à 10 centimes pour les chemins de fer<sup>205</sup>. De son côté, l'exploitation des voies ferrées modérait la hausse de 30 à 50% sur les charbons apportés l'hiver. La batellerie ne laissa échapper le moins possible les marchandises encombrantes sur les voies satisfaisantes. Le canal de l'Ourcq qui charriait des bois et des pierres, offrait de réelles facilités à la navigation qui put renforcer son tonnage durant la crise. En effet, elle conduisit à la Villette une masse de près de 75 000 t, en 1840, pour la porter à 171 000, en 1845, et 334 000 en 1856, soit le triple ! La navigation intérieure semblait donc capable de répondre aux besoins de la grande industrie, mais il s'avérait indispensable de la rénover.

Les navires convoyant ces masses de marchandises se déclinaient en trois types. Les plus grands que l'on nommait « *besognes* », transportaient de 600 à 700 tonnes de marchandises avec un tirant d'eau de 1,80 à 2 m. Pourtant, ils présentaient l'inconvénient de ne naviguer qu'en période de hautes eaux<sup>206</sup>. Ils n'effectuaient de ce fait qu'un ou deux voyages annuellement, leur remonte exigeant de quinze à vingt jours... Il existait néanmoins des bateaux qui voyageaient en « *accélééré* », navigant de jour et de nuit et qui ne parvenaient à parcourir la distance entre Rouen et le port Saint-Nicolas à Paris, qu'entre 85 et 90 heures... Il s'agissait d'un véritable exploit pour l'époque, et cela montre que la vitesse ne constituait pas un critère absolu, les chemins de fer ne pouvant guère faire mieux alors. Cependant, ce type de bateaux n'existait qu'en nombre extrêmement limité. Le troisième type naviguait aussi en accélééré et convoyait essentiellement des huîtres. On peut encore signaler l'introduction des porteurs à vapeur, établis dès 1822 et dont le chargement maximum s'élevait de 130 à 280 tonnes. Les conditions de navigation expliquaient le coût onéreux du transport, de 16 à 20 francs la tonne pour les marchandises ordinaires, et pouvait monter à 30 francs pour d'autres.

---

<sup>203</sup> Michel Frédéric, Cte Pillet-Will, *De la dépense et du produit ...*, 453p.

<sup>204</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp.362-363.

<sup>205</sup> François Maury, *op. cit.*, p.133.

<sup>206</sup> Stéphane Flachet, *Du canal maritime de Rouen à Paris, et des perfectionnements de la navigation intérieure par rapport à Marseille, Bordeaux, Nantes, Le Havre, Metz et Strasbourg*, Paris, F. Didot, 1829, LVIII, 470p.

La métamorphose de la batellerie s'était accomplie de façon presque spontanée. En un sens, elle avait précédé sa conceptualisation par les ingénieurs et les économistes de l'époque. Ce processus correspondait aux nécessités du démarrage industriel : expansion de l'agriculture, des industries extractives et des infrastructures de transports, etc.<sup>207</sup> La navigation intérieure devait permettre l'articulation entre ces trois facteurs clef de cette phase initiale de l'industrialisation, bien qu'il faille se garder de tout schématisme, car il ne suffit pas de creuser un canal, d'ouvrir une mine ou une ligne de chemin de fer pour entrer dans l'ère industriel... Le processus ne s'inscrit pas dans une linéarité temporelle inexorable, au contraire, il peut varier d'un pays ou d'une région à l'autre. Au final, le mouvement s'est révélé plutôt chaotique pour la navigation, dans le sens où sa résistance surprit plus d'un observateur. Dans une large mesure, elle bénéficia d'un répit dans les secteurs que n'occupaient pas encore les voies ferrées sur le marché si concurrentiel des transports. Plus encore, elle assura des transports que ces dernières n'aurait peut-être jamais assurés.

L'ère industrielle exigeait de produire de l'énergie en d'énormes quantités et à des prix accessibles. Le charbon répondait à ces exigences. Le bassin houiller du Pas-de-Calais s'est trouvé valorisé dès lors que les bouleversements structurels de l'industrie suscitérent le développement d'une production charbonnière rentable<sup>208</sup>. Le nouveau contexte énergivore e incita l'instauration de conditions adéquates à une production de masse de matières premières afin de répondre aux nouveaux besoins suscités par l'industrie. La navigation intérieure trouvait enfin des débouchés et les éléments indispensables à sa propre modernisation. Il existe d'ailleurs une correspondance frappante entre la crise et le renouveau des voies navigables avec l'évolution des houillères. Un constat à peu près similaire pourrait être formulé à propos des voies navigables allemandes et la production de charbon de ce pays<sup>209</sup>. En effet, le démarrage et exploitation des bassins houillers de Lorraine et de la Ruhr se situent également au milieu du siècle, la production houillère passant de 1,6 millions de tonnes en 1850 à 11,8 millions en 1870 dans le bassin allemand<sup>210</sup>. Le développement de ces bassins stimulèrent plus globalement l'essor économique, et par voie de conséquence, la batellerie. En

---

<sup>207</sup> W.W. Rostow, *Les étapes de la croissance économique*, Éditions du Seuil, 1963, pp.33-60.

<sup>208</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, pp.42-43.

<sup>209</sup> Andreas Kunz, « La modernisation d'un transport encore préindustriel pendant l'ère industrielle : le cas des voies navigables de l'Allemagne Impériale de 1871 à 1918 », in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, n°1, *Les transports terrestres en Europe continentale (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, pp.19-32.

<sup>210</sup> M. Baumont, *La Grosse industrie allemande et le charbon*, thèse Lettres, Paris, Doin, 1928, pp.49-50.

France, la production de charbon est passée de 3 millions de tonnes en 1840 à 4,4 millions en 1850, puis de 8,3 millions en 1860 à 13,3 millions en 1870<sup>211</sup>.

Si le rôle des chemins de fer ne saurait, bien entendu, être nié, il n'en demeure pas moins que l'accroissement de la production charbonnière française ouvrait des débouchés inespérés pour la batellerie. Plus encore, la supposée faible rentabilité des canaux signifiait sans doute que la production industrielle était demeurée à un stade qui, sur le plan quantitatif, ne permettait pas de rendre optimale leur utilité<sup>212</sup>. L'historiographie a trop tendance à assimiler la révolution industrielle aux seules voies de chemins de fer, alors que la navigation intérieure en constitua une des composantes organiques. Quoiqu'il en soit, ce redressement n'a pas été possible, ou tout au moins, s'est trouvé facilité, par un ensemble de nouveaux procédés techniques visant à renforcer les capacités des voies navigables, et par voie de conséquence, à participer à une réduction massive et durable du coût des matières premières. Si l'on adopte le principe des « grappes d'innovations », défendue par la pensée schumpétérienne<sup>213</sup>, les voies navigables devraient y figurer aux côtés des chemins de fer, de la vapeur et de la sidérurgie... Tout au moins, ce raisonnement semble valoir pour l'ensemble de l'Europe du Nord : Allemagne, Belgique, et France du Nord bien entendu... En ce sens, le mérite de la *new economy history* aura consisté à remettre en perspective le rôle des chemins de fer dans la Révolution industrielle<sup>214</sup>, ou plus précisément le recadrer. En Grande-Bretagne, la révolution industrielle s'est manifestée de manière très précoce, les voies navigables ont pu finalement remplir une fonction qui n'était guère éloignée de celle que les chemins de fer ont pu accomplir pour le continent. Le cas des Pays-Bas semble encore plus frappant, le rôle des voies ferrées ne parut pas avoir été aussi décisif<sup>215</sup>. Il existe donc bel et bien des exemples où la révolution industrielle n'est pas obligatoirement passée par la construction des chemins de fer, au moins dans sa phase initiale de démarrage. La mobilisation des épargnants en vue de financer les voies ferrées s'est révélée massive, ce à quoi n'étaient pas parvenus les politiques de canaux menées sous la Monarchie de Juillet, car la rentabilité des ouvrages s'était révélée

---

<sup>211</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages op. cit.*, p.83.

<sup>212</sup> Pour une analyse financière, voir : Gwenaël Nieradzik, « La construction du réseau de canaux français et son financement boursier (1821-1868) in Georges Gallais-Hamoni (éd.), *Le marché financier français au XIX<sup>e</sup> siècle*, vol.2 : *aspects quantitatifs des acteurs et des instruments à la Bourse de Paris*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, pp.459-506.

<sup>213</sup> Joseph-Aloïs Schumpeter, *Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York Toronto London: McGraw-Hill Book Company, Abridged, with an introduction, by Rendigs Fels, 1939, 461p.

<sup>214</sup> Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth. Essays in Economic History*, Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins Press, 1964, 296 p.

<sup>215</sup> Herman J. de Jong, « Les transports intérieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du réseau ferroviaire (1800-1880), in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, « Les transports terrestres en Europe Continentale (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », pp.61-79.

trop aléatoire. Les voies ferrées semblaient montrer une puissance spéculative bien plus évidente, car les aménagements fluviaux ne peuvent s'inscrire que sur le long terme, et ne se prêtent, dans ces conditions, qu'assez mal à la spéculation financière.

Le véritable défaut des canaux construits en France au cours de cette période résidait sans doute dans leur faible gabarit, ce qui gênait même le passage des péniches dans les deux sens. L'exemple britannique montrait ses limites dans son application en France. De plus, on distinguait deux types de canaux en France : les canaux latéraux et les canaux de jonction. Ces derniers étaient destinés à joindre deux bassins hydrographiques et économiques. De ce fait, ils traversaient des zones souvent moins industrielles, puisque précisément, leur fonction consistait à joindre les bassins industriels entre eux, et ne supposaient pas forcément l'installation d'industries sur leurs rives, ce qui aurait pu renforcer leur rentabilité. Cependant, rentabilité et utilité ne vont pas forcément de pair. En effet, les routes étaient-elles vraiment rentables ? Pour autant, fallait-il interrompre l'entretien et la construction de routes sous prétexte qu'elles ne rapportaient pas suffisamment, voire pesaient lourdement sur les finances publiques ? Il faut d'ailleurs remarquer que si la phase initiale d'édification des voies ferrées s'est révélée rentable, et si celles-ci ont apporté une impulsion aux grands établissements sidérurgiques, qui paraissent avoir végété dans les années 1830, à la faveur de la naissance d'une industrie de la locomotive<sup>216</sup>, leur exploitation ultérieure l'était beaucoup moins.

## **2. Une profonde mutation technique de la navigation intérieure.**

### **a) La révolution du barrage mobile.**

La cause essentielle des difficultés de la navigation résidait dans l'impuissance des ingénieurs à maîtriser complètement les rivières. S'ils semblaient briller dans le creusement des canaux, ils ne parvenaient guère à résoudre les problèmes de filtration et d'évaporation. Les canaux de l'Ourcq, de Saint-Martin, de Saint-Quentin et de Bourgogne connaissaient ainsi de manière récurrente des carences en termes d'alimentation en eau. D'autres problèmes survenaient pour les canaux plus anciens, à l'instar du canal du Loing, de Briare et du Centre dont les écluses se révélaient trop étriquées, tandis que la navigation sur le canal du Nivernais devait cohabiter avec le flottage<sup>217</sup>... La mutation du réseau des voies navigables devait donc passer par une meilleure maîtrise des cours d'eau. Les ingénieurs trouvèrent enfin un moyen

---

<sup>216</sup> Patrick Verley, *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, Folio histoire, 1997, pp.200-206.

<sup>217</sup> François Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du Centre, de l'Est et du Nord de la France et des principales voies navigables de la Belgique*, Paris, Carilia-Guoeury et V<sup>ve</sup> Dalmont, Libraires, 1841, p.8.

de réguler correctement les rivières : le barrage mobile. On doit essentiellement cette invention à l'ingénieur ordinaire de l'Yonne, Charles Antoine Poirée<sup>218</sup>. Dès 1820, il conçut l'idée d'établir en travers de la rivière des hangars offrant la particularité d'être entièrement mobiles. Il adjoignit ultérieurement une écluse à ce dispositif, inventant ainsi le barrage mobile éclusé. Il effectua lui-même de 1837 à 1843 les réalisations initiales sur la Seine. Le barrage mobile éclusé autorisait la canalisation des rivières de plaine qui s'avérait impossible avec des barrages de maçonnerie fixes. Le principe résidait dans le fait de monter le niveau de l'eau, la maintenir à un niveau constant quel que fût le débit de la rivière, d'où une navigation constante<sup>219</sup>. Cela représentait un progrès décisif dans l'aménagement des rivières<sup>220</sup>, même s'il s'agissait en réalité de la combinaison de deux techniques plus anciennes<sup>221</sup>, à savoir la canalisation par barrage fixes et la navigation par lâchures ou « navigation par éclusée », consistant en des barrages à pertuis et à portes marinières. Jusque-là, le savoir des ingénieurs excellait à la construction de canaux et à celle de barrage. De par leur caractère même, les possibilités qu'offraient les barrages fixes à la navigation apparaissaient des plus limitées, voire impossible sur les cours d'eau de plaine et à rives basses... La maîtrise de la construction des canaux et des écluses ouvraient la possibilité de suivre le modèle anglais de canaux de dimensions réduites en nombre important. Pourtant, telle ne fut finalement pas la voie suivie, dans la mesure où elle limitait les gabarits des bateaux. Cette solution fit les beaux jours de la navigation fluviale aux débuts de la révolution industrielle anglaise qui avait elle-même précédé celle de la France. Or, pour concurrencer la voie ferrée, la batellerie française se devait d'emporter davantage de marchandises. En tant qu'ingénieur de la Haute-Seine, l'ingénieur Poirée connaissait bien la technologie des pertuis et il l'adapta pour réguler

---

<sup>218</sup> Jacques Henri Chanoine, « Barrages automobiles ; fusion des systèmes Poirée et Thénard ; mémoire », in *Annales des Ponts et Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, Carillan-Gueury et V<sup>ie</sup> Dalmont, 3<sup>e</sup> série, 2<sup>ème</sup> semestre, n°5, 1851, pp. 133-166 ; Jacques Henri Chanoine, *Notice sur les barrages mobiles et automobiles*, Paris, V. Dalmont, 1855, 24p.

<sup>219</sup> Les retenues étaient formées par des pièces métalliques que Poirée avait baptisées « fermettes » par analogie aux fermes soutenant les toitures. Lesdites pièces pouvaient tourner autour d'un axe horizontal. C'était contre ces fermettes que venaient s'appuyer en amont les aiguilles, c'est-à-dire des pièces en bois avant de coucher les fermettes sur le radier, en retirant les barres de réunion et la passerelle. Pour le relever, il fallait, dans un premier temps, redresser les fermettes en les reliant l'une à l'autre avant d'installer la passerelle et placer les aiguilles. L'abatage du barrage se révéla une opération très longue et délicate, voire dangereuse, les accidents mortels pouvant intervenir au moment d'une crue subite de la rivière. L'autre inconvénient de ce système résidait dans l'étanchéité insuffisante, les agents du service de la navigation ayant recours à du foin, des escarbilles pour colmater les interstices entre les aiguilles!... Cela dit, on ne pouvait guère contester l'importance de ce procédé, car ce type d'écluse permettait une navigation continue de la rivière.

<sup>220</sup> François Beaudouin, *Paris et la batellerie du XVIII<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> siècle*, Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1979, p.22.

<sup>221</sup> François Beaudouin, « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX<sup>e</sup> siècle », in les *Cahiers du Musée de la Batellerie*, Bulletin de l'Association des Amis du Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine, n°2, 2<sup>ème</sup> édition, décembre 1988, p.10.



les cours d'eau avec des moyens relativement modestes. En un sens, il s'agissait davantage d'un recyclage de techniques déjà éprouvées sur l'Yonne et les canaux du Bourbonnais. L'originalité du « nouveau procédé » résida plus dans sa capacité à rendre opératoire leur combinaison.

L'Yonne a servi de champ d'expérimentation du barrage mobile<sup>222</sup>. Avant d'arrêter un système de travaux pour améliorer la navigation si précaire de cette rivière, l'Administration souhaita entreprendre l'essai d'un barrage mobile en aval de l'embouchure du canal de Bourgogne. La loi du 19 juillet 1837 ouvrit un crédit de 1 050 000 de francs qui fut consacré à la construction de ce barrage situé près d'Épineau, ainsi qu'à améliorer les parties les plus vétustes du chemin de halage et des rives de l'Yonne, et entre autres, aussi la construction de ports à Joigny, Sens et Pont-sur-l'Yonne. Ces différents travaux furent achevés en 1839. Un nouveau crédit fut accordé par la loi du 8 juillet 1840, se montant à 1,2 millions de francs, pour l'établissement de quatre autres barrages à Pêchoir, Joigny, Villeneuve-le-Roi et Saint-Martin, à proximité de Sens ainsi que pour l'amélioration des berges et du chemin de halage. Ces quatre barrages ont été édifiés en 1841 et 1842, ils démontrèrent la pertinence du barrage mobile, car les conditions de navigation avaient été notoirement améliorées, d'Épineau jusqu'à Pont-sur-Yonne, la rivière offrait un tirant d'eau de 0,90 m à comparer aux 0,60 et 0,70 m antérieurs de haut-fond des éclusées<sup>223</sup>...

Une allocation de 6,5 millions de francs fut affectée à la poursuite des travaux de perfectionnement de l'Yonne par la loi rendue le 31 mai 1846 sur les propositions de l'année précédente<sup>224</sup>. Les ouvrages prévus par cette loi comportaient cinq écluses de grandes dimensions accolées aux barrages déjà établis, six nouveaux barrages dotés d'écluses à Auxerre, Monéteau, Bassou, Champfleury, Port-Renard et Cannes, un grand réservoir à établir sur la Cure, aux Settons pour l'alimentation de la rivière, quatre barrages sur la haute Yonne, la défense des rives, fixation et approfondissement du chenal navigable, l'agrandissement de divers ports, l'élargissement des arches marinières de Villeneuve et de Montereau et quelques autres ouvrages accessoires. Après une expérience concluante sur l'Yonne, on décida de procéder à un premier essai en Seine. On aménagea un barrage avec écluses, en dérivation entre 1838 et 1840 au passage de la Marne.

---

<sup>222</sup> Jacques Henri Chanoine, « Barrage automobiles : fusion des systèmes de MM. Poirée et Thénard », in *Annales des Ponts et Chaussées*, 2<sup>ème</sup> semestre, 1851, pp.133-140.

<sup>223</sup> François Aulagnier, *Études pratiques sur la navigation du Centre, de l'Est et du Nord de la France et des principales voies navigables de la Belgique*, Paris, Carilia-Guoeury et Vos Dalmont, Libraires, 1841, p.2.

<sup>224</sup> Loi relative à la navigation intérieure, 31 mai 1846, *Bulletin des Lois du Royaume de France*, IX<sup>e</sup> série, juillet 1846, vol.32.

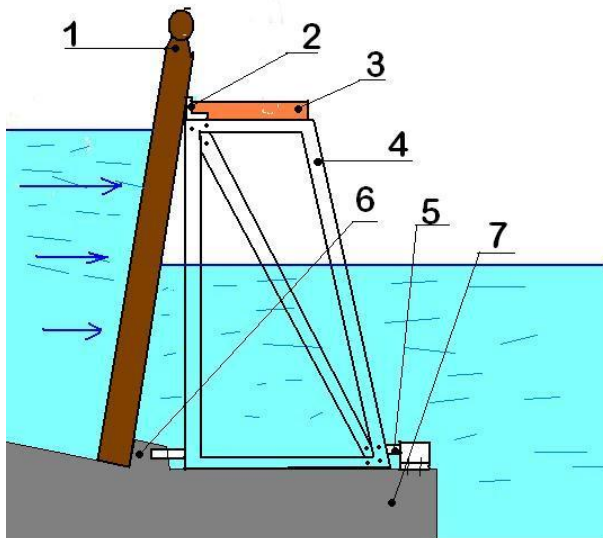


Figure 3 Système Poirée : 1 = aiguille, 2 = appui, 3 = passerelle, 4 = fermette, 5 = pivot, 6 = heurtoir, 7 = radier. (Source : Wikipédia)

#### b) Une solution originale aux insuffisances de la navigation intérieure : le touage.

On ne porta pas les améliorations exclusivement sur le réseau, mais elles concernèrent aussi les modes de tractions. Parmi elles, figurent le toueur. Il s'agit d'un bateau symétrique doté d'un gouvernail à chacune de ses extrémités, ce qui lui permettait de naviguer dans les deux sens. Ce bateau était équipé d'une machine à vapeur actionnant un treuil sur lequel s'enroulait une chaîne posée au fond de la rivière sur toute la longueur de la section à parcourir, comme par exemple les 70 km séparant Conflans-Sainte-Honorine de Paris. Une poulie portée par un bras articulé faisait monter la chaîne à bord du toueur, s'enroulant plusieurs fois autour du treuil et redescendant dans l'eau à l'arrière. Le treuil mis en marche, le toueur avançait le long de la chaîne entraînant derrière lui les bateaux remorqués. Ce procédé formait une alternative intéressante par rapport au halage animal, présentant l'avantage sur ce dernier d'être axial et non pas oblique et d'autoriser une concentration de puissance supérieure<sup>225</sup>.

Le touage à vapeur et à chaîne continue a été mis au point vers 1820 par l'ingénieur Tourasse<sup>226</sup> et ne devait connaître que des modifications secondaires par la suite<sup>227</sup>. La

<sup>225</sup> François Beaudouin, *Paris et la batellerie du XVIII<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> siècle*, Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1979, p.23.

<sup>226</sup> Tourasse (ingénieur-mécanicien), François-Noël Mellet, *Essai sur les bateaux à vapeur appliqués à la navigation intérieure et maritime de l'Europe, sur les bateaux aqua-moteurs et particulièrement sur le touage par la vapeur, ou remorque à points fixes, accompagné de considérations sur les transports par terre et par eau et sur les chemins de fer*, Paris : Malher et Compagnie, 1828, 236p.

<sup>227</sup> AN C3283 : note de Jean-Baptiste Krantz, en date du 1<sup>er</sup> mai 1871.

première ligne de touage à vapeur à chaîne continue fonctionna à Paris à partir de 1845<sup>228</sup>, entre le pont de la Tournelle, à la sortie amont du petit bras de la Seine et à Port-à-l'Anglais, en amont de la confluence de la Marne avec la Seine. La concession de ce système de remorquage avait été accordée au sieur Delagneau et C<sup>ie</sup> de par une ordonnance en date du 18 mars 1845, elle était d'une durée de cinq ans à partir du jour de la suppression effective du halage sur berge. La première ligne à longue distance a été établie de Conflans-Sainte-Honorine à la Briche à l'écluse de la Monnaie, à la suite de la construction du barrage de Suresnes<sup>229</sup>.

L'efficacité s'avéra totale, ce qui conduisit les pouvoirs publics à prescrire par la loi du 31 mai 1846, le réglage du fleuve. Malgré tout, le touage ne s'imposa que vers 1850<sup>230</sup>. C'est ainsi que le toueur « *Austerlitz* » assura de façon permanente le remorquage des convois entre le pont de la Tournelle et Charenton. Le gouvernement impérial donna son accord pour de nombreuses concessions qui furent autorisées surtout en faveur de la Basse-Seine. Les concessions des 6 avril 1854, 13 août 1856 et du 16 août 1857 concernaient les sections des écluses Monnaie-Conflans-Sainte-Honorine (72km), de la Monnaie-Montereau (104km), Conflans-Sainte-Honorine-Rouen-Trait...

Le touage contribua à une restructuration de la navigation fluviale sur la Seine, avec l'émergence de société susceptible d'assurer un transport de masse. Trois compagnies furent constituées afin d'assurer ces services : la Compagnie de la Basse-Seine et de l'Oise, la Compagnie de touage de la Haute-Seine. Les canaux virent aussi apparaître le touage sur les sections où les conditions d'exploitation s'avéraient délicates (souterrains et sections étroites...). Le touage connut ainsi un vif succès, il absorba, par exemple, 90% de la section alors que la ligne entre Conflans Sainte-Honorine et Paris venait à peine d'être créée<sup>231</sup>! L'avantage du touage résidait dans son efficacité motrice par rapport aux conditions de navigation de la fin du Second Empire, soit 75-80% contre 60% pour la roue à aube et 50%

---

<sup>228</sup> Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », dans *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, pp.349-386, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebron de Lisle, Paris, Direction des affaires culturelles et Université de Paris-IV Sorbonne Centre de recherche en histoire de l'innovation, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1990, pp.360-363.

<sup>229</sup> Jacques Cambuzat, « Substitution d'une navigation continue à l'aide de barrage mobile à la navigation intermittente produite par les éclusées de l'Yonne sur la Seine et sur l'Yonne entre Paris et Auxerre », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1873, pp.177-242.

<sup>230</sup> AN C3283 : note de Jean-Baptiste Krantz datée du 1<sup>er</sup> mai 1871.

<sup>231</sup> Molinos, A. de Bovet, « Le touage sur la Seine », rapport présenté au 5<sup>ème</sup> congrès international de navigation intérieure », Paris, 1892, pp.1-2.

pour l'hélice<sup>232</sup><sup>233</sup> ... M. Eugène Godeaux a obtenu, le 4 avril 1854, une concession lui autorisant d'établir un touage sur chaîne noyée sur 69 km entre l'écluse de la Monnaie à Paris et Conflans Sainte-Honorine en Seine<sup>234</sup>, avec un prolongement sur l'Oise jusqu'à Pontoise (14 km)<sup>235</sup>. Le cahier des charges spécifiait qu'il ne s'agissait pas d'un monopole. Le tarif s'élevait à 1 centime la tonne par kilomètre, ce qui en pratique signifiait qu'une péniche chargée de 200 tonnes de houille partie de la Briche (à l'embouchure du canal Saint-Denis avec la Seine) et acheminée par un toueur à l'écluse de la Monnaie, au niveau du Pont-Neuf, c'est-à-dire un trajet de 29km, devait payer 58 francs pour le remorquage, 12 francs pour le pilotage et 5 francs pour la location des cordages, ce qui faisait un total de 75 francs<sup>236</sup>. L'industriel avait formulé auparavant une requête encore plus ambitieuse, consistant à noyer une chaîne entre Paris et Rouen, et entre Conflans et Janville... Cependant, le projet inquiéta l'Administration qui limita sur le plan administratif l'espace de cette technique nouvelle. En effet, le risque était que les toueurs, en tant qu'entrepreneurs, ne favorisent leurs propres bateaux, ce qui ne correspondait pas aux principes des Ponts et Chaussées selon laquelle les voies navigables devaient servir à l'État et aux usagers de contrepois contre un éventuel monopole des voies ferrées<sup>237</sup>. Le but n'était donc pas de substituer un monopole par un autre. Le Conseil général des Ponts et Chaussées proclamait, lors de la séance du 12 juillet 1855 : « *mais c'est par les réductions de tarifs qu'elle impose au voies de fer que la batellerie est appelée à rendre de grands services au commerce et à l'industrie ; qu'en fait, par l'amélioration de son matériel et par les perfectionnement qu'il reçoit tous les jours, l'industrie des transports par eau est entrée dans une voie de progrès, or il convient de l'encourager et de la soutenir comme le seul modérateur utile de la puissance des chemins de fer*<sup>238</sup> ». Le 17 juillet 1855, la Compagnie du touage de la Basse-Seine et de l'Oise vit le jour. La chaîne fut accrochée, dans les mois qui suivirent, à l'une des piles du pont routier de Conflans. Le service se cantonna dans un premier temps à trois toueurs circulant entre

---

<sup>232</sup> Jean-Baptiste Krantz, *Note sur l'amélioration de l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, Saint-Germain-en-Laye, 1<sup>er</sup> mai 1871, p.18.

<sup>233</sup> Bernard Le Sueur, *Conflans Sainte-Honorine. Histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, Paris, L'Harmattan, 1994, p.276.

<sup>234</sup> Jean Millard, *Paris, histoire d'un port, du port de Paris, au Port autonome de Paris*, Paris, L'Harmattan, 1994, p33.

<sup>235</sup> « Le service de traction entre Conflans et Paris » in *Le Journal des transports*, 25 octobre 1884.

<sup>236</sup> Maxime Ducamp, « La Seine à Paris, les Industries fluviales et la Police du fleuve », in *Revue des Deux Mondes*, 2<sup>e</sup> période, tome 72, 1867, p.180.

<sup>237</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, op. cit., p.155.

<sup>238</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 10912 130 Lagrené, Cours de navigation intérieure, II, 126, AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>14</sup> 10 912 130, p. 249.

Conflans et la Briche<sup>239</sup>. Peu à peu, les résultats de cette compagnie se sont révélés tout spectaculaires, en s'accaparrant de 85 à 95% du total du trafic de la Seine sur cette section. Pour la seule année 1868, ses navires ont remorqué 10387 bateaux transportant le volume colossal de 1,6 millions de tonnes entre Conflans et la Briche, le tonnage d'un train moyen s'élevant entre 1 200 et 1 500 t, voire 2 000 t<sup>240</sup>. Entre Paris et Conflans, ces bateaux naviguaient à une vitesse moyenne de 3 km/h à la remonte et 8 km/h à la descente, mais ils pouvaient avancer à une vitesse supérieure entre Conflans et Rouen.

En amont de Paris, a été créée la Compagnie de la haute Seine, destinée alors à un service de moindre importance qu'en basse Seine. En effet, le trafic s'accomplissait avant tout à la remonte, le tonnage des trains s'avérait plus réduit, ainsi que l'effort de traction<sup>241</sup>. Moins ambitieuse que son homologue en aval de Paris, cette société semblait plutôt viser une économie de capital que celle de la consommation de combustible proprement dite. Les craintes de l'Administration d'un potentiel monopole de ces sociétés de touage n'étaient donc pas infondées, mais elles avaient préfiguré la possibilité d'une véritable industrialisation de la navigation fluviale. Les bateaux à vapeur convoyeurs de marchandises se sont multipliés et commencèrent à s'imposer au début des années 1860, tout au moins sur la Basse-Seine<sup>242</sup>. Pour l'essentiel, ces nouveaux types de bateaux appartenaient à de grandes compagnies, qui les louaient aux marinières, désormais obligés d'y recourir, le halage ayant été prohibé dans la traversée de Paris. La chaîne de touage était « appelée à devenir le rail de la navigation<sup>243</sup> »

**Tableau 2. Halage et remorquage sur la Basse-Seine, entre Paris et Rouen 1847-1853.**

Années	Total des bateaux montants	Bateaux halés	Bateaux remorqués
--------	-------------------------------	---------------	-------------------

<sup>239</sup> Bernard Le Sueur, *Mariniers, histoire et mémoire de la batellerie artisanale*, Paris, Éditions du Chasse-Marée / Glénat, tome 2, 2005, pp.162-163.

<sup>240</sup> Jean-Baptiste Krantz, *Note sur l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, Saint-Germain-en-Laye, 1<sup>er</sup> mai 1871, p.18. La Compagnie entre Conflans et Rouen avait quant à elle procédé au remorquage de 3 500 bateaux transportant 417 000 tonnes.

<sup>241</sup> Ces toueurs présentaient une force de 35 chevaux, sans condensation et tiraient 0,40 m d'eau. Les toueurs en basse Seine étaient quant à eux dotés d'une hélice, ils descendaient sans recourir à la chaîne noyée, car cela ne s'avérait guère possible pour un fleuve aussi sinueux.

<sup>242</sup> Inspection de la Navigation, *Registres de Correspondance*, 8 juin 1863.

<sup>243</sup> Charles-Denis Labrousse, *Navigations intérieures : Traité du touage sur chaîne noyée : Établissement et exploitation : Technologie et discussion*, Paris, Liège, Noblet et Baudry, 1866.

1847	969	510	459
1848	522	129	393
1849	632	192	440
1850	766	223	543
1851	810	251	547
1852	1233	391	681
1853	1513	363	738

Source : Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.776.

Pourquoi la navigation éprouva-t-elle tant de mal à se motoriser ? On a montré l'effet d'entraînement limité de la voie d'eau sur l'économie, du moins en comparaison avec les chemins de fer. Il convient de s'interroger pourquoi la navigation fluviale est si longtemps demeurée « traditionnelle », la vapeur en tant que motorisation ne s'imposant que tardivement. Et encore s'agissait-il de remorqueurs ou encore du touage... tirant plusieurs chalands... en bois !... Il s'agissait là d'un cercle vicieux puisque la batellerie, moins consommatrice d'énergie, ne pouvait pas peser autant que ne l'ont fait les chemins de fer. Les compagnies minières, qui même si elles étaient favorables à la concurrence entre les différents transports, ne pouvaient pas s'aliéner le débouché si considérable que représentaient les voies ferrées. On aurait pu espérer que les compagnies de chemin de fer travaillant hors des zones minières (PO, Midi<sup>244</sup>...) fissent appel à la batellerie... Ce fut parfois le cas, mais le plus souvent elles s'accordèrent davantage à éliminer un concurrent jugé dangereux qu'à jouer la concurrence entre les compagnies fluviales et leurs homologues pour disposer d'un combustible le moins onéreux possible... Car elles trouvaient, sans doute, des compensations, et refusaient, plus ou moins consciemment tout compromis...

La technologie de l'époque ne semblait guère favoriser le développement précoce de la navigation à vapeur sur les canaux : « *De nombreuses tentatives ont été faites pour arriver à appliquer la vapeur au transport sur les canaux. Il nous faut d'abord constater qu'elles ont toutes échoué au point de vue commercial. C'est certainement un enseignement dont on ne*

<sup>244</sup> Le cas de la Compagnie de l'Ouest est plus complexe. Certes, elle ne desservait pas à proprement parler un bassin houiller, mais elle transportait charbons étrangers transbordés dans les ports de Seine Inférieure. Ce qui ne changeait finalement pas grand-chose, peu importait l'origine de la marchandise, en l'occurrence ici le charbon, pour un mode de transport. On ne saurait affirmer qu'il n'y a aucune incidence sur l'économie, c'est un autre problème, mais l'objectif ici est de montrer que la situation de la Compagnie de l'Ouest était assez comparable de celle du Nord, dans la mesure où elles consommaient toutes les deux une partie du charbon des centres de production ou de distribution qu'elles desservaient...

*peut méconnaître l'importance*<sup>245</sup>». Le remorquage par des vapeurs qui halaient plusieurs péniches et chalands se développa sur le fleuve. Cependant, les vapeurs à quille et à fort tirant d'eau, du fait du poids des machines, ne pouvaient naviguer que dans des conditions propices de navigation<sup>246</sup>. Les toueurs à vapeur ne présentaient pas cet inconvénient. La traction des péniches sur les canaux s'effectuait soit à bras d'hommes, soit par des chevaux. La première tendait à périlcliter étant donné l'augmentation des tonnages des péniches, et elle ne pouvait guère plus s'appliquer qu'aux navires vides : « *elle est lente, et par conséquent encombrante. L'usage, qui deviendra bientôt universel est la traction par chevaux*<sup>247</sup> ». La traction d'une péniche nécessitait le recours à deux chevaux que l'on appelait « *courbe* », le coût était de 0,50 à 0,60 franc<sup>248</sup>.

De manière paradoxale, le problème résidait dans la faible force que nécessitait la voie d'eau et la médiocrité du prix de revient de la traction animale. Or, la mise en place d'un moteur mobilisant un capital de départ assez considérable impliquait des frais de fonctionnement élevés : frais de mécanicien, d'entretien, etc. Il ressortait donc que « *l'emploi de la vapeur n'est donc pas un progrès évident, considérable, comme on peut le penser au premier abord, et ce résultat assez paradoxal, mérite d'être signalé*<sup>249</sup> ».

La navigation à vapeur présentait un autre inconvénient, la machine, le stock de combustible et le moteur prenaient inévitablement de la place et réduisaient de ce fait le tonnage possible au-dessous de la limite imposée par la dimension des écluses. La vitesse obtenue n'offrait pas un avantage sérieux, la vitesse du halage animal s'élevant à 2,5 km/heure environ, tandis que celle de la vapeur n'était susceptible d'atteindre au grand maximum de 4 km/heure en raison du peu de longueur d'un très grand nombre de biefs, ce qui interdisait au navire de se lancer. L'étroitesse des canaux accentuait la résistance avec la vitesse... Les croisements avec d'autres navires en devenaient d'autant plus délicats... et une vitesse excessive combinée avec un trafic trop dense posaient la question de la conservation

---

<sup>245</sup> Louis Molinos, *La navigation intérieure. Son état actuel, son avenir*, Paris-Liège, Librairie Polytechnique, J-Baudry, Librairie-éditeur, 1875, 257p.

<sup>246</sup> Il s'agissait essentiellement de bateaux à aube, leur tonnage était en moyenne de 145 t et ils voyageaient la nuit, pour un trajet d'une durée de 36 heures. En fait, l'écart avec les chemins de fer n'était pas si évident à cette époque. Toutefois, comme on le verra par la suite, la recherche absolue de la vitesse s'avérait illusoire, voire contreproductive.

<sup>247</sup> Louis Molinos, *ibid.*

<sup>248</sup> L'ingénieur Molinos, en prenant le prix moyen de 0,55 francs, calculait le prix de revient de la tonne-kilométrique appliquée à une péniche de 250 tonnes, l'évaluant à 0,0022 francs, soit moins d'un quart de centime par tonne et par kilomètre. Le prix de revient d'une péniche de 280 tonnes s'élevait à moins d'un cinquième de centime par tonne kilométrique. Les bateaux dits « *accélérés* » marchaient à la vitesse de 3 km par heure, payant 0,80 francs, c'est-à-dire un peu moins d'un tiers de centime par tonne et par kilomètre pour une péniche de 280 tonnes.

<sup>249</sup> Louis Molinos, *ibid.*, p.81.

des berges. En effet, un bateau avançait à 4 km/heure dans un canal étroit soulevant une onde assez forte pour produire des dégâts appréciables, ce qui entraînait par là même la nécessité d'un entretien renforcé... Il fallait, en outre, considérer la durée effective du temps de marche : une écluse prenait en moyenne 30 minutes, étant donné le nombre d'écluses sur la plupart des canaux : « *la moitié du temps employé au parcours total était absorbée par le passage des écluses*<sup>250</sup> ».

L'avantage de la vitesse que proposait la vapeur paraissait bien médiocre et chèrement obtenu « *donnât-il une économie de 40 pour 100 sur le temps de marche, ne produisait plus qu'un avantage d'un cinquième sur la durée du parcours*<sup>251</sup> ». Diverses tentatives ont été entreprises, mais avec des résultats mitigés. En effet, on avait expérimenté des bateaux à roues à aubes... Ces roues se trouvaient placées à l'arrière pour ne pas provoquer une diminution exagérée dans la largeur de la coque du bateau. Le problème de la traction en rivière se posait un peu différemment, en raison de sa complexité. Il fallait tenir compte des flux de trafic : à la différence des canaux où l'effort de traction était à peu près identique dans les deux sens, la remonte exigeait davantage d'énergie que la descente. Le courant facilitait les transports, rendant encore avantageux le halage animal ou encore plus humain ! L'Oise était canalisée, avec un courant presque toujours extrêmement faible, ce mode de traction demeurait alors encore compétitif. Il en allait tout autrement pour des cours d'eau comme la Seine dont le courant s'avérait bien plus rapide et dont les quatre cinquièmes du trafic s'accomplissaient à la remonte<sup>252</sup>. L'effort de traction devenait trop excessif pour les chevaux avec un courant de 0,70 à 1 mètre par seconde en eau moyenne.

La longueur des biefs et des écluses sur la Seine gênait la navigation des trains pour les remorqueurs. Néanmoins, l'adoption de l'hélice allait peu à peu résoudre une partie des difficultés évoquées ici. Les premières unités à hélice ont consisté en des bateaux voués aux transports urbains des passagers lyonnais vers le début des années 1860. Sur la Seine, les premiers remorqueurs à hélice apparurent en 1866 et plus tard les porteurs automoteurs. Il s'agissait de bateaux profonds dont la conception dérivait des constructions maritimes. Les premières hélices étaient dotées d'une rotation plutôt lente et de fort diamètre. C'est pourquoi les hélices devaient être profondément immergées pour obtenir une efficacité optimale. La

---

<sup>250</sup> Louis Molinos, *La navigation intérieure, op. cit.*, p.83.

<sup>251</sup> Louis Molinos, *ibid.*

<sup>252</sup> Tel est par exemple le cas pour l'arrondissement de Corbeil. Département de Seine-et-Oise. Rapport de M. le Comte de Saint-Marsault, Préfet du département de Seine-et-Oise au conseil-général, le 30 août 1855, session de 1855, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur, 1855, p.54.



supériorité de l'hélice par rapport à la roue à aube résidait dans le fait qu'elle offrait des facilités appréciables pour virer, un encombre réduit et des remous moins brutaux<sup>253</sup>.

En résumé, les bouleversements ayant touché les voies navigables ont paradoxalement contribué à retarder la mécanisation de la batellerie, tant la priorité se portait sur la recherche des plus bas frets possibles face à la concurrence redoutable des chemins de fer qui proposaient un système intégré et une masse considérable de capitaux, ce que ne pouvaient, en tout cas dans un premier temps, guère s'autoriser les acteurs de la batellerie. Le danger semblait d'autant plus réel que les chemins de fer tendaient à supplanter la variété des transporteurs individuels - roulage, mariniers - en assurant des circulations en masse pour l'industrie, tout en satisfaisant les contraintes de spécialisation régionale<sup>254</sup>. Car dans le même temps, soucieux de lutter contre toute forme de monopole, les défenseurs des voies navigables misaient précisément sur le caractère atomisé de la « petite batellerie ». Le marinier ne disposait que d'un pouvoir réduit de négociation, au contraire des compagnies fluviales naissantes qui sur le long terme, auraient pu être tentées d'imposer des prix à leurs clients<sup>255</sup>. Pour certaines marchandises, la lenteur ne constituait qu'une gêne relative, il suffisait aux clients des canaux et des rivières d'échelonner à leur guise leurs commandes afin d'être approvisionnés à temps. Plus encore, cette lenteur pouvait même représenter un avantage dans la mesure où elle permettait aux clients de spéculer sur les cours ou réduire leurs frais de stockage<sup>256</sup>. En somme, les efforts de motorisation se trouvaient confrontés au système socio-économique instauré au cours de cette période. Les mariniers du Nord surent s'adapter au transport de produits lourds sur de longues distances avec les technologies à leur disposition. L'établissement d'une navigation motorisée devait compter sur la concurrence combinée de la batellerie traditionnelle et des chemins de fer<sup>257</sup>.

**Figure 4. Plan du toueur *La Ville de Sens* (1850)**

---

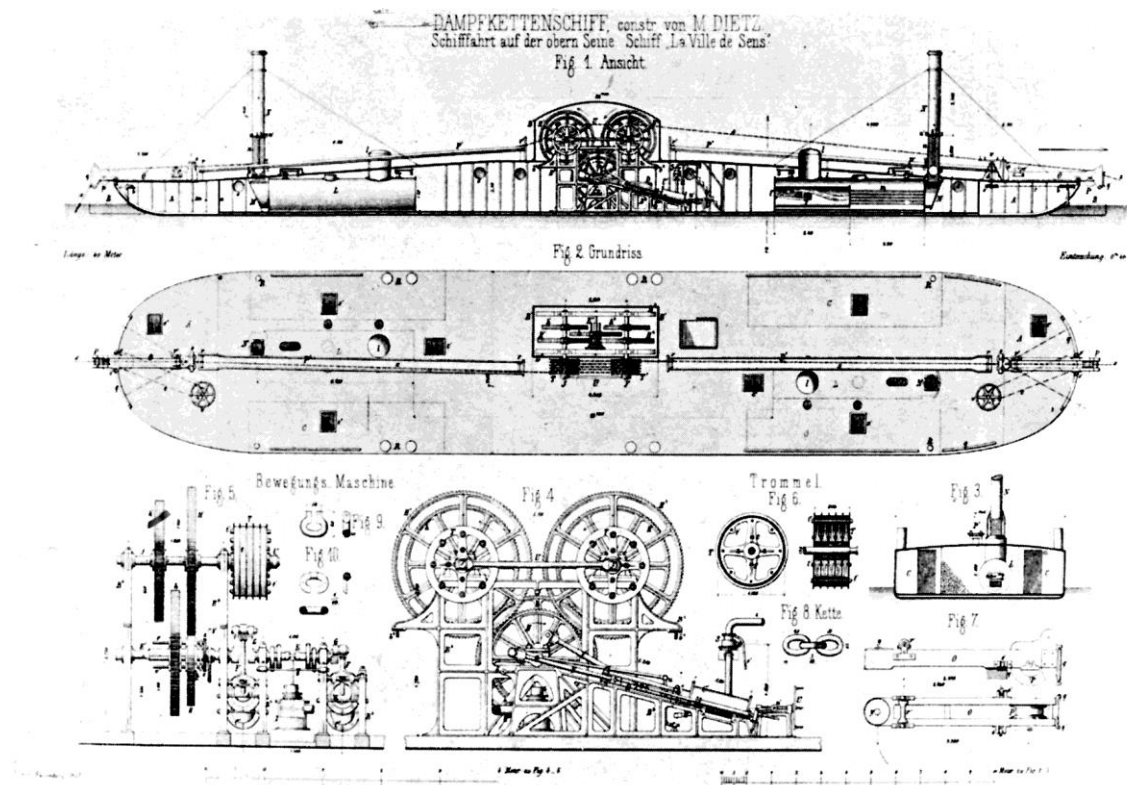
<sup>253</sup> Laurent Roblin, *Cinq siècles de transport fluvial en France*, Rennes, Éditions Ouest France, 2003, pp.80-83.

<sup>254</sup> Yves Leclercq, *Le réseau impossible. op. cit.*, p.8.

<sup>255</sup> Bernard Le Sueur, Bernard Le Sueur, *Mariniers, op. cit.*, tome 2, p.92.

<sup>256</sup> Lucien Morice, *Les transports fluviaux*, P.U.F. (« Que sais-je ? »), 1968, n° 494, p.112.

<sup>257</sup> Bernard Lesueur, *Conflans-Sainte-Honorine..., op. cit.*, p.275.



Source : wikipédia)

## 2. Transformations dans Paris : lever le verrou parisien.

Le plus grand défi consistait à faire de la Seine un axe de circulation continu entre les en amont et en aval de Paris. Malgré toutes les innovations techniques évoquées précédemment, la navigation dans Paris resta obstruée et périlleuse pendant encore de longues années<sup>258</sup>. Les débordements du fleuve n'étaient plus endigués par la vieille ligne brisée des quais bas et étroits, d'où périodiquement des inondations sur les rues et habitations environnante. Les premiers changements ont été réalisés en aval. Dès 1843, l'île Louviers a été annexée à la rive droite, les eaux ne formant plus qu'un unique jet épaissi. Les quais de la Grève au Louvre ont été ensuite redressés et réfectionnés. Le lit en amont du Pont-Neuf et plus tard en aval a été creusé<sup>259</sup>. En 1851, le service de la Seine procéda au dragage du fleuve, ainsi qu'au remblaiement des berges, ces opérations ont été achevées jusqu'à la Concorde. Quatre ports de tirage accordés aux marchands de bois en 1849<sup>260</sup>, ont été aménagés aux

<sup>258</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6729, Seine, traversée de Paris : améliorations et perfectionnements, an VII-1860.

<sup>259</sup> *Moniteur universel*, 27 octobre 1845, p.2604.

<sup>260</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 10 912-114, Conseil général des Ponts et Chaussées, 11 janvier 1849.

Invalides à l'Esplanade, au Gros-caillou ainsi qu'à l'Île-des-Cygnés<sup>261</sup>. Enfin, les berges de la Conférence et Débilly furent achevées en 1856<sup>262</sup>.

Une transformation complète avait initialement été décidée en 1846<sup>263</sup>. Deux remparts de pierre devaient encadrer la Seine afin de préserver la ville contre les inondations. On procéda à l'exhaussement des berges et leur rectification en enlevant les anfractuosités du fleuve, au rétrécissement du lit ainsi qu'à l'extraction des bancs de sable. En outre, les ponts faisant obstacles devaient être modifiés. Les travaux s'étalèrent de 1845 à 1855. En septembre 1848, toute la berge gauche, du quai Saint-Bernard au Pont-Neuf fut renversée, remblayée et maçonnée par des centaines d'ouvriers.

Restait le barrage de la Monnaie. Cet ouvrage revêtait une importance toute particulière pour le paysage parisien<sup>264</sup>. Les travaux ont été supervisés par le fameux ingénieur Charles Antoine Poirée<sup>265</sup>, responsable alors de la navigation de la Seine depuis la limite du département de la Seine jusqu'à Rouen. Ces travaux faisaient appel aux plus récentes techniques de l'époque. Il proposait d'édifier un barrage fixe avec une écluse face à l'hôtel de la Monnaie et le remplacement du Petit Pont, le pont Saint-Charles et le pont au Double par trois arches simples. De même, il souhaitait créer un chemin de halage continu depuis le pont de l'Archevêché jusqu'au pont des Arts et appliquer des turbines à la hauteur de l'écluse pour assurer la distribution de l'eau dans des conduites souterraines. Cet agencement se voyait complété sur le petit bras par un barrage mobile à la hauteur du pont Notre-Dame, les pompes étant supprimées. La dépense estimée se montait à trois millions de francs, la dernière version déposée en janvier 1842<sup>266</sup> étendait le nombre de barrages, et comprenait également la transformation de la plupart des ponts et la création de chenaux de navigation distincts pour la navigation montante et descendante<sup>267</sup>.

Ce dernier projet se révélait, comme on peut se l'imaginer, encore plus onéreux en se montant à 13 millions de francs et mobilisa plus de trois-cents ouvriers pour en consolider les

---

<sup>261</sup> Ces nouveaux ports étaient destinés au déchirage des trains et au recueilage des bois de charpente. Les ports du Gros Caillou et de l'Île-des-Cygnés étaient voués à se substituer au port de recueilage des Tuileries qui avait été enlevé après l'aménagement d'un chemin de halage sur la rive droite entre le Pont-Royal et le pont de la Concorde.

<sup>262</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6729, Situation ou crédits alloués par la loi du 31 mai 1846, 9 mars 1860.

<sup>263</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, pp.359-366.

<sup>264</sup> Isabelle Backouche, *ibid.*, p.362.

<sup>265</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6729, Exposé de l'avant-projet de la canalisation du petit bras de la Cité, 9 avril 1840.

<sup>266</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6729, Note remise à la commission d'enquête, 11 janvier 1842.

<sup>267</sup> Jean-Baptiste Krantz, *Note sur l'amélioration de l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, Saint-Germain-en-Laye, 1<sup>er</sup> mai 1878, 78p.

fondations. Flanqué d'une écluse longue de 120 m et 12,50 m de large, il était la réunion de quatre secteurs de 10 m de large, appuyés sur des piles en maçonnerie. L'écluse de la Monnaie ne fonctionna qu'à partir du mois d'avril 1854 et le petit bras de la Seine totalement canalisé ne fut ouvert de manière définitive à la navigation qu'en octobre de la même année. Cette dernière décision impliqua la suppression du service du pilotage des ponts de Paris en vertu d'une ordonnance du préfet de police du 26 septembre précédent, entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre. Divers travaux furent exécutés en aval de l'écluse de la Monnaie, du même ordre que ceux effectués en amont : chemin de halage, amélioration des quais, un port devant le quai Malaquais...

Les performances de la batellerie apparaissaient d'autant plus remarquables compte tenu des conditions d'exploitation des canaux. La péniche flamande ne pouvait circuler que de façon irrégulière. La traction demeura longtemps encore animale, les chevaux étant la possession, soit de bateliers soit de charretiers appelés « *haleurs aux longs-cours* »... Ces derniers, très nombreux le long de voies navigables, allaient jusqu'à exiger des tarifs très élevés quand la demande de transports s'intensifiait. Or, ce fut au détriment des bateliers, ce qui conduisit l'administration des Travaux publics à organiser un service de halage instaurant un tour de rôle pour les haleurs sur le canal de Saint-Quentin, de Cambrai à Chauny. Cette expérience s'avéra de courte durée, elle s'acheva en septembre 1860, en raison de l'action de petits charretiers assurant les fonctions d'affréteurs, ainsi que des charretiers de Chauny-Janville qui provoquèrent moult désordres et encombrements. Toutefois, l'administration des Travaux publics établit un service de touage à vapeur sur presque toute la longueur du bief de partage du canal de Saint-Quentin, tronçon dont le franchissement était extrêmement délicat.

La loi du 31 mars 1846 relative à la navigation intérieure<sup>268</sup> fixa un programme national pour la régulation des fleuves en vue d'augmenter le mouillage des cours d'eau et de lever les divers obstacles à la navigation. La Seine occupait une place prépondérante dans ce programme avec un budget de 33,5 millions, dont 5 millions pour la seule traversée de Paris, sur un total de 75 millions<sup>269</sup>. Si les canaux parisiens palliaient en partie aux insuffisances de la navigabilité de la Seine dans la capitale, leur utilité se révélait limitée par leur incapacité à recevoir des bateaux de fort gabarit. L'ingénieur Charles Bérigny avait préconisé d'établir douze barrages mobiles qui, associés à des écluses, haussaient le niveau de l'eau et atténuait le

---

<sup>268</sup> Loi relative à la navigation intérieure, 31 mai 1846, *Bulletin des Lois du Royaume de France*, IX<sup>e</sup> série, juillet, 1846, vol.32.

<sup>269</sup> Isabelle Backouche, *op. cit.*, p.361. D'autres cours d'eau étaient concernés : la Mayenne, la Sarthe, le Rhône et l'Adour...

courant du fleuve<sup>270</sup>. Il estimait le coût de ces aménagements à 17 millions de francs, les travaux devant, selon lui, être effectués par l'État et non pas par une société privée<sup>271</sup>. Les lois des 19 juillet 1837, 16 juillet 1845 et 31 mai 1846 consacraient 13,3 millions pour la Seine entre Paris et Rouen<sup>272</sup>, 10 étant votés en 1846, à titre de compensation, les voies ferrées fonctionnant depuis 1844. L'idée de Paris port de mer avait été particulièrement en vogue entre les années 1796 et 1830, si l'on n'y a pas renoncé de façon définitive<sup>273</sup>, on se résigna à améliorer les conditions de navigation entre Paris et Rouen<sup>274</sup>. Ces améliorations consistaient en la défense des berges, au dragage des hauts fonds, l'amélioration des arches marinières, la clôture de certains bras, ainsi que la réalisation de cinq dérivations avec barrages et écluses à Bougival, Andrésy, Melun, Notre-Dame de la Garenne et Poses<sup>275</sup>. Ces aménagements, somme toute limités, ne s'accomplirent que très laborieusement, puisque 5,7 millions demeuraient à dépenser encore en 1857<sup>276</sup>. Toutefois, ils permirent une amélioration non négligeable des conditions de navigation. En 1849, le tirant d'eau s'élevait annuellement de 1,80 à 2 m durant 177 jours au plus, c'est-à-dire entre décembre et février. Il permettait aux bateaux de fort gabarit, nommés « besognes », de transporter de 600 à 700 tonnes. Il résulta

---

<sup>270</sup> Né à Rouen en 1772 et mort à Paris en 1842, Charles Bérigny a été chargé en 1798 de travaux pour la navigation sur la Somme puis au port de Cherbourg. En 1802, il a conduit les travaux des ports de Dieppe, de Saint-Valéry et du Tréport. À Dieppe, avec Gayant, il a été l'initiateur des premiers grands travaux. Afin de réparer les anciennes écluses, il innova en 1802 par des injections de mortier, procédé qui a été par la suite généralisées. De même, il y construisit la grande écluse du bassin à flot. Promu ingénieur en chef en 1809, Bérigny a été nommé à Strasbourg pour diriger les travaux du département du Bas-Rhin, où il participa à la réfection des routes. En 1814, il a été nommé secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées, inspecteur de l'École des Ponts et Chaussées. En tant qu'inspecteur divisionnaire, il a été chargé d'étudier les améliorations de la navigation de la Seine, il publia un mémoire : *Les moyens de faire remonter jusqu'à Paris tous les bâtiments qui peuvent entrer au port du Havre*. Il est nommé inspecteur général des Ponts et Chaussées en 1830. Par ailleurs, il apparaît aussi comme une des grandes figures des débuts de l'histoire des chemins de fer, puisqu'il a été un des membres fondateurs du chemin de fer de Paris à la mer.

<sup>271</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6813, Charles Bérigny, Mémoire sur les moyens de perfectionner la navigation de la Seine entre Paris et Rouen en donnant aux bateaux un tirant d'eau de deux au moins lors des plus basses eaux, 20 janvier 1834. Voir aussi : Charles Bérigny, *Navigation maritime du Havre à Paris ou Mémoire sur les moyens de faire remonter jusqu'à Paris tous les bâtimens de mer qui peuvent entrer dans le port du Havre*, Paris, de l'imprimerie de Demonville, mars 1826, 84p.

<sup>272</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6820, notices sur les rivières.

<sup>273</sup> Comme on le verra dans le quatrième chapitre consacré à cette question.

<sup>274</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics...*, op. cit., p.18.

<sup>275</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 6184, Importance et avenir de la navigation de la Seine, 14 avril 1844.

<sup>276</sup> Sur la Basse-Seine, on établit à Bezons, en 1838-1839, afin de supprimer le pertuis de la Morue, un barrage mobile dont les fermettes, une fois couchées, permettait aux bateaux de passer à toute hauteur d'eau dans l'emplacement de ce pertuis, sans faire appel à des pilotes et des chevaux de soutien<sup>276</sup>. La retenue formée par ce barrage a été élevée de façon à produire un mouillage de 2 m sur le busc de l'écluse du canal Saint-Denis contre 1,68 m antérieurement. Une dérivation avait été, en outre, ouverte à travers l'île de Bougival et une écluse insubmersible avait été bâtie, constituée d'un long sas divisé en deux grâce à une porte intermédiaire. Ces ouvrages ont été livrés à la navigation le 15 juillet 1840. Le pertuis des Gourdaines ainsi que les étroites passes de Tournebourse et de Modèle, les hauts-fonds des Bosses à Manon et de Notre-Dame de l'Isle, ont été contournés à l'aide d'une dérivation dite du Goulet et achevée en 1849. Cette dérivation se composait de l'écluse de Notre Dame-de-la-Garenne à Gaillon (1847-1848), d'un barrage accolé ainsi que d'un autre barrage à Notre-Dame-de-l'Isle (dans l'Eure).

de ces progrès techniques un raccourcissement sensible du temps de parcours entre la capitale et ses avant-ports maritimes. Le trajet Rouen-Paris s'accomplissait désormais entre quatre et cinq jours, et pouvait même s'effectuer en 60 heures par remorqueurs tirant des convois. L'autre conséquence de ces améliorations du réseau et des modes de traction s'est traduite par un abaissement des coûts du coût du transport fluvial sur les grandes lignes de navigation. En 1855, les frets Rouen-Paris baissèrent ainsi pour se situer autour de 20% au-dessus des frets Mons-Paris, contre 40% en 1845<sup>277</sup>.

## **II. LE RÔLE DE PARIS DANS LE REDRESSEMENT DE LA BATELLERIE DURANT LA PHASE « LIBÉRALE » DU SECOND EMPIRE (1860-1870).**

---

La nouvelle conception de la batellerie allait insuffler à cette dernière un premier essor au cours du Second Empire. Pourtant, cette période se révèle ambiguë, car si l'essor industriel et urbain (travaux haussmanniens) ont clairement favorisé la batellerie, le régime impérial n'a pas pour autant su élaborer une politique spécifique pour l'aménagement des voies d'eau et des installations portuaires.

### **A. Montée d'un courant favorable à la batellerie.**

---

Il semble évident que le Second Empire a contribué à l'essor des chemins de fer français. Cette période se caractérisa aussi par une croissance industrielle remarquable... Ces deux facteurs expliquèrent l'attitude ambivalente de ce régime à l'égard des voies navigables. Comme on a eu l'occasion de le constater, la batellerie était entrée dans une période de crise durant le règne de Napoléon III, mais ce fut aussi sous ce même règne que la batellerie connut une renaissance spectaculaire. En fait, la responsabilité de l'effondrement de la batellerie n'était pas inévitablement imputable au Second Empire, puisque celle-ci s'est déclenchée dès 1844, et puisait ses racines dans des dysfonctionnements plus profonds et bien antérieurs du réseau navigable français... Mais de manière plus globale, la batellerie a été tout de même relativement négligée au profit des chemins de fer au cours des années 1850.

À titre de comparaison, on payait pour les chemins de fer 15,30 francs pour les mêmes marchandises, hormis celles de sujétions portées dans les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> classes taxées de 21,50

---

<sup>277</sup> La moyenne des frets se trouvait donc égale à 3,3 centimes la tonne-kilométrique : 3 centimes sur la ligne Paris-Mons, 3,6 centimes sur le trajet Rouen-Paris. Voir : Jean-Claude Toutain, « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, p.107.

francs à 26,85 francs. À la descente de la rivière, le voyage durait de l'ordre de huit jours de Troyes à Paris et de dix jours à la remonte. Un décret de l'Assemblée Nationale du 10 juin 1848 allouait, dans le même temps, au prolongement du canal de la haute Seine en amont de Troyes, un crédit de 500 000 francs dans le cadre des Ateliers Nationaux. Néanmoins, ces travaux furent interrompus en 1849. Les dépenses consenties se montaient à 693 000 francs pour l'indemnité du terrain et les terrassements, les ouvrages d'art à exécuter devaient se monter à 650 000 francs<sup>278</sup>.

Pour l'essentiel, le pouvoir impérial n'entreprit aucune construction nouvelle, n'achevant que quelques voies. Vers 1860, un tournant s'accomplit pourtant au profit de la navigation intérieure après l'enthousiasme qu'avait suscité la voie ferrée. En effet, la crainte s'accroissait concernant les situations de monopole que les compagnies de chemins de fer étaient susceptibles d'imposer<sup>279</sup>. En outre, après les aventures militaires en Crimée et en Italie, le Second Empire devait rassurer l'opinion en affirmant s'orienter vers une politique pacifique. C'est dans ce contexte que s'explique la volonté du pouvoir impérial de concevoir un budget consacré aux travaux publics qui affiche d'une part une grande ambition pour soutenir l'activité industrielle et qui d'autre part, ne soit plus exclusivement destiné aux chemins de fer. Ce tournant s'exprima dans la fameuse lettre adressée par Napoléon III au ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, Eugène Rouher, en date du 5 janvier 1860 et publiée dans le *Moniteur* du 15 janvier de cette même année : « *Un des plus grands services à rendre au pays, est de faciliter le transport des matières premières pour l'agriculture et pour l'industrie. À cet effet le Ministre des Travaux publics fera exécuter le plus promptement possible les voies de communications, canaux, routes et chemins de fer qui auront surtout pour but d'amener la houille et les engrais sur les lieux où les besoins de la production les réclament, et il s'efforcera de réduire les trafics en établissant une juste concurrence entre les canaux et les chemins de fer*<sup>280</sup> ». En outre, la lettre recommanda l'abaissement des péages sur les canaux : « *Amélioration énergiquement poursuivie des voies de communication ; - Réduction des droits sur les canaux, et par suite abaissement général*

---

<sup>278</sup> Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.614.

<sup>279</sup> Exposé de la situation de l'Empire présent au Sénat et au Corps Législatif, février 1867, Paris, Imprimerie Impériale, 1867, pp.107-114. Ou « Exposé de la situation de l'Empire présenté au sénat et au corps législatif. » in *Moniteur* du 17 février 1867. Extrait relatif aux travaux publics, in *Annales des Ponts et Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, N°140, 4<sup>e</sup> série, Paris, Dunod, Éditeur, 1867, pp.6-14.

<sup>280</sup> *Lettre de l'Empereur au Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics*, 5 janvier 1860. *Moniteur*, 1860, p.61. Le texte est si célèbre qu'on le retrouve dans d'innombrables publications.

*des frais de transport*<sup>281</sup> ». Le revirement du régime impérial devait être lu sous le prisme de la signature du traité de libre-échange passé avec la Grande-Bretagne. La conclusion de cet accord avait pour corollaire implicite de renforcer la compétitivité de l'économie hexagonale<sup>282</sup>, et la réduction des coûts du transport représentait donc la condition *sine qua non* pour atteindre cet objectif<sup>283</sup>. Nonobstant, ce n'était pas tellement les tarifs douaniers qui s'avéraient décisifs, mais le coût du transport : 15 centimes pour les premiers qui montait le prix du quintal de houille depuis la mine de 1 franc à 2-6 francs, en fonction des distances<sup>284</sup>. Le problème des transports semblait de ce fait bien plus crucial pour la houille que celui des droits de douanes. Depuis que les transports par voie ferrée avaient dépassé ceux de la batellerie en 1857, il apparaissait de toute évidence que cette supériorité ne pouvait plus être raisonnablement contestée. L'objectif de Napoléon III visait plus à endiguer la disparition totale de la navigation intérieure et une domination complète des chemins de fer sur le marché des transports<sup>285</sup>. Les derniers perfectionnements techniques touchant la canalisation de la Seine répondaient très précisément à cette préoccupation.

Encore fallait-il des voix pour promouvoir le potentiel de la voie d'eau comme alternative crédible aux chemins de fer. La chance de la batellerie fut de disposer de défenseurs qui surent convaincre sur l'utilité retrouvée de ce mode de transport qui semblait sur un déclin inexorable. Des personnalités influentes contestèrent ainsi l'état de fait et se dirent partisans de la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables : Collignon, Comoy et Bazin<sup>286</sup>. Dès 1838, Charles Collignon fut chargé, de la seconde section du canal de la Marne au Rhin alors en construction. Élu ensuite député de l'arrondissement de Sarrebourg

---

<sup>281</sup> *Ibid.*

<sup>282</sup> C'était d'autant plus vrai que cet accord s'inscrivait dans une vague de fond d'essor du libre-échange, avec plusieurs accords similaires passés avec la Belgique (1861), la Prusse et les États du Zollverein allemands (1862). Par la suite, divers accords de dégrèvements sur les matières premières et de substitutions de droits modérés aux prohibitions ont été conclus avec d'autres pays européens. Comme on l'a vu, le charbon français n'était pas concurrencé uniquement par les charbons britanniques... Les inquiétudes des industriels paraissaient alors des plus légitimes.

<sup>283</sup> Le traité de libre-échange passé avec la Grande-Bretagne a effectivement eu d'importantes répercussions politiques, notamment l'aliénation de nombreux notables qui avaient jusque-là soutenu le régime, sans parler de la politique italienne de Napoléon III qui inquiétait les milieux catholiques. Il fallait donc rassurer une partie de l'opinion conservatrice. Dans le même temps, le pouvoir impérial ressentait le besoin de trouver de nouveaux appuis, et l'on ne peut négliger non plus une part des industriels de sensibilité républicaine. Concernant l'activité fluviale, les milieux du flottage de bois se trouvaient en contact avec les nouvelles idées, ce qui expliquait les nombreux cas de résistance lors du coup d'État du 2 décembre 1851. Certains membres des familles Morillon et Corvol montraient des convictions républicaines. En effet, Charles Corvol fils assista à la proclamation de la III<sup>ème</sup> République le 4 septembre 1870 dans le salon de l'Hôtel de Ville de Paris. Le frère Eugène participera à la sortie de Buzenval de janvier 1871. Il eut d'ailleurs de graves blessures. Voir Isabelle Backouche, Sophie Eustache, *Morillon Corvol, une entreprise née de la Seine*, Paris, Les Éditions textuel, 2003, p.17.

<sup>284</sup> Léonce de Larverne, « Le programme de la paix », in *Revue des Deux mondes*, 15 février 1860, p.950.

<sup>285</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics ...*, op. cit., p.301.

<sup>286</sup> Jean-Baptiste Krantz, « Notice sur la vie et l'œuvre de Charles-Étienne. Collignon », in *Annales des Ponts et Chaussées*, 1<sup>er</sup> semestre, 1886, pp.789-844.



en 1846, il dirigea le service du canal latéral à la Loire entre 1848 et 1851, service dans lequel il revint à Nancy afin de s'occuper à nouveau celui de la Marne au Rhin, service dans lequel il resta jusqu'en 1853<sup>287</sup>.

Les promoteurs de la voie d'eau s'activèrent pour défendre leur nouvelle conception de ce mode de transport<sup>288</sup>. Pour tout dire, de nombreux ingénieurs avaient accompli leur carrière dans la navigation intérieure et se montraient encore attachés à ce mode de transport qui apparaissaient déjà pour certains, et très tôt, comme désuet. Ces ingénieurs « canalistes » avaient pourtant perçu, et cela dès les débuts des chemins de fer, à la fois les limites de ceux-ci, et les possibilités de reconversion des voies navigables pour servir les industries naissantes. Ainsi, Collignon se révéla un ardent et efficace défenseur de la voie d'eau<sup>289</sup>. Il multiplia les publications en vue de promouvoir une nouvelle conception de la batellerie. Son ouvrage *Du concours des canaux et des chemins de fer* parut en janvier 1845<sup>290</sup>. Par ailleurs, dans la *Revue des deux mondes*<sup>291</sup>, il dénonça vivement les réductions budgétaires réalisées en 1848 au détriment des travaux publics et affirmait que l'argent public suffisait amplement à financer les chemins de fer et la batellerie, celle-ci servant au transport des marchandises pondéreuses et de modératrice contre les tentations hégémoniques des compagnies de chemins de fer. Guillaume Comoy avait, quant à lui, été attaché au service du canal du Centre de 1828 à 1855, sauf entre 1842 et 1843<sup>292</sup>. Il publia de son côté, un mémoire en 1847 dans les *Annales des Ponts et Chaussées* où il démontra l'utilité de canaux dans la réduction du prix du fret<sup>293</sup>. Il estimait que l'exploitation des voies navigables pouvait répondre aux besoins de l'industrie, mais elle devait bénéficier d'un certain nombre d'améliorations qui passaient par l'agrandissement des ouvrages d'art (ponts, écluses, chemin de halage...), par l'organisation

---

<sup>287</sup> Pour une étude globale de la politique du Second Empire en matière de navigation intérieure, consulter Michèle Merger, « Voies navigables », in *Dictionnaire du Second Empire*, sous la direction de Jean Tulard, 1995, pp.1322-1325.

<sup>288</sup> Sur la période allant de la monarchie de Juillet à la fin du Second Empire, voir Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1918, pp.437-460.

<sup>289</sup> Jean-Baptiste Krantz, « Notice... », *Ibid.*

<sup>290</sup> Charles Collignon, *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin*, Carilian-Goeury et V<sup>ve</sup> Dalmont Éditeurs, Paris, Nancy, 1<sup>er</sup> janvier 1845.

<sup>291</sup> Charles Collignon, « Les travaux publics en France depuis la révolution de février. Des mesures à prendre pour achever les chemins de fer et les canaux », in *Revue des deux Mondes*, Paris, 1849, tome quatrième, pp.861-888.

<sup>292</sup> Michèle Merger, « Voies navigables », in *Dictionnaire du Second Empire*, sous la direction de Jean Tulard, 1995, p.1322.

<sup>293</sup> Guillaume Comoy, « Observations. Sur les conditions dans lesquelles on doit mettre les canaux de navigation pour qu'ils puissent augmenter la fortune publique. Conséquences que l'on doit en tirer pour le mode d'exploitation des canaux de France », in *Annales des Ponts et Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, Carilian-Goeury et V<sup>rt</sup> Dalmont, n°180, 2<sup>e</sup> série, 2<sup>e</sup> semestre, 1847, pp.133-217.

de la traction des bateaux ou encore la transformation du matériel navigant. Il développa ses idées dans un autre mémoire, rédigé en 1849, intitulé *Principes généraux d'après lesquels ont disposé les ouvrages des canaux au point de vue de leur fréquentation*<sup>294</sup>.

Leur action fit tache d'huile en convaincant d'autres personnalités. L'ingénieur Bazin<sup>295</sup> approfondit les idées de Collignon et de Comoy. Celui-ci était encore considéré comme un ingénieur de premier plan. Il avait été attaché au service du canal de Bourgogne dès 1854, et chargé, en 1875, de la direction de l'ensemble de ce canal<sup>296</sup>. En résidence à Dijon, il rencontra Darcy, célèbre pour ses travaux sur l'hydraulique. Il fut de même nommé à la direction du service des études dans le bassin de la Loire, avant d'obtenir le grade d'inspecteur. Il bénéficia du soutien personnel de Napoléon III, rencontré au hasard d'une rencontre aux eaux de Plombières. Dès la fin de 1857, il reçut le grade supérieur, plus en conformité avec les hautes fonctions qu'il avait assumées après les crues de 1856 et qui lui conféra davantage d'autorité sur plusieurs ingénieurs en chef. En 1867, il publia dans les *Annales des Ponts et chaussées* un article concernant l'état de la navigation intérieure<sup>297</sup>. Il ne niait pas les mérites de la voie ferrée, estimant qu'elle pouvait être aussi économique que la batellerie. Fondant son argumentation sur la notion de coût, il évaluait le prix de revient proprement dit de la voie ferrée à 3,2 centimes par tonne-kilométrique tandis qu'il s'élevait pour les voies navigables de 1,5 à 3 centimes. Il déplorait le manque de concurrence entre les deux modes de transport, à l'exception des départements du nord du pays où la batellerie sut résister et maintenir son trafic, dans les matières pondéreuses de faible valeur plus particulièrement.

Si les dirigeants du Second Empire affichaient, au mieux, de l'indifférence à l'égard de la navigation intérieure, ils ne s'appuyaient pas moins sur des ingénieurs de premier plan, qui eux, croyaient en l'utilité des voies navigables, à savoir Legrand et Franqueville<sup>298</sup>. Le parcours de ce dernier se trouve directement lié aux mutations des transports que connut son

---

<sup>294</sup> Comoy, « Canaux ; principes généraux d'après lesquels ont disposé les ouvrages des canaux au point de vue de leur fréquentation », in *Annales des Ponts-et-Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, n°206, 2<sup>e</sup> série, 1<sup>er</sup> semestre, 1849, pp.1-129.

<sup>295</sup> Michèle Merger, « Voies navigables », *op. cit.*, p.1322.

<sup>296</sup> Il exerça cette fonction jusqu'en 1886, où il fut nommé inspecteur général et membre du Conseil général des Ponts et Chaussées.

<sup>297</sup> Henry Bazin, « État de la navigation intérieure », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1867, pp.149-198.

<sup>298</sup> Voir François Prosper Jacqmin, *M. de Franqueville, conseiller d'État, Directeur général des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer : Sa vie et ses Travaux*, Hachette et Cie, 1877, pp.24-25. et François Prosper Jacqmin, « Alfred Charles Ernest Franquet de Franqueville (1809-1876) » in *Annales des Mines*, 7<sup>e</sup> série tome 11, 1877.

époque. Sorti de l'École des Ponts et Chaussées, Franqueville s'est trouvé attaché au secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées en 1832, auprès d'Alexis Legrand. En 1834, il fut ensuite nommé ingénieur de l'arrondissement de Soissons. Successivement, il se vit en charge de l'arrondissement nord-est du département de la Seine-et-Oise, en 1837, et ensuite, de l'arrondissement Est du département de la Seine, en 1838. En octobre de la même année, il est entré au ministère des Travaux publics, chargé des canaux et des ports, sous l'impulsion du secrétaire d'État, Legrand. En novembre 1853, il est nommé directeur des Ponts et Chaussées, puis directeur général des Ponts et Chaussées et des chemins de fer. Il prit en main l'aménagement des chemins de fer français, à travers le développement du réseau et concentration des compagnies.

En tant que responsable de la navigation, il a dû gérer la délicate question des concessions des voies navigables, mais il s'occupa conjointement des travaux préventifs contre les inondations de villes sur le Rhône, la Loire et la Garonne . De façon plus globale, il supervisa l'aménagement des voies navigables sur l'ensemble du territoire. Il s'est trouvé à l'origine de l'achèvement du canal latéral à la Garonne et du canal de la Marne au Rhin, et cela, malgré les aléas en termes de crédits disponibles pour les voies navigables. Parallèlement, il accéda au grade de conseiller d'État, hors section, en 1857, inspecteur général de première classe, en 1863, et membre du Conseil supérieur du commerce, de l'agriculture et de l'industrie en 1869. L'année suivante, il est devenu vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, mais demeura directeur, à la requête de ses ministres de tutelle. Franqueville joua un rôle décisif dans la question de l'affermage à laquelle il exprima constamment son opposition. Les canaux étaient, à ses yeux, assimilables aux routes de terre, et tout propriétaire de bateau devait bénéficier de la possibilité de circuler comme celui d'un véhicule sur les routes de terre. En fait, l'affermage des canaux à des compagnies de chemins de fer ne pouvait que signifier leur arrêt de mort, à l'instar de ce qui s'était passé en Grande-Bretagne.

La lutte rail-eau devint un thème en vogue dans le milieu des industriels qui se mirent à critiquer ouvertement les compagnies de chemins de fer. Les réductions de tarifs enregistrées dans les années 1852-1857 présentaient un caractère avant tout différentiel. Ces pratiques placèrent les compagnies sous le feu des critiques, à savoir qu'elles tendaient à provoquer des inégalités entre producteurs, localités et même régions. Les compagnies se voyaient reprochées d'abaisser dans des proportions excessives les tarifs pour les uns, et pas suffisamment pour les autres. On opposait ainsi le principe de coût marginal à celui d'égalité

par rapport à la concurrence, et plus largement, l'égalité des citoyens<sup>299</sup>. Les réductions de tarifs étaient accordées surtout aux clients les plus importants qui recourraient de manière exclusive à la voie ferrée. Pour des clients dépourvus de fret considérable, les compagnies se contentaient souvent d'exiger l'ensemble des transports du client, ce qui leur permettait de contrer la navigation et le roulage. Certains commerçants recouraient respectivement à la batellerie et aux chemins de fer et unissaient leurs envois afin de bénéficier du traité particulier de la voie ferrée et du bas tarif de la batellerie suivant les périodes les plus favorables des deux modes de transport<sup>300</sup>. Attachées à la libre concurrence, les chambres de commerce firent de la lutte contre ces traités spéciaux, leur cheval de bataille et revendiquèrent une égalité-kilométrique des plus strictes<sup>301</sup>. Le commerce craignait effectivement que l'élimination de la concurrence n'exposât les commerçants à la toute-puissance des compagnies ferroviaires. Ces dernières prirent alors des mesures drastiques pour parer à ce type de procédés. La profusion des traités spéciaux montrait le coût jugé excessif du tarif général<sup>302</sup>, tandis que les tarifs préférentiels correspondaient à une certaine rationalisation de l'exploitation, en permettant d'étendre ses débouchés. À mesure que se multipliaient les chantiers de voies ferrées, les milieux industriels et commerciaux prirent conscience de la nécessité de disposer d'un moyen de pression pour négocier avec les compagnies chemins de fer. Or, les voies navigables constituèrent justement cet instrument : « *Que l'on améliore la Loire, le Rhône, la Saône, l'Yonne, les canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne, du Centre, de Roanne, le canal latéral, les canaux de Briare, du Loing et d'Orléans, que l'on supprime le reste des tarifs, et l'on obtiendra des compagnies de chemins de fer plus que par les négociations*<sup>303</sup> ». Après la « folie du rail », les acteurs économiques paraissaient souhaiter revenir à la politique traditionnelle des Ponts et Chaussées conduite sous la Monarchie de Juillet, de dotation d'un réseau complet de navigation. Alors même que les voies navigables se trouvaient menacées, l'opinion publique et l'Administration envisageaient la possibilité d'établir un système complet et organisé, comme cela avait été le cas de la mise en place d'un

---

<sup>299</sup> François Caron, *La France des Patriotes : de 1851 à 1914*, tome V de la collection dirigée par Jean Favier, *Histoire de France 1852-1918*, Paris, Fayard, 1985, 640 p. Réimpr. Paris, Le Livre de Poche, 1993, p.51.

<sup>300</sup> Ce qui permettait de pallier le problème des chômages sur les canaux.

<sup>301</sup> Les rapports de la chambre de commerce de Paris se trouvaient alors empreints d'un discours libre-échangiste. Celui-ci résultait à la fois des lectures de certains membres et de l'atmosphère présente depuis les lois de la Constituante, notamment la loi le Chapelier. Les recherches de Claire Lemerancier semblent suggérer que certains membres ont même fréquenté Jean-Baptiste Say et Adam Smith. Voir Lemerancier Claire, « Devenir une institution locale, la Chambre de commerce de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2007/3 n°53-3, pp. 44.

<sup>302</sup> Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, 1908, p.501.

<sup>303</sup> Comité des houillères françaises, *Navigations intérieures de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, p.135.

réseau national de voies ferrées qui avait, de façon paradoxale<sup>304</sup>, encouragé l'idée d'un réseau de navigation à l'échelle du pays<sup>305</sup>.

Pour être en mesure d'affronter leurs homologues britanniques, le commerce et l'industrie français avaient besoin de consolider leur équipement en machines à vapeur. Cette modernisation signifiait consommer davantage de combustibles minéraux, et que ceux-ci parviennent en abondance et à des prix supportables<sup>306</sup>. Les producteurs de houille des départements du Nord et du Pas-de-Calais s'étaient réunis pour constituer, en 1851, le Comité des houillères françaises<sup>307</sup>. Ce dernier réclama que des travaux fussent exécutés sur l'Yonne, les canaux de la Marne au Rhin, du Berry, du Centre, du canal latéral à la Loire<sup>308</sup>. Le même comité exprima son vœu à l'Empereur, lors de son passage en 1867, pour la suppression des droits de navigation afin d'alléger les charges financières de la batellerie et de faire d'elle une concurrente efficace à la voie ferrée. De leur côté, maîtres de forge, manufacturiers et commerçants formèrent des groupes d'intérêt encourageant le développement des canaux : métallurgistes du haut-marnais<sup>309</sup>, de la société des Forges de Franche-Comté, du Comité pour la défense de la navigation intérieure<sup>310</sup>, etc. Fondé au début des années 1860 à Strasbourg, ce dernier réclamait l'abrogation des droits de navigation, l'instauration d'un gabarit uniforme de deux mètres pour le réseau navigable afin d'amenuiser le prix du fret... De même, il se montra partisan de l'amélioration des conditions de navigation sur la Seine, la Marne et du canal de la Marne au Rhin en vue d'établir une jonction entre Le Havre et Strasbourg<sup>311</sup>. Il sut faire entendre sa voix plus particulièrement auprès des chambres de commerce, qui de leur côté, n'avaient cessé depuis les années 1850, de soutenir la concurrence entre les deux modes de transport<sup>312</sup>. Le projet du canal des houillères de la Sarre avait été élaboré dès 1846, pour

---

<sup>304</sup> François Caron, « La naissance d'un système à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870) », in *Annales. Histories, Sciences Sociales*, 53<sup>e</sup> année, 1989, pp.859-885.

<sup>305</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, 1952, p.216.

<sup>306</sup> C'était notamment le cas du Creusot dont l'essor se trouvait freiné en raison des carences récurrentes en combustibles et en matières premières, voir Jean-Philippe Passaqui, *La stratégie des Schneider. Du marché à la firme intégrée (1836-1914)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, pp. 101-146.

<sup>307</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 353. Voir aussi : Marcel Gillet, *Les charbonnages...*, p. 140.

<sup>308</sup> Comité des houillères françaises, *Navigation intérieure de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, 176p.

<sup>309</sup> Philippe Delorme, « Jules Rozet maître de forges et notable en Haute-Marne au XIX<sup>e</sup> siècle (1800-1871) », thèse de doctorat en Histoire sous la direction de Denis Woronoff soutenue en 2002 à Paris 1, chapitre 4, sous-parties I, II et III.

<sup>310</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>14</sup> 7074, Pétition du Comité pour la défense de la navigation, 26 mai 1866.

<sup>311</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>ème</sup> République ... », *op. cit.*, pp.22-23.

<sup>312</sup> Le commerce local parisien se montrait réticent quant au monopole des voies ferrées. Sous le Second Empire, les délibérations de la chambre de commerce de Paris regorgent de résolutions où elle se dit hostile à tout privilège et réclame la réduction des droits de navigation. Consulter par exemple, la délibération du 9 septembre 1853.

sommeiller depuis 1848. Les industriels de Mulhouse, avec l'appui de ceux de Champagne, appelaient à sa réalisation depuis 1857. En outre, après avoir renoncé au projet d'une compagnie du Nord-Est, ils reprochèrent à l'État d'avoir délaissé ce canal, cet abandon revenait, pour eux, à livrer les industriels au monopole de la Compagnie de l'Est qui leur imposait ses tarifs pour l'acheminement des charbons de la Sarre<sup>313</sup>. De leur côté, les houillères de Ronchamp et d'Épinac, exigeaient des aménagements susceptibles de leur ouvrir des débouchés vers l'Est, sur les canaux du Centre, du Rhône et de la Marne au Rhin. La compagnie ferroviaire invoquait la hausse des prix du charbon et justifiait le tarif différentiel de 4 centimes qu'elle imposait, pour les distances excédant les 240 km<sup>314</sup>. Afin de satisfaire aux réclamations des industriels, elle suggérait l'établissement d'une ligne déficitaire avec la garantie de l'État. En Haute-Marne, les industriels se plaignaient d'une desserte fluviale insuffisante et d'une voie ferrée jugée trop onéreuse. L'état des canaux rendait la navigation intermittente, laborieuse et lente, elle exigeait, en permanence, réparations et de longs chômages. Sur le canal de la Marne au Rhin, l'enfoncement théorique des bateaux de 1,80 m à 2 m n'était que rarement obtenu, notamment parce que les écluses se révélaient insuffisantes<sup>315</sup>.

Les progrès des ingénieurs en matière de régulation des cours d'eau encouragèrent d'autant plus l'action de ces groupes d'intérêt favorables à l'extension des voies navigables. L'ingénieur Poirée avait construit le premier barrage mobile en 1834. L'ingénieur Thénard aménage un nouveau type de barrage sur l'Isle, qui n'est devenu réellement opérationnel que grâce aux perfectionnements de Chanoine, il fut appliqué pour la première fois en 1857, sur la Seine, à Conflans-Sainte-Honorine. Louiche Desfontaines construisit le premier barrage à tambour sur la Marne à Damery. Toutes ces innovations ne pouvaient que conforter les espoirs en faveur d'un relèvement de la batellerie, laissant entrevoir de vastes travaux de canalisation des cours d'eau... Dans le même temps, la relative déception suscitée par le développement des chemins de fer alimenta ces espérances. En effet, industriels et commerçants déploraient plus en plus l'insuffisance des matériels fournis durant les périodes

---

<sup>313</sup> « Tribunal de commerce de la Seine. Audience du 13 juin 1861. Ventes de charbon par la Compagnie de l'Est. Concurrence aux négociants en charbons. Dommages-intérêts », in Comité des houillères françaises, *Navigation intérieure de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, pp.153-154.

<sup>314</sup> Dollfus, Schlumberger, Kestner...

<sup>315</sup> Soit une longueur de 34,50 m sur la jonction contre 35 m pour les canaux du Nord. L'enfoncement pratiqué ne se montait donc qu'à 1,40 m. Voir : Comité des houillères françaises, *Navigation intérieure de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, pp.173-176.

de trafic intense, le développement n'avait pas procuré tous les avantages attendus<sup>316</sup>. La voie ferrée se trouvait en quelque sorte victime de ses propres succès.

Les crises que connaissaient les transports paralysaient chroniquement les transactions. Ainsi peut-on citer le cas d'un marchand qui n'avait reçu que dix quinze wagons en novembre et décembre 1861, alors qu'il en avait réceptionnés une soixantaine au mois de septembre de la même année<sup>317</sup>... L'autre problème consistait, bien entendu, dans les tarifs que les industriels estimaient toujours excessifs, alors que les compagnies de chemins de fer se refusaient à toute réduction, arguant qu'elles avaient atteint la limite des concessions possibles. L'opinion se répandit selon laquelle ces dernières ne pouvaient effectuer des transports aussi économiques que ceux proposés par la batellerie dont les frais ne comprenaient que la location des chevaux et le prix du chaland de 12 000 francs, pour une cargaison équivalente portée par 30 wagons ordinaires, qui en valait au moins 100 000 francs<sup>318</sup>. Les clients se plaignaient surtout des tarifs arbitraires. Les compagnies, particulièrement celle du Nord, pratiquaient des tarifs préférentiels là où s'exerçait la concurrence avec la voie d'eau<sup>319</sup>. La Compagnie du Nord établit, en 1863, un tarif pour les houilles, avec Paris pour destination, elle se proposait de transporter au même prix de 7,80 francs la tonne, les houilles britanniques depuis Calais, les houilles belges depuis Quiévrain, les houilles françaises depuis Lens... Les expéditeurs anglais se voyaient ainsi octroyer 116 km de transports gratuits pour les dissuader d'emprunter les canaux du Nord<sup>320</sup>. De la même façon, les Belges bénéficiaient de 52 km pour empêcher que leurs houilles n'empruntent la Sambre... La même compagnie favorisait les gros consommateurs et les incitait à ne plus faire appel aux mariniers, elle avait ainsi signé un traité avec le Gaz parisien qui s'engagea à ne pas recourir à la batellerie afin de profiter d'un prix sensiblement réduit qui ne tenait plus compte des distances kilométriques<sup>321</sup>. Les élus locaux des départements du Nord et du Pas-de-Calais étaient bien conscients de la politique tarifaire de la Compagnie du Nord, et réclamaient l'établissement d'un tirant d'eau de 2 mètres sur l'ensemble du réseau du Nord.

---

<sup>316</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux...*, op. cit., pp. 16-17.

<sup>317</sup> Amédée Burat, *Situation de l'industrie houillère en 1861*, Comité des Houillères françaises, Paris, Comité des Houillères françaises, Lacroix, 1862.

<sup>318</sup> Paul Léon, *ibid.*, p.18.

<sup>319</sup> Archives nationales, site Pierrefitte. 48AQ348.

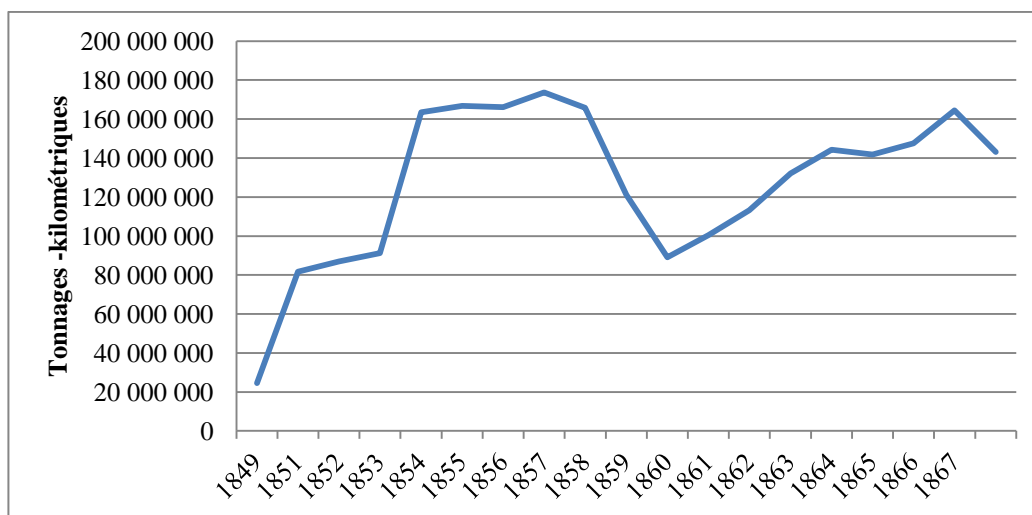
<sup>320</sup> Preuve que les voies navigables n'avaient pas l'exclusivité pour favoriser les importations de charbons étrangers... François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau...*, op. cit., p.133.

<sup>321</sup> Comité des houillères françaises, *Situation de l'industrie houillère en 1866*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1867, 1866, p.130.

De même, ils exigeaient la réduction progressive des tarifs dans la perspective d'une suppression complète<sup>322</sup>.

L'endurance étonnante des voies navigables du Nord, dont le réseau avait bénéficié d'aménagements décisifs, notamment concernant le tirant d'eau, avait encouragé le commerce et l'industrie à attiser la rivalité entre la navigation intérieure et les chemins de fer. Un des signes de cette résistance résidait dans l'écart d'au moins 10% entre les frets globaux et les frets sur la ligne Mons-Paris<sup>323</sup>. La concurrence devait inciter ces derniers à réduire davantage leurs tarifs, multiplier les ramifications, ainsi qu'à améliorer leur exploitation. En un sens, les canaux du Nord de la France devaient servir de modèle pour faire renaître un réseau de navigation intérieure moderne.

**Graphique 6. Trafic du canal de Saint-Quentin 1849-1867.**



Sources : Navigation intérieure, Administration des contributions indirectes. Relevés du tonnage des marchandises par classe et par cours d'eau tant à la descente qu'à la remonte pendant les années 1849-1867.

<sup>322</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>14</sup> 7074 ; Rapport du Préfet du Nord en date du 24 mai 1870. Vœux du Conseil général du Nord. Sessions 1867-1868.

<sup>323</sup> Jean-Claude Toutain, « Les transports en France... », *op. cit.*, p.108 . De 1835 à 1845, les frets ont oscillé de 2 à 3 centimes, droits inclus, et de 3-4 centimes droits inclus.



La nécessité d'améliorer les conditions de navigation sur la Seine pour approvisionner Paris était apparue évidente dès la fin de la Monarchie de Juillet. Concernant la Haute-Seine, un projet avait déjà été élaboré et adopté en 1845-1846, en vue d'obtenir un mouillage d'au moins un mètre au plein de l'écluse. Les travaux entrepris sur les fonds des lois du 19 juillet et du 21 mai 1846, comportaient en amont de Paris, la reconstruction de l'écluse et la dérivation de Nogent, l'amélioration de la traversée de Melun et Corbeil et la complète restauration des chemins de halage ainsi que l'endiguement du lit du fleuve. Des barrages mobiles étagés et accompagnés d'écluses en rivière ou en dérivation ont permis d'obtenir en petite Seine, c'est-à-dire de Nogent à Montereau, un tirant d'eau supérieur à celui antérieur qui permit de porter à un mètre, lorsque les eaux ne s'avéraient pas suffisamment hautes pour procurer une navigation convenable.

En aval de Montereau, section dite aussi de « *grande Seine* », un tirant d'eau suffisant pour les besoins du commerce avait été obtenu, grâce à des lignes de rétrécissement, de dragage de hauts fonds et des écluses combinées de l'Yonne et de la petite Seine. On a remédié aux corrosions des rives et à l'exhaussement des graviers par la protection contre les attaques des eaux par des ouvrages de renfort sur les berges du fleuve. L'écluse de la Monnaie présentant une largeur identique et une longueur utile de 113 m. Le tirant d'eau, à l'étiage, s'élevait en amont de Montereau à près de 0,50 m et 0,70m et 0,80 m en aval<sup>324</sup>.

Les travaux réalisés dans les années 1840-1850 s'étaient pourtant révélés insuffisants, l'ingénieur Chanoine en dressa d'ailleurs un état peu reluisant<sup>325</sup> ... Afin d'obtenir le mouillage recherché et renforcer le débit sur un parcours d'une centaine de kilomètres, il préconisa de bâtir trois barrages à hausses. Son programme fut approuvé par le décret du 17 septembre 1859 et complété en 1860. Neuf barrages éclusés de type Chanoine entre 1859 et 1868 furent ainsi établis, possédant des écluses de dimensions imposantes avec 12 m de largeur et 180 m de longueur utile de façon à autoriser le passage de douze bateaux ou bien de quatre trains de bois à brûler<sup>326</sup>. L'Yonne formait, en effet, un axe stratégique reliant la capitale aux bassins de la Loire par le canal du Nivernais, de la Saône et du Rhône par le

---

<sup>324</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F 14 6819 et 6820 : Amélioration de la navigation de la Seine, 1741-1877.

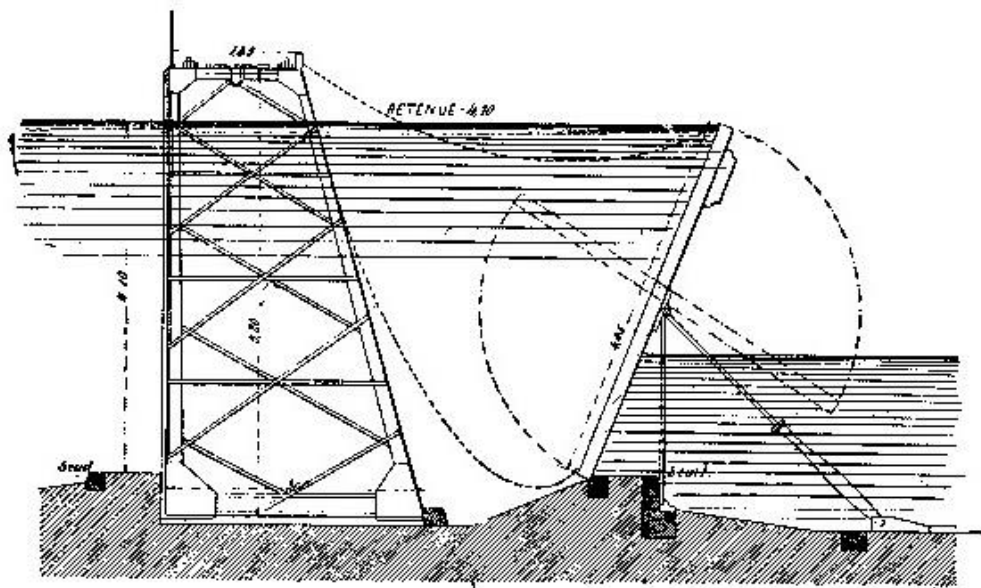
<sup>325</sup> Jacques Henri Chanoine, *Ministère de l'Agriculture, du commerce et des Travaux Publics. Navigation de la Seine. 1<sup>ère</sup> section, de l'embouchure du canal de Troyes à Paris. Mémoire sur les travaux projetés pour l'amélioration de la navigation de la partie de la Haute-Seine comprise entre Paris et Montereau*, Paris : impr. de G. Jousset, Clet et C<sup>ie</sup>, 1859, 29p

<sup>326</sup> Jacques Cambuzat, « Note sur les barrages mobiles du système Poirée et du système Chanoine qui fonctionnent simultanément pour les éclusées de l'Yonne », in *Annales des Ponts et Chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur ; lois, ordonnances et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, N°146, 4<sup>e</sup> série, Paris, Dunod, Éditeur, 1867, pp.135-138.

canal de Bourgogne, la section commune de ces deux directions étant le tronçon Laroche-Montereau d'une longueur de 92 km.

Les barrages n'étaient pas de type Poirée, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Chanoine avait effectivement mis au point un nouveau type de retenue composé de panneaux de bois nommés « hausses », qui lui conférèrent le nom de barrages à hausses mobiles<sup>327</sup>. Ce nouveau type d'écluses était censé permettre le passage d'une douzaine de bateaux ou quatre trains de bois à brûler.

328



**Figure 5.** Hausse Chanoine dotée d'une passerelle sur fermettes en amont (pertuis navigable de Port-à-l'Anglais sur la Seine (Source : François Beaudoin, « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX<sup>e</sup> siècle.

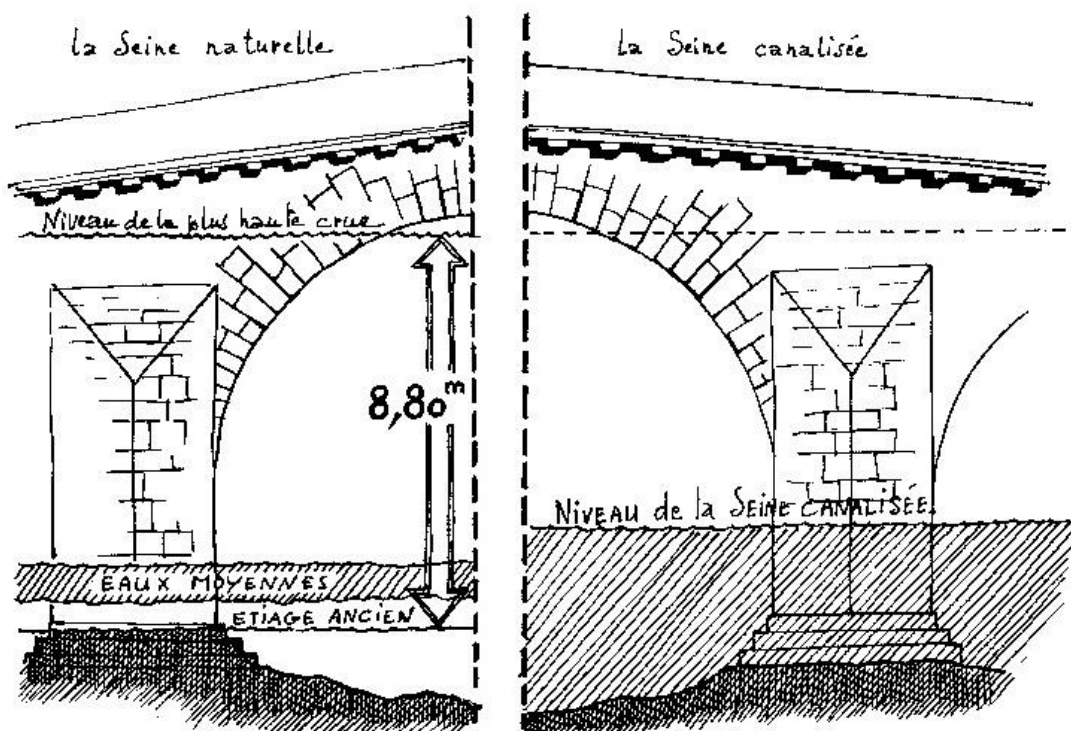
Les premiers travaux touchant l'amélioration des conditions de navigation sur la Basse Seine furent effectués au début des années 1850, sur la base de la loi du 19 juillet 1837. Ils furent terminés avec l'installation des barrages de type Poirée à Poses en 1850 et Meulan en 1853... Pourtant, la construction de ces deux barrages ne permit pas d'améliorer les conditions de navigation dans les proportions espérées. Le premier objectif en vue de fixer le tirant d'eau à 1,60 m n'avait en effet pas été atteint, si bien que l'Administration comprit la nécessité de porter le mouillage à 2 m. Une série de décrets avait été publiée prévoyant l'exhaussement de deux des cinq barrages éclusés existants, c'est-à-dire Bezons et Andrésy et la création de trois nouveaux barrages éclusés de type Poirée, l'un à Martot sur l'Eure, en

<sup>327</sup> Jacques Henri Chanoine, Henri-Melchior de Lagrené, *Mémoire sur les barrages mobiles à hausse*, Paris, Dunod éditeur, 1862, 179p.

<sup>328</sup> Plus précisément 12 bateaux de 30 x 5 m ou quatre trains de bois à brûler de 4,80x90 m.

vertu d'un décret de 1861, l'autre à Suresnes (décret de 1864) et le troisième à Suresnes (décret de 1866). Le tirant d'eau entre Paris et l'Oise atteignit 2 m en 1868, même s'il ne s'élevait qu'à 1,10 m entre Conflans-Sainte-Honorine et Rouen.

Figure 6 Tirants d'eau avant et après la canalisation de la Seine.



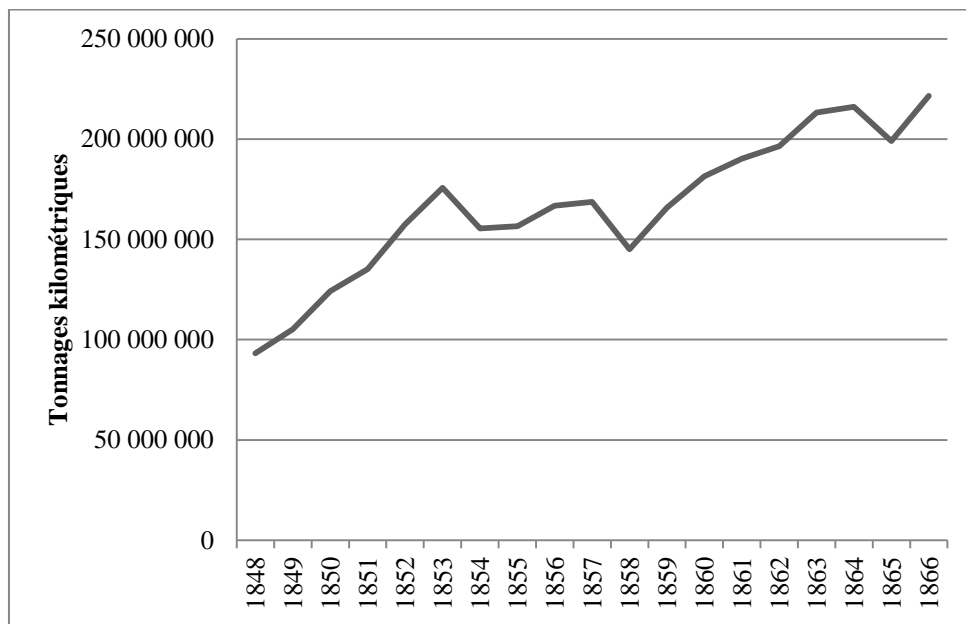
Source : François Beaudoin, « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX<sup>e</sup> siècle », dans les Cahiers du Musée de la batellerie, n°2, décembre 1988, p.3.

L'Administration s'occupa également de la section maritime du fleuve, le mascaret représentant une gêne pour la navigation jusqu'à La Mailleraye. Pléthore de navires avaient sombré, une centaine d'entre eux ont été perdus à Tancarville et Caudebec du 1<sup>er</sup> janvier 1830 au 1<sup>er</sup> janvier 1832. Le Second Empire poursuivit en fait des travaux qui avaient été amorcés dès 1846<sup>329</sup> et qui visaient à obtenir un chenal de 28 km, en allongeant les digues dans le chenal de navigation : 8,5 millions de francs furent accordés par les décrets des 19 janvier 1852, 3 août 1853, 14 janvier 1861 et du 12 août 1863. L'aménagement du chenal contribua à une meilleure direction des courants, ceux-ci continuant à exercer leur influence dans la partie

<sup>329</sup> Loi du 31 mai 1846.

de l'embouchure longue de 17 km d'Honfleur à la mer. Ces réalisations portèrent leurs fruits dans la mesure où vers la fin du Second Empire<sup>330</sup>, la Basse-Seine desservait un puissant courant commercial, le volume s'élevait annuellement autour de 200 millions de tonnes-kilométriques<sup>331</sup>, entre Paris et Rouen, soit près du cinquième du total du trafic navigable<sup>332</sup>.

**Graphique 7. Mouvement de la navigation de Paris à Rouen sur la période 1848-1866.**



Sources : Navigation intérieure, Administration des contributions indirectes. Relevés du tonnage des marchandises par classe et par cours d'eau tant à la descente qu'à la remonte pendant les années 1849-1867.

La Marne fut de même l'objet de divers travaux d'amélioration. Les aménagements sur la rivière, à partir de son point de jonction avec la Seine jusqu'à Dizy et son point de départ du canal latéral à la Marne, furent achevés en 1845<sup>333</sup>, cet axe constituait la première partie de la ligne Paris-Strasbourg<sup>334</sup>. Certaines améliorations visaient à couper les nombreuses boucles du cours d'eau et des dérivations, elles étaient prévues pour être opérationnelles avant 1850 : canal de Saint-Maur en 1825, canal de Meaux à Chalifert entre 1837 et 1848, etc. Parmi ces travaux, certains furent achevés après 1860 : canal de Saint-Maurice et dérivation de Chelles. Cependant, l'aménagement véritable de la rivière ne fut

<sup>330</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>ème</sup> République ... », *op. cit.*, p.35.

<sup>331</sup> 261 539 724 tonnes-kilométriques en 1866. Voir Navigation intérieure, Administration des contributions indirectes. Relevés du tonnage des marchandises par classe et par cours d'eau tant à la descente qu'à la remonte pendant l'année 1866, pp.136-137.

<sup>332</sup> Michèle Merger, « Voies navigables », *op. cit.*, p.1324.

<sup>333</sup> Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, pp.374-375.

<sup>334</sup> Ernest Grangez, *Ibid*, pp.365-369.

réellement engagé qu'à partir de 1857 où fut établi le premier barrage à tambour à Damery, par son inventeur, l'ingénieur Louiche Desfontaines, ne faisait en réalité que prélude à l'établissement de quatorze barrages, dont neuf éclusés du type analogue et prévus par le décret du 24 mars 1860... Malheureusement, ces efforts se révélèrent décevants dans la mesure où la Marne, malgré les travaux, n'offrait souvent qu'un tirant d'eau égal à 1,40 m<sup>335</sup>.

L'action du Second Empire porta également sur la continuation de travaux de construction ou même le creusement de nouveaux canaux. Entre 1850 et 1870, ce furent près de 630 km qui furent ouverts au trafic. Le canal de la Marne au Rhin fut réalisé à partir de 1846, en concomitance et par les mêmes ingénieurs, avec la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg : la section entre Vitry et Nancy fut mise en service en novembre 1851, celle entre Nancy et Strasbourg en octobre 1853, comportant 178 éclusées sur 314 km. Le canal de l'Aisne à la Marne a été ouvert à la navigation en 1866 entre Berry-au-Bac et Condé sur la Marne, comportant 24 écluses sur une longueur de 58 km.

L'administration des Travaux publics se préoccupa aussi d'optimiser les conditions de navigation des canaux creusés avant 1851 pour une meilleure alimentation en eau, difficulté qui se révéla particulièrement aiguë en ce qui concernait les biefs de partage. Les ingénieurs jusqu'en 1870 s'efforcèrent de remédier à ce problème grâce à l'alimentation naturelle, en établissant des réservoirs d'eau, généralement à proximité des biefs de partage et par la construction de prises d'eau établies le long de rivières près du canal en vue de l'alimenter par des rigoles d'écoulement. Les travaux les plus notables furent le canal du Centre, reliant la Loire à la Saône entre Digoin et Chalon. L'État procéda à divers travaux d'étanchement des cuvettes des canaux de Bourgogne, du Berry, du Nivernais, du Rhône au Rhin, de l'Aisne à la Marne, de Saint-Quentin, de la Somme...

La longueur des canaux concédés dépassait 3 000 km, en 1851, dont 1 182 étaient réellement fréquentés. Des mesures relatives à l'abaissement des droits de navigation, droits perçus au profit du Trésor sans affectation particulière, furent adoptées dès le 22 août 1860, date d'un décret annonçant la baisse des droits et fixant des tarifs particuliers pour six types de canaux. Pour les rivières ou canaux assimilés aux rivières (à l'instar du canal de Bourgogne), les droits s'élevaient entre 0,002 et 0,001 francs par tonne-kilométrique, tandis que sur les rivières canalisées assimilées aux canaux, (Aa, Escaut, Loire, Oise canalisée, Scarpe supérieure) et sur les canaux, les droits variaient entre 0,005 et 0,002 francs. Face au

---

<sup>335</sup> Philippe Delorme, « Jules Rozet maître de forges et notable en Haute-Marne au XIX<sup>e</sup> siècle (1800-1871) », thèse de doctorat en Histoire sous la direction de Denis Woronoff soutenue en 2002 à Paris 1, troisième partie, chapitre 4, sous-partie II.

recul du trafic navigable, le gouvernement impérial alla jusqu'à envisager la suppression de ces droits<sup>336</sup>.

Les dépenses consenties pour le réseau fluvial entre 1852 et 1870 se montèrent à 450 millions de francs. Les dépenses moyennes annuelles avaient atteint 23,7 millions de francs, dont 14,9 millions pour les fleuves et les rivières et 8,7 millions pour les canaux. Si ces chiffres paraissaient légèrement inférieurs à ceux de la Monarchie de Juillet, de près de 17%, les travaux de canalisation des rivières avaient été plus importants, ce qui explique la hausse de 28% par rapport à la période 1830-1848<sup>337</sup>. Le Second Empire consacra la moitié des dépenses aux travaux d'entretien, soit 47%, cette progression des dépenses ordinaires se justifiait par l'octroi de crédits spéciaux pour l'aménagement des fleuves et l'entretien des rivières canalisées.

**Tableau 3. Dépenses consenties pour le réseau fluvial français entre 1852 et 1870.**

	Dépenses extraordinaires.		Dépenses ordinaires.		Total des dépenses	
	Totales	Moyennes annuelles	Totales	Moyennes annuelles	Total	Moyennes annuelles.
Rivières	162 419	8 548	122 369	6 440	284 788	14 988
Canaux	76 371	4 020	89798	4 726	166 169	8 746
Ensemble	238 790	125 568	212167	11 166	450 957	23 734

Source : Ministère des Travaux publics, actes législatifs concernant les travaux de navigation intérieure et maritimes, 1814-1900, Paris, 1902.

Les aménagements sur les rivières et les canaux ne pouvant s'accomplir à brève échéance, le régime impérial se lança dans une politique de rachat de canaux, politique qui coïncida avec un abaissement des droits perçus sur la navigation par le fisc<sup>338</sup>. Le gouvernement procéda à de nombreux rachats, tout en concédant le canal latéral à la Garonne et son prolongement, le canal du Midi. La loi du 29 mai 1845 avait prévu les rachats des canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne, des Quatre-Canaux (Nivernais, Berry, Bretagne, Canal latéral à la Loire). Trois Décrets lois du 21 janvier 1852 décidèrent l'application de la loi de 1845, fixant à plus de 23 millions de francs le total des indemnités à verser aux sociétés soumissionnaires des emprunts contractés en vertu des lois de 1821-1822<sup>339</sup>. L'Administration

<sup>336</sup> Toutefois, il fallut attendre 1880 au lendemain de l'adoption du plan Freycinet.

<sup>337</sup> Michèle Merger, « Voies navigables », *op. cit.*, pp.1322-1325.

<sup>338</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics ...*, *op. cit.*, p.302.

<sup>339</sup> Nathalie Montel, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820 », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2012/1 n°59-1, p55-56.

procéda aux rachats de divers canaux à partir de 1863 : ceux de Briare, du Loing, de la Somme, des Ardennes, d'Orléans, de Roanne à Digoin... Le total s'élevait à plus de 53 millions de francs. La politique du Second Empire manqua pourtant de cohérence de ce point de vue. D'un côté, les décrets de 1860 marquèrent un tournant décisif, dans la mesure où les pouvoirs publics considéraient que travaux fluviaux allaient être réalisés à perte, et que leur entretien s'accomplirait largement aux frais de l'État, à l'instar des routes impériales<sup>340</sup>. D'un autre côté, le revers de la médaille résidait dans le fait que les créations de nouveaux canaux tendraient à se raréfier. De même, comme l'a fait involontairement observé Clément Colson<sup>341</sup>, on pouvait s'interroger sur une politique de rachats bien plus onéreuse que ce qu'ils avaient pu rapporter. Les Quatre-Canaux se trouvaient en déficit de 500 000 francs, mais leurs actions furent rachetées pour 17 millions. Le canal du Rhône au Rhin avait été racheté 13 millions, alors qu'il n'avait produit annuellement que 40 000 francs, celui de Bourgogne 10 millions. Cela signifiait une différence de 40 millions pour racheter des produits déjà existants. Autrement dit, les compagnies se voyaient octroyer un « véritable bénéfice fictif<sup>342</sup> ». La politique de concession, puis de rachat, s'était donc révélée fort onéreuse, et c'était autant d'argent qui aurait pu servir à la modernisation des voies navigables... En ce sens, les critiques dénonçant les dépenses somptuaires consenties en faveur des canaux, négligent souvent le fait qu'une partie des fonds qui leur ont été alloués ont consisté au remboursement de concessions qui n'étaient guère rentables, et dont le rachat s'était révélé plus avantageux pour l'ancien concessionnaire que pour l'essor du commerce fluvial<sup>343</sup>. Le rachat des actions de jouissance des canaux s'était, en fait, inscrit dans le prolongement des concessions des chemins de fer.

Malgré les réserves exprimées plus haut, la politique menée à partir des années 1860 marqua quand même des points : le trafic progressa de 85% sur les canaux desservant le territoire sous le contrôle de la Compagnie du Nord. La batellerie transporta, en 1869, les trois cinquièmes du trafic des chemins de fer, soit 2,5 millions de tonnes contre 3,5 millions. Le trafic s'élevait à 250 millions de tonnes kilométriques. La Compagnie du Nord qui n'avait pas réagi assez énergiquement, se vit contrainte de reprendre sa politique de tarifs réduits entre 1863 et 1867. Il s'agissait de rétablir un équilibre plus favorable et d'empêcher que de

---

<sup>340</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics...*, *op. cit.*, p.302.

<sup>341</sup> « Involontairement », dans le sens que Clément Colson est un des plus redoutables adversaires des voies navigables, ou tout au moins, des dépenses publiques en faveur de ce mode de transport. Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, 1908, pp.147-149.

<sup>342</sup> Louis Girard, *La politique des travaux publics ...*, *op. cit.*, p.302.

<sup>343</sup> Dans le chapitre suivant et le troisième chapitre, on verra qu'un constat similaire pouvait être formulé à l'égard du rachat des canaux de Paris.

nouvelles habitudes en faveur de la batellerie ne fussent reprises... La concurrence ne s'exerça pas sur les transports sur longues distances durant les années 1850-1860<sup>344</sup>, car la batellerie perdit du terrain sur les importations de houilles belges en France, le chemin de fer assurant 17,4% du trafic en 1855, 40% en 1858 et 68% en 1872, les canaux ne connaissant une évolution positive que sporadiquement en 1856 grâce aux relèvements tarifaires ferroviaires, en 1861, après la réduction des droits de navigation. La concurrence porta en revanche sur les matières premières portées sur un faible rayon : la houille, les betteraves, engrais et bois...

Dans les départements du Nord, les canaux étaient encore largement employés par les industries locales souvent situées de longue date sur la voie d'eau : à Eblinger, Saint-Omer, Watten, Audruicq où les transports s'effectuaient presque exclusivement par eau ! Vers la fin du Second Empire, sur la ligne Mons-Paris, la plus représentative sans doute du trafic navigable, le fret moyen d'une tonne de houille se montait à 6,40 francs contre 7,40 francs pour les voies ferrées quel que fût le parcours<sup>345</sup>. Les tarifs des marchandises convoyées par la batellerie se révélèrent inférieurs aux tarifs moyens, tandis que celles à grande vitesse échappaient au trafic navigable (produits frais...) et leurs tarifs avaient été maintenus à un niveau élevé... Malgré la volonté farouche des chemins de fer d'asséner un coup fatal à la navigation intérieure, les marinières résistèrent par une baisse, en premier lieu, de leurs prix. Les frets évalués en tonnes-kilométriques sont ainsi passés de 5,3 centimes en moyenne en 1845 à une moyenne de 3,6 centimes en 1855 sur Paris-Rouen, de 3,76 à 3,04 centimes sur Paris-Lens. Le pouvoir impérial accorda par ailleurs son soutien en allégeant les charges de la batellerie. En effet, les conditions de travail des marinières étaient loin d'être idylliques pour la petite batellerie du Nord, et cela, en dépit de sa résistance héroïque<sup>346</sup>. Les marinières adressèrent de nombreuses pétitions à l'Empereur entre 1857 et 1860 pour faire état de leur situation. Ces documents permettent de mesurer la précarité de leur profession<sup>347</sup>. Le voyage entre Mons et Paris était rémunéré à hauteur de 1 867 francs. Les droits de navigation en absorbaient 580 francs, l'intérêt et l'amortissement se montant à 400 francs. Le marinier percevait, de ce fait, journalièrement 80 centimes et perdait près de 1,10 franc. Pour remédier à cette situation, l'État poursuivit le rachat des canaux de l'Escaut et de Saint-Quentin en 1860, ce qui contribua à un abaissement sensible du fret sur cet axe. Les réductions des droits de

---

<sup>344</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau...*, *op. cit.*, pp.160-161.

<sup>345</sup> En 1861, le fret moyen pour une tonne transportée s'élevait à 11 francs de Charleroi à Paris et de 7 francs pour le parcours entre Mons et la capitale. Consulter : Comité des houillères françaises, *Navigations intérieures de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, p.130.

<sup>346</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux...*, *op. cit.*, p.17.

<sup>347</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 14629 : Pétition des marinières du Nord, 29 novembre 1859.



navigation perçus sur la navigation en 1860, 1863... produisirent un effet global avec un fret moyen qui tomba à 1,83 centime<sup>348</sup>.

Les économistes à la base du plan Freycinet<sup>349</sup> n'ont donc pas été les principaux contributeurs du redressement de la navigation intérieure. En effet, tel ne fut pas le cas. La contestation contre l'hégémonie des chemins de fer et la refonte de la batellerie remontent quasiment aux origines de la concurrence entre les deux modes de transport. Mieux encore, plus spécifiquement après le tournant libéral, l'administration impériale s'est impliquée davantage, plus ou moins de bon gré d'ailleurs, dans la modernisation du réseau fluvial national. Si les tonnages transportés par les voies ferrées avaient surpassé ceux des voies navigables dès 1857, et si la primauté semblait désormais revenir aux premières, « l'hémorragie fluviale » paraissait s'être stabilisée. Comme on a pu se rendre compte, la pensée de Napoléon III visait plus à maintenir une concurrence raisonnable que d'empêcher réellement le nouveau mode de transport d'anéantir l'ancien<sup>350</sup>. Sur certains aspects, la France demeurait encore un pays en plein développement, surtout en comparaison du voisin britannique, alors au faîte de sa puissance et la priorité semblait passer par l'extension des infrastructures<sup>351</sup>. Dans les faits, il y avait finalement plus de continuité qu'une rupture radicale entre la politique menée en matière de navigation intérieure par le Second Empire et la III<sup>ème</sup> République.

## **B. Activité fluviale à Paris sous le Second Empire.**

---

### **1. Un contexte économique propice au développement de la capitale.**

---

La capitale constituait, bien évidemment, la pierre angulaire du réseau fluvial français, et il importe donc de s'intéresser plus précisément à comment l'activité portuaire s'est comportée face à l'émergence des chemins de fer. Le premier constat est que les voies ferrées ne sont finalement pas parvenues à ruiner les voies navigables à Paris<sup>352</sup>. Si le Second Empire ne s'est pas impliqué de manière considérable dans l'essor de la navigation intérieure, il n'en demeurait pas moins que : « *La décennie 1850-1860 tient une place exceptionnelle dans l'histoire économique française. C'est à la fois l'apogée de la prospérité agricole, la*

---

<sup>348</sup> Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France, 1850-1914 », *Histoire, Économie, Société*, 1, 1990, p.71.

<sup>349</sup> F. Bertauld, *La Navigation intérieure et la concurrence étrangère (l'amendement Versigny)*, Montdidier, Imprimerie Hourdequin-Deschaux, 1888, 32p.

<sup>350</sup> Louis Girard, *La politique des Travaux publics...*, *op. cit.*, pp.300-309.

<sup>351</sup> Paul Bairoch, « Commerce extérieur et développement économique : quelques enseignements de l'expérience libre-échangiste de la France au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Revue économique*, volume 21, n°1, 1970, p.3.

<sup>352</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville*, *op. cit.*, pp.362-363.

naissance du système bancaire moderne, l'ère des grands travaux de rénovation urbaine, la phase décisive de la révolution ferroviaire»<sup>353</sup>. La métallurgie est devenue une branche motrice, avec le déclin de la production des hauts fourneaux au charbon de bois, tandis que le nombre et la capacité moyenne des hauts fourneaux au coke a crû rapidement. En parallèle à l'extension des chemins de fer évoquée précédemment, la construction de matériel ferroviaire contribua à un essor remarquable de cette industrie, la France devenant vers 1860, exportatrice dans ce domaine.

Concernant Paris, trois facteurs expliquaient la croissance de la navigation fluviale : la croissance démographique de la ville, l'essor du bâtiment et de l'industrie... De fait, la population parisienne est passée de 935 261 habitants en 1840, 1 053 262 en 1851, 1 174 346 en 1856<sup>354</sup>, cette croissance était due principalement à l'immigration : sur les 197 256 habitants acquis par le département de la Seine entre 1856 et 1866, 150 007 étaient des immigrés, soit 75% du total<sup>355</sup>. Avec l'annexion des hauteurs de Paris décidées autour de 1859, la Ville en comprenait près de 600 000 habitants de plus pour en abriter en 1866, 1,8 million<sup>356</sup>. La ville grossissait donc au rythme annuel de 25 000 habitants<sup>357</sup>. Il fallait noter que la poussée démographique avait particulièrement profité aux quartiers les plus industriels : 15<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup><sup>358</sup>...

L'édification de l'enceinte fortifiée, dite « *enceinte de Thiers* », laissa une bande circulaire de onze communes entre elle et la ligne d'octroi : Auteuil, Passy, Les Batignolles-Monceaux, Montmartre, La Chapelle, La Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Vaugirard et Grenelle... Ainsi que treize portions de communes où l'industrie, la voirie et la construction avaient pris leur essor dans une certaine confusion, laissant de ce fait de nombreux espaces vides. Si l'annexion semblait nécessaire, elle avait pris du retard en raison de trop nombreux intérêts particuliers, par exemple, les industriels et ouvriers qui s'étaient établis afin d'être

---

<sup>353</sup> Jean-Charles Asselain, *Histoire économique de la France du XVIII<sup>ème</sup> siècle à nos jours*, Point, Le Seuil, pp.146-147.

<sup>354</sup> Sur la population, consulter : *Ibid.*, p.133. Louis Chevalier, *La Formation de la population parisienne au XIX<sup>e</sup> siècle*, PUF, collection Travaux et documents/Institut national d'études démographiques, 1949, 312 p. Louis Girard, *Nouvelle histoire de Paris. La Deuxième République et le Second Empire (1848-1870)*, Paris, Hachette, 1981, pp.135-140. Voir aussi Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp.133-169.

<sup>355</sup> *Ibid.*

<sup>356</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, op. cit., p.165.

<sup>357</sup> La population du département de la Seine, déjà urbanisé à 90%, vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, croissait au rythme annuel de 2,49% de 1831 à 1861. Sur les liens entre démographie et construction, voir Michel Lescure, *Les Banques l'État et le marché immobilier en France à l'époque contemporaine 1820-1940*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 622p.

<sup>358</sup> Nathalie Montel, « L'agrandissement de Paris en 1860, un projet controversé », in Florence Bourillon et Annie Fourcaut (dir.), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne / Comité d'histoire de la Ville de Paris, pp.99-112. Michel Carmona, *Hausmann*, Paris, Éditions Fayard, 2000, pp.403-444.

préservés des taxes. Napoléon III tergiversa, mais il se décida d'imposer l'annexion qui prit effet le 1<sup>er</sup> janvier 1860, s'étendant à la zone « *non aedificanti* » de 200 m entourant l'enceinte. Le nombre d'arrondissements passa de cette manière de 12 à 20, ceux de la périphérie étant à cheval sur l'ancienne ville et la banlieue. La zone ainsi annexée s'étendait sur 38 000 ha, renfermant plus de 35 000 habitants<sup>359</sup>.

Parallèlement et corrélativement à cette poussée démographique, le bâtiment connut une croissance remarquable<sup>360</sup>. Cette industrie occupa une place singulièrement prépondérante dans les années correspondant à la fin de la Monarchie de Juillet et surtout au Second Empire<sup>361</sup> : 15,6% de la valeur ajoutée dans le produit global de l'industrie française, pour la période 1845-1854, 16,9% pour la période 1855-1864 et 16,8% au cours des années 1865-1874<sup>362</sup>. La moyenne annuelle de maisons bâties entre 1821 et 1850 s'éleva à 262, le chiffre monta à 1 240 maisons par an dans Paris proprement dit et 3 588 dans les communes de la proche banlieue entre 1850 et 1860. Après 1860, ces chiffres dépassèrent les moyennes annuelles précédentes pour atteindre 4 677 pour l'ancien Paris et la proche banlieue réunis. Les constructions entières sont passées de 1 277 à 2 418, la valeur des immeubles se montant de 2,577 à six milliards de francs entre 1852 et la fin du Second Empire avec une plus-value des maisons anciennes de 1,5 millions de francs<sup>363</sup>. Paris comptait 26 801 maisons en 1817, la ville n'en refermait que 30 175 en 1857, soit seulement 3 374 de plus. Or, de nombreux édifices surgirent après cette date, et avec l'annexe des communes limitrophes, le nombre de maisons dans l'enceinte s'éleva à 55 160. En 1872, malgré les destructions de la Commune, on comptait quand même encore 64 203 maisons<sup>364</sup>. Les travaux de voirie ouvrirent des terrains nus à la construction neuve et suscitèrent la reconstruction des immeubles anciens. L'industrie du bâtiment a donc pris un essor considérable à partir de 1855. En termes d'effectifs, les enquêtes de la chambre de commerce la figuraient à la seconde place après l'habillement, soit 12% en 1847 pour 41 000 salariés, 17% en 1860 avec 71 000 salariés. Pour ce qui était du chiffre d'affaires, l'industrie du bâtiment figurait en troisième place après

---

<sup>359</sup> Michèle Fleury, « Paris », *Dictionnaire du Second Empire...*

<sup>360</sup> Louis Girard, *Nouvelle histoire de Paris. La Deuxième République et le Second Empire (1848-1870)*, Paris, Hachette, 1981, pp. 171-203. Voir aussi Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp.124. Michel Carmona, *Haussmann*, Paris, Éditions Fayard, 2000, pp.454-564 ; Christian Topalov, *Le logement en France. Histoire d'une marchandise impossible*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, pp.108-109.

<sup>361</sup> Maurice Lévy-Leboyer, « La croissance économique en France au XIX<sup>e</sup> siècle. Résultats préliminaires », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1968, volume 23, n°4, p.800.

<sup>362</sup> Michel Lescure, *Les Banques l'État et le marché immobilier en France à l'époque contemporaine 1820-1940*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1982, p.25.

<sup>363</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville, op. cit.*, p.61.

<sup>364</sup> François Maury, *Le port de Paris, op. cit.*, p.159.

l'habillement et l'alimentation, à savoir 145 millions en 1847<sup>365</sup>. L'enquête de 1860 dénombra 5 378 entreprises de construction, leur chiffre d'affaires est passé à plus de 315 millions de francs par an, c'est-à-dire près du dixième de la valeur de la production totale de Paris<sup>366</sup>. Les briqueteries de la région parisienne connurent une prospérité extraordinaire, les usines de Paris fabriquait en effet à elles-seules 100 millions de briques, tuiles et carreaux, soit un chiffre supérieur à celui de la Seine et Marne, des arrondissements de Sceaux et de Saint-Denis réunis<sup>367</sup>!

Le percement des boulevards constituaient autant de débouchés pour la navigation fluviale, car ils supposaient à la fois des évacuations de déblais et l'acheminement de matériaux de construction<sup>368</sup>. Haussmann procéda à diverses percées : la vieille croisée de Paris a été substituée par les axes ouest-est (Champs-Élysées, rue de Rivoli) et Nord-Sud (boulevard de Strasbourg, Sébastopol et Saint-Michel). Les élargissements étaient jugés trop onéreux, c'est pourquoi l'on procéda à d'autres percées formant un système de voies et de place, le plus souvent en double réseau concentrique, lui-même relié par des diagonales. Les gares se sont ainsi trouvées reliées avec le centre de la ville et neufs ponts, ceux d'Austerlitz, d'Arcole, Notre-Dame, Petit-Pont, Pont-au-Change, Saint-Michel, de Solferino, des Invalides et de l'Alma ont été construits ou élargis. Le préfet transforma d'ailleurs plusieurs de ces gares ou en a fait édifier une par Hittorff, la gare du Nord, avec une monumentale façade de pierre et une grande halle métallique<sup>369</sup>. Les mairies d'arrondissement, les marchés ont été reconstruits ou agrandis : les halles de la Villette placées à la périphérie. Il fallait bien entendu ne pas omettre l'opéra Garnier, la Trinité, Saint-Ambroise...

La ville de Paris offrait des conditions assez favorables pour son développement industriel. La capitale ne bénéficiait sans doute pas de la proximité des mines de charbon ou des grands centres de métallurgie primaire. Malgré tout, elle abritait un important bassin de consommateurs, la ville était donc en elle-même un site de consommation et disposait d'une main-d'œuvre nombreuse et compétente. En outre, Paris se trouvait doté d'un réseau remarquable de transports, d'abord fluvial, puis ferré, alors que la voirie renouvelée optimisait l'évacuation des marchandises. Dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Grenelle

---

<sup>365</sup> Chambre de commerce de Paris, *Statistique de l'Industrie à Paris résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour les années 1847-1848*, Paris, Dépôt des documents officiels publiés par le Ministère du Commerce et l'Administration des Douanes, chez Guillemin & C<sup>ie</sup>, Librairie-Éditeurs, 1851, 362p. Chambre de commerce de Paris, *Statistique de l'Industrie à Paris résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour l'année 1860*, Paris, à la Chambre de commerce, 1864, 49p.

<sup>366</sup> *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, tome VI, 1860Ibid.

<sup>367</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville op. cit.*, p.64.

<sup>368</sup> Michel Carmona, *Haussmann, op. cit.*, pp.281-320.

<sup>369</sup> René Clozier, *La Gare du Nord*, J.-B. Baillièere et fils, 1940, 296 p.

reçut sa gare à proximité de la Seine, la gare de La Chapelle renforça l'attraction exercée sur l'industrie par les travaux réalisés dans le nord de Paris. L'éloignement des matières premières et plus spécifiquement des mines de houille n'a donc pas constitué un handicap insurmontable pour l'industrie de la capitale dans la mesure où elle a su faire jouer la concurrence entre les différents modes de transport et s'est équipée du réseau adéquat. Cet éloignement pouvait d'ailleurs se révéler profitable, dans la mesure où certains produits finis posaient des difficultés de transport, surtout dans le contexte de l'époque, sans oublier le fait qu'une part significative de la production industrielle ne nécessitait pas d'être transportée, car consommée sur place<sup>370</sup>.

## 2. Développement de l'activité fluviale.

---

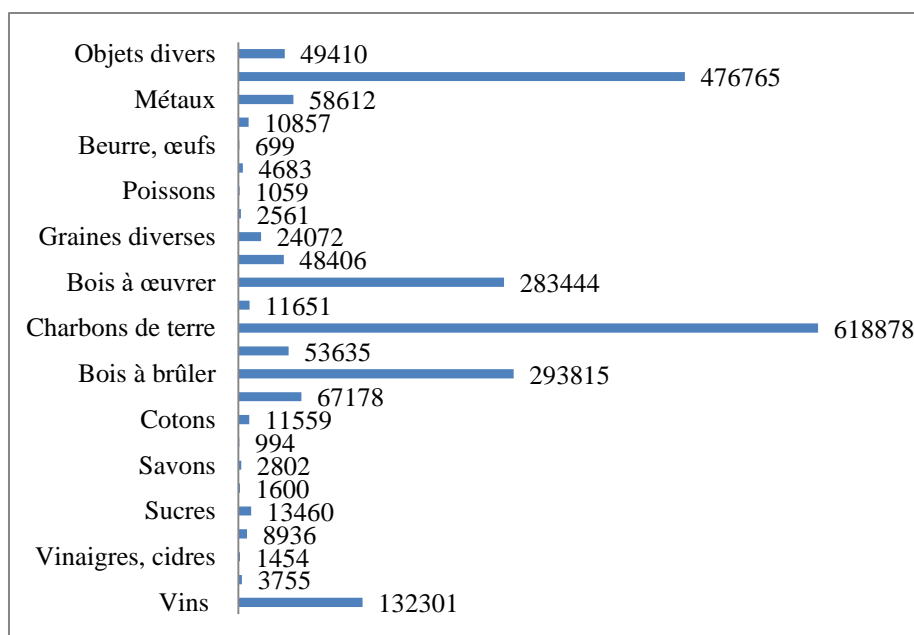
Si le bassin parisien n'est pas un bassin « *industriel* » au sens traditionnel du terme, c'est-à-dire un « *bassin houiller* », étant donné le peu de ressources en charbon de cette région, il n'en demeurait pas moins une région intéressante pour ce qui était de l'agriculture et surtout des ressources minérales et des matériaux de construction... Le bassin parisien apparaît ainsi comme « *un bassin de matériaux de construction* »... Il ne faut alors pas s'étonner de l'essor de l'architecture dans cette ville. Le bassin de Paris possède de nombreuses carrières aux environs de Corbeil et Melun. Dans les gisements de Château-Landon près du Loing, on extrayait les pierres à plâtre et à chaux sur les bords de l'Ourcq ainsi que les pierres de la Ferté-Milon. L'Yonne traversait une région renommée pour ses calcaires, ceux de l'Abbaye du Val, de Tonnerre ainsi que Clamecy... La vallée de l'Oise disposait de blocs de pierres tendres que l'on pouvait débiter à la scie, le Vergelet, le Saint-Leu, les roches de Conflans, de Senlis... Les voies navigables jouaient le rôle d'exécutoire de tous ces filons... Le canal de l'Ourcq avait ainsi accueilli un trafic énorme : 330 000 t en 1856, 443 000 t en 1865<sup>371</sup>. Dans ces conditions, les berges de Paris étaient extrêmement encombrées de matériaux de construction, soit 598 846 t en 1855 et 942 813 t en 1859. Dans la seconde moitié du Second Empire, les chiffres s'amplifièrent pour atteindre 1,4 millions de tonnes en 1863 et 1,7 millions en 1869... Sachant tout de même qu'il fallait prendre en compte les matériaux destinés aux commerçants qui réexpédiaient vers d'autres régions.

### Graphique 8. Arrivages par nature de marchandises sur les ports de Paris en 1853 (en tonnes)

---

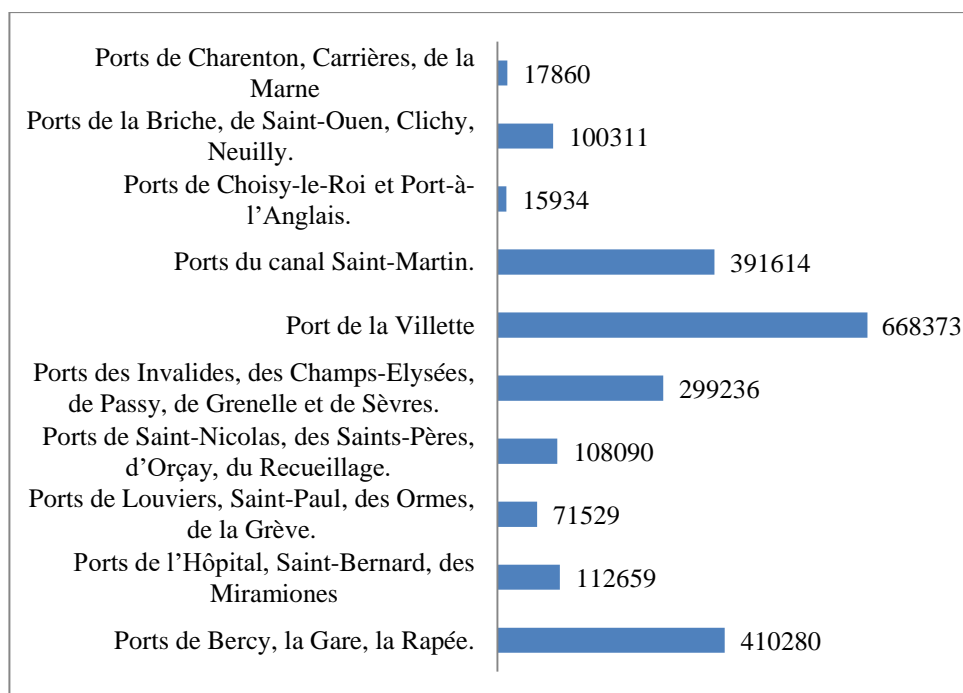
<sup>370</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, p.456.

<sup>371</sup> M. Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et librairie des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, 1885, annexe n°6.



Source : Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.774.

**Graphique 9. Arrivages sur les ports dans la traversée de Paris en 1853 (en tonnes)**



Source : Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.774.

La progression en quatorze années atteignait donc presque 300%, le trafic fluvial s'éleva sous le Second Empire autour de 1,15 millions de tonnes. Le transport de houille, avec la nécessité de charrier cette marchandise essentielle à l'industrialisation du pays, avait permis

à la batellerie de compenser la concurrence exercée par les chemins de fer. En effet, si ces derniers désiraient « *anéantir* » la batellerie, l'ampleur des besoins de consommations incita le gouvernement impérial à soutenir la batellerie. En un sens, le traité de libre-échange avec la Grande-Bretagne de 1860 se révéla salvateur, car il incitait à contrebalancer la suprématie de la voie ferrée. Le libre-échange favorisait donc les voies navigables pour défendre des intérêts *a priori* protectionnistes. Il apparaissait comme un remède contre les supposés maux du libre-échange.

Le cœur du problème résidait dans le coût de l'énergie. La houille était devenue le seul combustible intense des débuts de l'ère industrielle, et se substitua peu à peu au bois... Il en était résulté une croissance énorme de la consommation de houille. Elle était passée de 7376000 t en 1861 à 21 millions en 1866, la production dans les mines françaises ayant progressé de 3,7 millions de tonnes en 1843 à 7,5 millions en 1859 et 16,9 millions en 1873<sup>372</sup>! La profusion du numéraire, l'organisation du crédit mettaient à la disposition des fabricants des capitaux élevés qu'ils employaient à renouveler leur outillage. Les chemins de fer étaient évidemment le principal transporteur... Dans le même temps, un des consommateurs majeurs, si bien qu'ils ne pouvaient pas satisfaire à tous les besoins de l'industrie. Les chemins de fer brûlaient eux-mêmes beaucoup de charbon de terre, et pouvaient ainsi en assurer le transport sans réduire la part de la navigation, et c'est ce qui se produisit. Depuis la Monarchie de Juillet, les houillères du Nord et du bassin belge étaient devenues les plus importants fournisseurs de la capitale. En 1848-1849, ces charbons étaient transportés au loin à 2,5 millions de tonnes par la navigation intérieure et seulement 60 à 70 000 t par les chemins de fer. La voie ferrée voiturait 620 000 t contre 2,8 millions pour leur rivale en 1856<sup>373</sup>. Dès la fin de la Monarchie de Juillet, on avait instauré un tirant d'eau uniforme de 1,60 m. Le trafic du canal Saint-Quentin et de l'Oise généra un trafic d'un million de tonnes, soit plus que l'ensemble Basse-Seine et Rhône<sup>374</sup>.

Les livraisons de charbon au port de la Villette ou sur les bas-ports de la Seine furent quasiment en constante augmentation. Elles s'élevèrent ainsi à 671 545 t en 1855 et 622 412 en 1856. La moyenne en remonte atteignait 737 609 t entre 1861 et 1865, se haussant à 877161 t entre 1866 et 1869. À titre d'exemple, l'industrie des fils et des tissus comptait dans la capitale 23 800 établissements en 1860, fabriquant pour 454 millions de francs d'articles.

---

<sup>372</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*, p.161.

<sup>373</sup> *Ibid.*, p.162.

<sup>374</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages...* *op. cit.*, p.508.

Celles de l'acier, du fer, du cuivre, du zinc avaient une production estimée à 163 millions de francs<sup>375</sup>.

Les deux types de marchandises ayant contribué à la reprise de la batellerie à Paris ont été le charbon et les matériaux de construction, les apports réunis de ces deux catégories de marchandises s'élevant à 2,6 millions de tonnes, excédant de ce fait la somme des arrivages divers en 1840. Le commerce du bois était révélateur de cette évolution. Traditionnellement, et cela depuis au moins l'époque médiévale, il fournissait, entre autres, les manufactures et le chauffage... Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le bois demeurait encore le principal combustible pour le chauffage domestique. Il servait aussi à l'industrie du bâtiment, notamment pour les charpentes. En outre, on comptait 7 391 ateliers et fabriques en 1860, livrant des meubles pour 200 millions de francs...

Le bois devenait une marchandise de valeur, conduisant les familles à recourir aux dérivés de la houille pour la cuisson des aliments ou pour se chauffer... Par ailleurs, le fer tendit à se substituer au bois. Il fallait ajouter que l'on faisait de plus en plus appel à des essences étrangères pour la fabrication des meubles, ces bois exotiques étant amenés d'Amérique au Havre et transmis à la capitale par le chemin de fer. Les forêts du bassin parisien tendaient à s'épuiser, le flottage amenant leurs arbres à peine équarris, tombant de ce fait en désuétude... Tous ces facteurs concoururent au déclin des apports de bois sur les ports parisiens. Entre 1856 et 1862<sup>376</sup>, 709 213 tonnes de bois arrivaient, intacts ou calcinés, notamment 352 221 tonnes de bois à brûler, 304 190 tonnes de bois à œuvrer et enfin 52 802 tonnes de charbon de bois, les trois catégories subissant toutes un déclin. Entre 1864 et 1869, 39 416 tonnes de charbon de bois, 274 433 tonnes de bois de charpente et menuiserie, 298 399 tonnes de bois de chauffage, soit un total annuel bien réduit de 612 248 tonnes<sup>377</sup>.

#### *Les vins : un enjeu considérable dans la relation entre les modes de transport*

La consommation de vin était loin de diminuer sous le Second Empire, étant de 7 millions d'hectolitres sous les régimes précédents et passant de 2,5 millions d'hectolitres de 1860 à 1865, dans une ville, il est vrai, agrandie et à 3,6 millions de 1866 à 1869. Toutefois, la batellerie a perdu du terrain face aux chemins de fer et là, l'effet de la crise était évident : la moyenne des arrivages par voie d'eau était de 163 583 tonnes de vins de 1850 à 1854,

---

<sup>375</sup> Chambre de commerce de Paris, *Statistique de l'Industrie à Paris résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour l'année 1860*, Paris, à la Chambre de commerce, 1864, 49p.

<sup>376</sup> En excluant 1860.

<sup>377</sup> François Maury, *Le port de Paris...,op. Cit.*, pp.163-164.



tombant à 37 667 tonnes en 1855 pour ne plus apporter que 23 000 tonnes de 1861 à 1862<sup>378</sup>. Le vin en provenance du Languedoc n'était acheminé que fort péniblement par de longs détours sur des canaux et fleuves disparates. Les péniches descendant de Bourgogne se trouvaient sujettes sur l'Yonne aux dangers de la navigation par éclusées, aux heurts et enlisements. Les vins de Champagne que deux entreprises de transports se disputaient, ont été captés par les chemins de fer avec l'achèvement des grandes lignes, provoquant de ce fait une perte notable pour la navigation parisienne.

#### *Résistance des commerces anciens.*

L'agglomération parisienne ne pouvait pas ne compter que sur les chemins de fer pour son développement économique, démographique et urbanistique... Du fait de la croissance démographique, les chemins de fer devaient apporter de nombreuses marchandises, denrées alimentaires... Que la voie d'eau d'ailleurs transportait traditionnellement... tout en exportant la production parisienne (industrie du luxe et autres produits manufacturés...). Une brèche était donc laissée pour la voie d'eau pour transporter, notamment les matériaux de construction, les combustibles minéraux et les produits agricoles. Par le jeu de la concurrence, la batellerie jouait le rôle de régulation des prix, limitant les tentatives hégémoniques et monopolistiques des chemins de fer, et cela, bien entendu pour les marchandises précitées, mais également les autres, rendant de ce fait possible le développement parisien. Elle présentait par ailleurs l'avantage de fournir au plus près des industries et des chantiers qui se trouvaient à proximité de la voie d'eau, ou du moins avec un camionnage limité sans impliquer d'infrastructures trop lourdes... Et par conséquent trop coûteuses !... Tandis que l'offre des chemins de fer était moins souple, nécessitant la pose de voies jusqu'au site... Ce qui ne posait pas trop de difficultés pour une usine, établie de façon durable, mais s'avérait plus problématique pour un chantier qui supposait l'enlèvement de la voie... La batellerie ne présentait pas ces désavantages. Et il y avait tout lieu de penser, vu l'ampleur des besoins de la capitale que les chemins de fer ne pouvaient assurer à eux-seuls leur satisfaction.

La batellerie a su reprendre des trafics qu'elle avait perdus tels que les foins et les grains. La crise de l'activité des ports de Paris entre 1850 et 1855 avait donné lieu à un trafic de fourrage de 78 140 tonnes en moyenne annuelle. Néanmoins, la situation ne tarda pas à s'améliorer. L'échelle mobile a été supprimée en 1861, ce qui stimula le marché des grains. Les importateurs de grains et les cultivateurs français avaient tout intérêt à ce que la

---

<sup>378</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, op. cit., p.165.

concurrence entre les modes de transport s'intensifiait, car cela leur permettait de proposer des prix attractifs tout en s'assurant des marges. En outre, l'année 1863 vit l'affranchissement de la boulangerie qui prit un grand essor dans la capitale. Tous ces facteurs contribuèrent à ce que les arrivages de céréales et de fourrages doublent durant la période, enregistrant une moyenne annuelle de 146 739 tonnes par an. Il fallait considérer des marchandises qui prises ensemble n'étaient pas à négliger. Il s'agissait de denrées agricoles telles que les fruits, liqueurs ou objets fabriqués, des produits étrangers ou des matières premières : 169 871 tonnes furent déchargées en 1855.

Les arrivages de vins connurent un redressement entre 1867 et 1869, avec une moyenne annuelle de 63 278 t. Ces marchandises, fourrage et céréales, vins et divers représentaient un trafic de 481 324 t en 1868, 441 902 t en 1869, année pourtant moins favorable, soit le huitième du trafic total. Le bilan était plus partagé en ce qui concernait l'industrie métallurgique qui à Paris, trop éloignée des régions métallifères et houillères se maintenait sans se développer. La batellerie souffrait en outre des liens très étroits tissés entre le Creusot et les chemins de fer. Paris avait ainsi reçu par la voie d'eau 49977 tonnes de métaux en moyenne annuelle de 1856 à 1859 et 47 902 tonnes entre 1866 et 1869<sup>379</sup>. Sans doute, là résidait un des paradoxes et un des grands échecs de la batellerie que cette incapacité à capter ce type de trafic qu'elle semblait pourtant à même de transporter... Et surtout, l'interaction entre industrie et batellerie s'est révélée moindre, car on peut supposer que la traction à vapeur, la généralisation des coques en métal aurait certainement pu stimuler l'industrie<sup>380</sup>... Le développement industriel, imputable dans une large mesure aux chemins de fer, avait généré des besoins dans des proportions qu'ils ne pouvaient suivre totalement. Le risque d'une flambée des prix, altérant de ce fait la compétitivité de l'industrie française, était donc bien réel, l'on comprend, encore une fois pourquoi l'industrie s'attacha à encourager la concurrence entre les modes de transports afin d'abaisser le prix des matières premières.

Les progrès combinés des modes de traction et des conditions de navigation se révélèrent favorable au développement du transport de passagers à une époque où les transports urbains restaient encore sommaires, tout au moins pour ce qui était des transports collectifs de masse. L'enjeu devenait crucial à la faveur des événements tels que les expositions universelles qui nécessitaient de transporter des masses inhabituelles de personnes. Comme on l'a vu, la canalisation du petit bras de la Seine (et du barrage éclusé de la Monnaie qui en résultait) facilitèrent la traversée de la capitale et la navigation à l'intérieur

---

<sup>379</sup> L'ensemble de ces chiffres provient du livre de François Maury, *Le port de Paris...*, op. cit., pp.166-167.

<sup>380</sup> Il ne faut pas non plus oublier les écluses ainsi que les grues pour les ports...

de la capitale. Les premières demandes d'autorisation pour l'établissement d'un service de voyageur parvinrent au ministère des Travaux publics et à la préfecture de Police. Cependant, les ingénieurs de la Navigation et les inspecteurs de la Navigation<sup>381</sup> se montrèrent fort réticents à cette idée, avançant les nombreuses difficultés que posaient l'encombrement des ports et des établissements flottants (bateaux-lavoirs, bateaux-bains), l'intensité du trafic commercial. Ils estimaient par ailleurs trop limitées les perspectives de trafic. À l'approche de l'Exposition universelle de 1867, les autorités politiques n'eurent guère de choix d'intervenir et de donner la consigne d'instruire les dossiers sans se soucier de la « praticabilité, mais strictement du point de vue organisationnel et réglementaire. Dès lors, les événements se précipitèrent, le principe étant retenu de n'autoriser qu'un seul service pour des raisons de sécurité et de sélectionner les différents matériels proposés. L'exclusivité du service devait revenir à une seule société. Le choix est porté sur un bateau à vapeur à hélice de la Compagnie des bateaux omnibus de Lyon contre celui d'un bateau à roues à aubes d'une société britannique. Le bateau à hélice s'est révélé bien plus manœuvrant, ce qui annonçait une évolution plus globale de la navigation, de marchandises ou de passagers, en faveur de l'hélice<sup>382</sup>.

La compagnie lyonnaise reçut l'autorisation d'établir un service de transport de passagers entre le pont Napoléon et le viaduc d'Auteuil par arrêté du préfet de police du 10 août 1866. À la faveur de l'exposition universelle de 1867 entre le 14 avril et le 31 décembre, la compagnie lyonnaise transporta près de 2,7 millions de passagers.

---

<sup>381</sup> C'est-à-dire ceux travaillant respectivement pour le ministère des Travaux publics et pour la Préfecture de Police, qui eux-mêmes œuvraient le plus souvent pour la Ville de Paris et le Conseil général de la Seine. La question de cette « pluralité » administrative sera abordée plus en détail dans le dernier chapitre.

<sup>382</sup> Laurent Roblin, *Cinq siècles de transport fluvial en France*, Rennes, Éditions Ouest France, 2003, pp.80-83.

## Conclusion : une mutation inexorable ou improbable ?

---

La mutation du réseau s'est révélée tout à fait remarquable, bouleversant les conditions de navigation par une transformation du fleuve, pour faire de celui-ci une sorte de canal hybride. Cette dichotomie entre le réseau et le mode de traction reflète la place de la voie d'eau dans le développement industriel de la France. La batellerie se trouvait davantage au service de l'industrie qu'elle ne l'entraînait, et c'était certainement là où résidait sa plus grave faiblesse. La création d'un système technique complet, avec l'essor d'un capitalisme autour de la batellerie ne semblait pas possible, comme ce fut le cas avec les chemins de fer, étant donné le faible effet d'entraînement de la voie d'eau.

Le rôle de l'État est apparu prépondérant dans ce processus<sup>383</sup>. Il ne fallait pas tant y percevoir un interventionnisme excessif de l'État français, mais le résultat du manque d'initiative privée. L'historien Geiger a formulé une analyse comparative entre trois pays, la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis :

*The statist character of the canal acts of 1821 and 1822 and the relative failure of the waterway system they created were not the perverse result of a statist mindset of political elites or an ant capitalist policy of bureaucrats or engineers or the timidity of bankers and entrepreneurs. Instead, one needs to look more closely on the demand side at weaknesses in the French market and on the supply side at high costs imposed by French geography*<sup>384</sup>.

Divers facteurs expliquaient la prépondérance de l'État. Le premier résidait dans la relative faiblesse du marché intérieur, un marché très morcelé. Un second facteur semblait tout aussi déterminant, et il expliquait dans une certaine mesure le premier. La topographie française s'avérait moins favorable que celle de la Grande-Bretagne ou de la Belgique en ce qui concernait les fleuves, combinant des caractères méditerranéens, avec des rivières difficilement navigables, surtout pour une navigation industrielle exigeant d'importants gabarits, mais une partie nord plus favorable, quoique nécessitant également des travaux. Le caractère impétueux des rivières françaises, en l'absence de la technique du barrage mobile de Poirée, signifiait la construction de canaux, qui devaient être d'autant plus longs que les régions industrielles étaient séparées les unes par rapport aux autres, et leur jonction impliquait de traverser des régions de relief... Cette combinaison de facteurs limitait la rentabilité au kilomètre des canaux, en comparaison de la Grande-Bretagne, si bien qu'une

---

<sup>383</sup> Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 376p.

<sup>384</sup> Reed G. Geiger, *Planning the French canals: bureaucracy, politics, and enterprise under the restoration*, Newark (N.J.): University of Delaware Press, London: Associated University Presses cop., 1994, p.26.

présence de l'État ne pouvait qu'être nécessaire... Au contraire, grâce au Mississippi, les États-Unis disposaient d'un fleuve profond naturellement :

*The rivers of north Western Europe coursed through a flat topography, their placid currents benefiting from a relatively even flow of water year-round. But France belonged only in part to this fluvial northwest. As one travelled from northeast to southwest in France, these rivers became increasingly difficult to navigate, more subject to flood and drought, less channeled, and more turbulent.*<sup>385</sup>

Les Français s'efforcèrent de trouver des solutions en étudiant le modèle britannique<sup>386</sup> – Becquey avait ainsi envoyé ses ingénieurs examiner la technologie et l'organisation du système des canaux anglais, mais à la différence d'autres domaines de l'industrie, les chemins de fer, la sidérurgie etc., ils durent se rendre à l'évidence que le modèle anglais n'était guère intégralement applicable en raison des contraintes du territoire français. Dans ces conditions, la France devait créer son propre système, technique et organisationnel, *son* système technique en somme, qui inspira par la suite les États-Unis et la Russie. Le barrage Poirée fit de la France une pionnière en matière d'innovation en matière de canalisation des rivières, dans la mesure où paradoxalement, elle possédait le réseau le moins favorable d'Europe du nord-ouest, ce qui l'obligea à trouver les innovations techniques appropriées, à créer une « *nouvelle science fluviale* ». L'émergence d'une navigation industrielle devait passer par là. L'enjeu s'avérait d'autant plus crucial face au risque d'une domination des chemins de fer, l'absence de concurrence modale empêchant des transports bon marché, et de ce fait, compromettait l'industrialisation du pays.

La survie de la navigation intérieure tenait à la combinaison de divers facteurs. En fait, dès l'apparition des chemins de fer, les défenseurs des voies navigables ont aussitôt élaboré une réflexion en vue de leur modernisation, à savoir dès les années 1830. Ils ont rapidement envisagé les relations intermodales en termes de complémentarité. Néanmoins, le facteur déterminant a été peut-être avant tout la confrontation aux réalités. Au fond, les compagnies de chemins de fer étaient en plein essor, et ce développement exigeait lui-même de faire appel aux voies navigables, pour leur propre édification, ou encore pour compenser les incomplétudes de leur réseau en plein expansion. Si le réseau ferroviaire a été conçu en étoile, avec la capitale pour centre, la région parisienne constituait « un réseau en étoile naturel », à la confluence des principaux cours d'eau du bassin parisien (Seine, Yonne, Marne, Oise...) et

---

<sup>385</sup> Reed G. Geiger, *Planning the French canals: bureaucracy, politics, and enterprise under the restoration*, Newark (N.J.): University of Delaware Press, London: Associated University Presses cop., 1994, p.27.

<sup>386</sup> Nathalie Montel, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du *Rapport sur la navigation intérieure* de 1820 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 59-1, janvier-mars 2012, pp. 34-61.

d'une façade maritime majeure avec les ports du Havre et de Rouen, eux-mêmes lancés dans un processus de complémentarité. Dans la banlieue immédiate de Paris, les méandres qui représentent normalement un obstacle, représentaient un atout de première importance dans la mesure où ils offraient des longueurs de quai appréciables, quasi continues entre l'aval de Paris et les canaux parisiens, ce qui expliquait la survie étonnante du canal Saint-Martin après avoir subi des coups qui auraient pu lui paraître fatals. Mais rien de tel ne survint, au contraire, son trafic reprit de plus belle. Cette disposition des voies navigables offrait aux industriels et commerçants des possibilités quasi infinies de s'établir sur les rives de la Seine, ce dont les chemins de fer ne se montraient pas toujours capables. La batellerie pouvait venir au plus près des chantiers, même au cœur de la capitale, et cela, malgré la volonté d'évacuer les activités industrielles des fronts de Seine. Il aurait fallu mobiliser un nombre considérable de convois de roulage jusqu'aux gares de chemins de fer, déjà absorbées par la ville, ce qui n'était ni réalisable, ni même souhaitable. Il n'empêche que la batellerie s'était sortie de l'impasse dans laquelle elle s'était trouvée piégée presque « naturellement », la substitution d'un système complet de canaux à un système de chemins de fer<sup>387</sup>, avait signifié de privilégier l'aménagement des rivières et de quelques canaux spécialisés dans le transport de masse. Il en résulta un mouvement d'agrégation dans le Nord et l'Est : en 1850, le tonnage kilométrique des voies navigables du Nord<sup>388</sup> et de l'Est a représenté 50% du trafic global, cette part atteint 65% en 1880<sup>389</sup>.

La batellerie doit son salut au soutien des industriels, grandes forges de l'Est, houillères du Nord et de la Loire, les chambres de commerce, à l'instar de celle de Paris et des villes du nord, qui servirent de médiateurs, mais également de défenseuses d'une démarche libérale consistant à maintenir les conditions nécessaires à une saine concurrence. La lecture des conseils généraux des départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne tend à montrer un intérêt certain intérêt pour la navigation intérieure.

À certains égards, sous le Second Empire, l'attitude de l'État à l'égard des voies navigables se rapproche de celle qu'il adopta à l'égard du secteur minier. Celle-ci trancha singulièrement de celle qui prévalut par rapport aux chemins de fer. En effet, la préoccupation visait avant tout à parer à toute tendance de concentration du secteur batelier, de la même façon qu'il encadra le partage des bassins. Il s'agissait de favoriser la production, et d'abaisser les prix de la houille, encourager l'émiettement des transporteurs fluviaux visait à une

---

<sup>387</sup> Yves Leclercq, *Le réseau impossible...*, op. cit., p.105.

<sup>388</sup> En comprenant la Seine aval de Paris.

<sup>389</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises...*, vol.2, pp.60-61.

réduction des prix des transports, et de ce fait, aussi transporter un charbon à moindre frais, dans un souci de favoriser l'intérêt global des consommateurs. Même si ce raisonnement appelle à des nuances à la lumière des pressions de la part des acteurs qui réclamèrent à cor et à cris la poursuite des aménagements sur les canaux et les rivières. En effet, il ne fallait pas forcément y percevoir une politique délibérée, savamment orchestrée par le régime impérial, mais plutôt une adaptation aux réalités économiques<sup>390</sup>. Pourtant, les contradictions, les retournements, voire les errances du Second Empire incitent plutôt à parler de politiques au pluriel plutôt que d'une politique cohérente. L'un des résultats paradoxaux de cette politique polymorphe est sans doute d'avoir abouti à un partage intermodal relativement équilibré vers la fin des années 1860<sup>391</sup>. Du statut de fossoyeur des voies navigables dans les années 1850, le Second Empire est devenu la décennie suivante un quasi sauveur de ce mode de transport dont la modernisation devait aussi consolider les bases politiques fragiles de ce régime. Le même constat pourrait être formulé pour le roulage. S'il n'y eut pas de vaste programme comparable au plan Freycinet, l'action de l'État ne se révéla pas moins déterminante, elle s'est d'ailleurs de plus en plus imposée, sans doute parce que les leçons du plan Becquey avaient été partiellement retenues<sup>392</sup>. L'étude de la politique en matière de navigation intérieure prouve que le Second Empire n'a pas entièrement reposé sur le libéralisme et le libre-échange, mais tend à montrer au contraire une montée de l'intervention de l'État, une forme de dirigisme qui n'en portait pas forcément le nom.

Les efforts de modernisation du réseau de voies navigables consentis sous la Restauration et la Monarchie de Juillet avaient pu sembler remarquables, et cela d'autant plus que l'on était parvenu à accomplir ce qui ne l'avait pas été sous les régimes précédents. Pourtant, l'état du réseau au moment de l'émergence des chemins de fer tend à montrer un réseau inadapté. Ce constat appelle à nuancer tout autant l'image d'un réseau délabré qui aurait causé une crise de la batellerie que celle d'un plan Becquey préfigurant le plan Freycinet et offrant à la France un réseau complet et compétitif. En effet, si les efforts ont été réels, la réalité des travaux et la capacité des ingénieurs de l'époque n'étaient pas nécessairement à la hauteur des espoirs. En outre, les conceptions de ces travaux demeuraient largement inspirées des projets élaborés au XVIII<sup>e</sup> siècle. Certes, ceux qui avaient été à l'origine du plan Becquey s'étaient basés sur l'expérience britannique, mais là consistait précisément la difficulté. Le modèle britannique semblait avoir globalement correspondu aux

---

<sup>390</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages...*, *op. cit.*, pp.78-78.

<sup>391</sup> Philippe Séguin, *Louis Napoléon le Grand*, Paris, Le Livre de Poche, 1992, p.389.

<sup>392</sup> En partie seulement, parce que l'affaire du canal du Midi illustre les dérives autour des rachats de concession.

besoins de la première industrialisation, mais l'effondrement de la navigation intérieure insulaire prouvait les limites de ce modèle, tant vanté par les libéraux. Si les canaux s'étaient révélés une affaire spéculative réussie à leur départ, cet aspect spéculatif expliquait le désintérêt rapide pour ce mode de transport, laissant un réseau disparate, bigarré, peu apte à affronter la concurrence des chemins de fer. Plus encore, le mode de financement allait se révéler coûteux dans l'avenir, puisqu'il était apparu évident que les canaux devaient être à plus ou moins long terme, et d'une manière ou une autre, par l'État. Les détracteurs de la navigation intérieure, omettent souvent cet aspect, à savoir une part significative des dépenses consenties pour le réseau navigable, entre 1815 et 1900, estimées autour de 1,5 milliards de francs, étaient passées dans le financement des travaux et dans le remboursement généreux d'investisseurs, pas toujours scrupuleux d'ailleurs, et ce, parfois pour des canaux dont les perspectives s'étaient révélées « limitées ». Tout cela s'est fait au détriment de canaux dont l'importance ne pouvait guère être contestée et l'aménagement des rivières. Avec le recul, les canaux et leur mode de financement durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, s'étaient révélés coûteux sur le long terme, tant sur le plan financier que politique, car cela fournissait un argument de choix pour les adversaires des voies navigables. Il faudrait toutefois nuancer cette analyse pessimiste en considérant les services qu'ils ont pu apporter à l'économie générale, à une époque où de toute manière, il n'y avait encore guère d'alternative à la voie d'eau et au roulage. De plus, les ingénieurs paraissaient s'être emmurés dans une logique « canaliste », et non pas « fluviale », alors que l'avenir consistait, de toute évidence, dans la « canalisation » des rivières, ce qui n'excluait pas pour autant certains projets vitaux de canaux de jonction. De ce point de vue, comme on a pu le constater à propos du barrage mobile et des premiers travaux de canalisation des rivières, notamment sur l'Yonne et la Seine, la Monarchie de Juillet avait préparé l'avenir. Les travaux réalisés sur les canaux du Nord ont été tout aussi remarquables, car comme on l'a vu, ils ont permis d'affronter efficacement la concurrence des chemins de fer, et plus encore, de montrer la voie d'une redéfinition de la vocation de la navigation intérieure.



**CHAPITRE II. AMBIVALENCES DE LA QUESTION PORTUAIRE SOUS LE  
SECOND EMPIRE.**

---

## Introduction : un urbanisme contesté.

---

Si le Second Empire a contribué à la renaissance de la navigation fluviale, ce n'était qu'indirectement que le « port de Paris » s'était redressé, grâce à l'essor de l'industrie, du bâtiment, de la population... Le régime impérial n'avait accompli que peu de choses concernant les infrastructures portuaires ou tout au plus avait-il restauré des quais... Encore s'agissait-il là de mesures qui n'étaient pas strictement destinées à la navigation, mais plus à l'embellissement de la capitale... Dans ses *Mémoires*, le baron Haussmann s'étendit largement sur la question de l'eau à Paris, il n'évoque les infrastructures portuaires qu'à travers la couverture du canal Saint-Martin qui correspondit précisément à une restriction de l'activité portuaire... Sans doute, ce relatif silence s'expliquait par le fait que l'essentiel de la traversée du fleuve et des berges avait été accompli au début de l'Empire, c'est-à-dire par ses prédécesseurs. Ces travaux avaient profondément transformé à la fois le paysage, mais aussi la structure du marché parisien, avec la disparition progressive des ports de marché<sup>393</sup>. La rénovation de la capitale s'inscrivait donc plus dans la continuité que dans la rupture.

Il fallait néanmoins reconnaître l'apparition d'outillage, quoique limité. Ceci expliqua le relatif tassement du nombre d'ouvriers, « *relatif* » dans la mesure où il est bien délicat de les chiffrer avec une réelle précision. Car si l'on peut estimer le nombre de professionnels, c'est-à-dire les effectifs permanents, il s'avère quasiment impossible de les dénombrer lors des importants arrivages de printemps et d'automne. Le dénombrement de 1856 mentionnait 32 établissements de navigation occupant 37 patrons et 173 employés, 5 armateurs, 13 entreprises de travail sur les ports<sup>394</sup>. Le nombre d'ouvriers estimé par cette statistique s'élevait à 921, chiffre bien inférieur à celui de 1805<sup>395</sup>.

La tendance à la réglementation a mis du temps à disparaître. La révolution de 1848 a même représenté l'occasion pour les débardeurs, avec la complicité des autorités, de conserver leur travail en éloignant les nouveaux venus. Les ouvriers du port de la Villette étaient groupés en une « *société nationale de Saint-Joseph* » et fixaient en accord avec les délégués des négociants, le prix des embarquements, transbordements et débarquements sur les dépendances du bassin et des canaux de la Ville. Ce tarif fut approuvé par le préfet de Police le 9 avril 1848, confirmant le privilège des ouvriers du port aux fruits par une ordonnance du 5 mai 1848. Cependant ces pratiques tendirent à disparaître sous le Second

---

<sup>393</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, p.360.

<sup>394</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, p.155.

<sup>395</sup> *Recherches statistiques sur la Ville de Paris et le département de la Seine*, Paris 1860, vol.6, p.644.

Empire. En 1868, la société des tonneliers et dérouleurs de l'entrepôt général des boissons et du port Saint-Bernard qui avait déjà été réorganisée plusieurs fois, pour être finalement supprimée, les « *dockers* » se trouvant toutefois encore soumis par la police impériale au port de la médaille<sup>396</sup>.

Une autre mesure reflète les transformations de la navigation dans la capitale. En 1865, la « règle du passavant » a été abolie, les mariniers ne se trouvant plus dans l'obligation de stationner dans des gares d'approche. Désormais, ils recevaient immédiatement de la part des agents de la navigation les indications quant à l'emplacement à occuper sur le quai. Du souci de sécuriser l'approvisionnement, les transports entraient dans une ère où la circulation en termes de flux et de volumes prenait une telle ampleur que certaines contraintes antérieures perdaient de leur substance.

---

<sup>396</sup> Philippe Ruer, « Un métier de l'eau : les dérouleurs sur les ports de Charenton et de Bercy (XVIII<sup>e</sup>-première moitié du XIX<sup>e</sup>) », pp.247-255.

## **I. LES CANAUX DE PARIS ET LES CONTRAINTES URBAINES :**

---

### **A. Un canal dont l'histoire a débuté par une controverse pour finir par un compromis.**

---

#### **1. L'enjeu de l'eau pour la capitale.**

---

Les canaux de Paris représentent sans doute la plus importante réalisation parisienne fluviale du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils forment une composante de ce que l'on allait qualifier de « port de Paris », même si leur gestion a toujours été séparée de la navigation en rivière et présentait la particularité d'être payante. Toutefois, ils s'intégraient parfaitement dans l'économie de la capitale et constituaient un élément du réseau navigable de la région parisienne. En outre, leur importance stratégique résidait dans le fait qu'ils permettaient la traversée de la capitale, qui se révélait, avant leur création, quasiment impossible. Notons par ailleurs que de nos jours, ils apparaissent comme une construction récente, bien qu'ils semblent appartenir depuis longtemps à l'imaginaire de Paris. Par conséquent, leur étude s'intègre parfaitement dans le cadre de notre recherche qui s'articule entre les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. L'Administration, dans ses diverses publications, rapports sur « le port de Paris », les traitait avec la même considération que les ports sur les rives de la Seine<sup>397</sup>. Tout cela participe à la conception d'un ensemble unique, en dépit de la pluralité des installations. Les canaux de Paris ont connu un regain d'intérêt dans les années 1990, ce qui favorisa la publication d'ouvrages sur le sujet. Si la question de savoir s'il existait « un port » ou « des ports » de Paris avait divisé les auteurs, l'appellation de canal ou de canaux de Paris n'a pas été tranchée pour autant. Les canaux de Saint-Denis, de Saint-Martin et de l'Ourcq formaient-ils des composantes séparées ou bien un même organisme ? La question peut paraître saugrenue aujourd'hui, mais il n'est pas superflu de rappeler que les canaux ont fonctionné jusque dans les années 1860, au moment de leur reprise en main par la Ville de Paris, sous la gestion de compagnies distinctes. En outre, seul le canal Saint-Martin était strictement parisien, puisque le canal Saint-Denis traversait les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, La Courneuve, Aubervilliers et enfin Paris. De son côté, le canal de l'Ourcq prend sa source dans l'Aisne<sup>398</sup>. Certains auteurs comme François

---

<sup>397</sup> D'ailleurs, avec la création de la direction du port de Paris à la fin de la guerre 1914-1918, elle-même relevant de la direction des canaux de Paris, c'était, en réalité les mêmes ingénieurs qui géraient les canaux et les ports dans le département de la Seine.

<sup>398</sup> Le Canal de l'Ourcq se compose de deux parties distinctes : 1° la rivière Ourcq canalisée de Port-aux-Perches (Aisne) à Mareuil (Oise) ; 2° le canal proprement dit, depuis Mareuil jusqu'à l'extrémité aval du bassin de la

Beudoin, premier conservateur du musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, soutiennent la thèse d'un canal de Paris au singulier, qui, à l'instar du port de Paris, formerait un organe unique<sup>399</sup>.

L'ouvrage se compose certes, de trois parties distinctes : une branche amont, Saint-Martin, et une branche aval, Saint-Denis, se rejoignant au col de La Villette où elles reçoivent les eaux nécessaires à son fonctionnement grâce à une « rigole » alimentaire<sup>400</sup>, elle aussi navigable, le canal de l'Ourcq. Cependant, ces trois parties se révèlent indissociables comme les membres d'un même organisme.

Ce problème d'appellation ne s'avère pas sans conséquence, il a contribué à brouiller dans la conscience collective des Parisiens l'image de ce canal dont ils ignorent la ou les raisons d'être et dont le rôle historique semble largement méconnu et de ce fait sous-estimé<sup>401</sup>.

## **2. Controverse autour du canal de l'Ourcq : alimentation en eau ou navigation ?**

Le canal de l'Ourcq est né d'une controverse liée à un double objectif<sup>402</sup> : l'alimentation de la ville en eau et la traversée de Paris. Pour ce qui est du dernier point, on a pu se rendre compte des difficultés de la navigation dans la capitale et plus particulièrement du « verrouillage » que représentait le centre de la ville pour la navigation d'aval et d'amont<sup>403</sup>.

---

Villette. Longueur totale 107,914 km ; longueur dans le département de Seine-et-Marne 67,700 Km. La cuvette du canal a 4,50 m au plafond et 9 à 10 m au plan d'eau. Le tirant d'eau moyen est de 1,50 m. Le canal de l'Ourcq est, avant tout, un canal d'alimentation pour la ville de Paris ; il ne sert qu'accessoirement à la navigation et n'admet que des bateaux dits « flûtes de l'Ourcq », ayant 3,10 m de largeur sur 29 m de longueur. Le halage, tant à la remontée qu'à la descente, s'accomplissait, le plus souvent, au moyen de chevaux, sur un chemin empierré de 2 m de largeur moyenne qui suivait la rive gauche. On étudie actuellement un projet de touage à vapeur entre Claye et Meaux. La vitesse de marche ordinaire était de 2 km par heure à la remonte et de 3 km à la descente, en comptant le passage des écluses. Le canal offrait une pente totale de 15,36 m rachetée par dix écluses et par la pente même des biefs variant entre 0,0625 m et 0,12366 m. Ces écluses présentaient 60 m de longueur utile, mesurée entre la pointe des buses, et 3,20 m de largeur. Il existait des ports à May, Lizy, Congis, Meaux, Villenoy, Vignely, Claye ; on pouvait d'ailleurs débarquer partout où se trouvaient des chemins à proximité. On trouve à Villenoy un bassin de radoub et de construction de bateaux. Il n'y avait pas de chômage. L'arrêt moyen par les glaces était de 10 jours; l'arrêt a été de 30 jours au maximum. Des écluses sont établies à Varreddes, à Meaux (à l'extrémité du faubourg Saint-Nicolas), à Villenoy, à Vignely et à Fresnes. Le canal est alimenté par les eaux de l'Ourcq, dont il n'est qu'une dérivation, par les eaux de la Collimance, du Clignon, de la Gergogne, de la Théroanne, du Rutel, de la Beuvronne, de l'Arneuse, et par deux prises d'eau sur la Marne, l'une au barrage d'Isles-les-Meldeuses, l'autre à Trilbardou.

<sup>399</sup> François Beudoin, « Le canal de Paris », in Béatrice de Andia et Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p.68.

<sup>400</sup> Ou rigole d'alimentation. Les enjeux entre « rigole d'alimentation » et canal seront envisagés plus en détails. La nuance s'avère cruciale.

<sup>401</sup> *Canaux de Paris* (Les), Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, 222p.

<sup>402</sup> Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS éditions, 2009, 417p.

<sup>403</sup> Voir premier chapitre.

La Seine constituait jusque vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle la principale ressource en eau de la capitale. Les pompes installées à l'époque classique se révélaient insuffisantes si bien que l'on songea à les remplacer par des machines plus régulières et plus puissantes. Jacques Périer forma, en 1781, une société<sup>404</sup> afin d'installer une pompe à feu à Chaillot. Deux machines à vapeur importées de Grande-Bretagne (plus précisément de Birmingham) aspiraient l'eau du fleuve et alimentaient quatre réservoirs édifiés sur la colline de Chaillot. Devant leur succès, il installa, sur la rive droite, au Gros-Cailou<sup>405</sup>, une machine similaire en 1786-1788. Ces machines n'en demeuraient pas moins insuffisantes pour l'alimentation de toute la capitale<sup>406</sup>. La qualité de l'eau se révélait souvent médiocre pour un prix onéreux<sup>407</sup>. Une autre solution, fondée sur l'écoulement gravitaire, concurrençait les pompes à feu. En 1762, l'académicien Deparcieux avait lu son *Mémoire*, sur la « possibilité d'amener à Paris, à la même hauteur à laquelle y arrivent les eaux d'Arcueil, mille à douze cent pouces d'eau, belle et de bonne qualité, par un chemin facile et par un seul canal ou aqueduc ». Imprimé l'année d'après<sup>408</sup>, ce mémoire préconisait de dériver de la petite rivière de l'Yvette, renforçant sensiblement le volume d'eau disponible à Paris. En effet, il y avait fort à faire dans ce domaine, car la Ville ne disposait, selon les calculs de Deparcieux, que de 200 à 230 pouces par jour. Les ingénieurs Perronnet et Fer de la Nouerre reprirent ses évaluations, dans leurs projets de dérivation de l'Yvette<sup>409</sup>.

Si Perronnet envisageait un aqueduc en pierre, pour un coût de 8 millions de livres, Fer de la Nouerre, de son côté, limitait la dépense à un million en renonçant à la maçonnerie. Il citait l'exemple la dérivation de la source de Chadwell et de la rivière de Lew, alimentant Londres depuis 1608, qui avait procuré des économies substantielles. Le principe demeurerait néanmoins assez proche, les deux ingénieurs envisageaient des travaux hydrauliques d'une vaste ampleur. Le caractère onéreux de ces réalisations était censé être compensé par une plus

---

<sup>404</sup> Compagnie des eaux de Paris. Voir J. Bouchary, *L'eau à Paris à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. La Compagnie des eaux de Paris et de l'entreprise de l'Yvette*, Paris, 1946, pp.37 et suivantes.

<sup>405</sup> Dans l'actuel 7<sup>e</sup> arrondissement.

<sup>406</sup> Voir Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.24. Sur les fontaines, consulter : Michel Belloncle, *La ville et son eau. Paris & ses fontaines*, s.l., Serg, 1978, 287p.

<sup>407</sup> Près d'un sou pour 15 litres pour la livraison de 268 litres par jours...

<sup>408</sup> Antoine Deparcieux, *Mémoire lu à l'Assemblée publique de l'académie royale des sciences, le samedi 13 novembre 1762, sur la possibilité d'amener à Paris, à la même hauteur à laquelle y arrivent les eaux d'Arcueil, mille à douze cent pouces d'eau, belle & de bonne qualité, par un chemin facile & par un seul canal ou aqueduc*, Paris, 1763, p.8. Deparcieux publia un *Second mémoire sur le projet d'amener à Paris la rivière d'Yvette*, reprenant en grande partie les arguments du premier mémoire.

<sup>409</sup> Jean Rodolphe Perronnet, *Mémoire lu à l'Assemblée royale des sciences le 15 novembre 1775 sur les moyens de conduire à Paris une partie de l'eau des rivières de l'Yvette et de la Bièvre*, Paris, 1776 ; Fer de la Nouerre, *Mémoire sur le projet d'amener à Paris les eau des rivières de l'Yvette et de la Bièvre*, s.i.n.d. Sur l'ensemble de la querelle, lire J. Bouchary, *op. cit.*, pp. 33 et suivantes.

grande fiabilité par rapport à des machines susceptibles d'avaries et de vieillissement<sup>410</sup>. Ces arguments furent repris par l'académie des sciences, préférant ouvertement l'écoulement gravitaire à la multiplication des pompes à feu. Fer de la Nouerre obtint par la suite la concession des travaux de l'Yvette, mais devant de graves difficultés techniques et surtout financières, il abandonna son entreprise en 1793. On peut encore signaler les analyses de Parmentier qui jugeait la Seine amplement suffisante aux besoins parisiens. Il publia à cet effet une *Dissertation sur la nature des eaux de la Seine*, en 1787, où il attribua au fleuve des qualités de pureté, liées à son mouvement, ayant la capacité de purifier les matières et dépôts de toutes sortes s'y accumulant : « *Loin donc que l'eau de la Seine se vicie en traversant Paris, il me semble au contraire qu'elle y acquiert de la qualité par l'augmentation de son mouvement*<sup>411</sup> ».

### 3. Fin de la controverse.

Les divergences se poursuivant, le 8 mars 1805, Napoléon trancha en faveur des vues de Girard<sup>412</sup>. Ce dernier avait, par ailleurs, reçu le soutien de la chambre de commerce de Paris, qui se montrait favorable à l'idée d'une petite navigation<sup>413</sup>. Napoléon III souhaitait favoriser le commerce parisien, et il fallait, d'après lui, prolonger le canal de l'Ourcq jusqu'à celui de Saint-Quentin qui devait être achevé quelques années après. On décida alors que le canal allait être rendu navigable pour des bateaux de gabarit moyen et qu'il n'allait prolonger jusqu'à la rivière de l'Aisne à Soissons. À partir de ce moment, Girard allait désormais conduire les travaux avec empressement. En 1806, il publia un *Devis général du canal de l'Ourcq*, dressant enfin l'inventaire complet des ouvrages et des tâches à accomplir, depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin<sup>414</sup>. Pierre-Simon Girard, bénéficiant du soutien de l'Empereur, fut placé, en 1807, à la tête de la direction des Eaux de Paris, regroupant l'ensemble des services de l'approvisionnement de la capitale, des pompes à feu aux aqueducs existants. Les premières parvinrent, en 1808, au bassin de la Villette. Ce n'était encore que des eaux de la Beuvronne. Les travaux continuèrent en direction de

---

<sup>410</sup> Pierre Pinon, « Le canal de l'Ourcq, une controverse théorique », in Béatrice de Andia, Simon Texier (dir.), *Canaux de Paris (Les)*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p.93.

<sup>411</sup> Antoine Parmentier, *Dissertation sur la nature des eaux de la Seine, Paris, 1787*, p.30. En fait, cette considération se trouvait largement en vogue au XVIII<sup>e</sup> siècle, cf. articles de la revue *Dix-huitième siècle*, n°9, 1977, consacrés aux problèmes du sain et du malsain à l'époque.

<sup>412</sup> Pour une étude complète de cette controverse, consulter : Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009, 412 p. Voir aussi : Frédéric Graber, « *Le canal de l'Ourcq : entre faveur politique et questions théoriques* », *Les dossiers de Pour la Science*, n° 27, mai-juillet 2006, pp. 26-29.

<sup>413</sup> Chambre de commerce de Paris, Rapport sur le canal de l'Ourcq, 27 prairial an XII.

<sup>414</sup> Pierre-Simon Girard, *Devis général du canal de l'Ourcq. Depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, Paris, 1806.

l'Ourcq, mais l'ingénieur remporta son pari en accomplissant un canal de navigation dépourvu d'écluse sur une portion importante de son cours<sup>415</sup>. Dans le même temps, il entreprit toute une série d'aqueducs souterrains et de fontaines dans Paris<sup>416</sup>. Les travaux furent poursuivis, bien qu'irrégulièrement, par les agents de l'État jusqu'en 1817, mais les finances de l'État et des villes étaient vides, ce qui amena à faire appel à une société privée afin de terminer les travaux. Les ingénieurs tels que Pierre-Simon Girard qui a dirigé les travaux du canal de l'Ourcq et l'économiste Jean-Baptiste Say<sup>417</sup> se mobilisèrent pour l'achèvement des travaux, et si nécessaire par une entreprise privée, à l'instar de ce qui avait pu se faire pour la construction des ponts<sup>418</sup>.

Un traité fut passé le 19 avril 1818 avec MM. de Saint-Didier et Vassal pour achever le canal de l'Ourcq jusqu'à Port aux Perches et pour exécuter le canal Saint-Denis<sup>419</sup>. Le Conseil municipal approuva le traité qui conférait la concession des deux canaux auxdits contractants et les Chambres le sanctionnèrent. La Ville consentit à une subvention de 7,5 millions de francs, en échange de quoi la compagnie prenait l'engagement d'achever les canaux de Saint-Denis et l'Ourcq, recevant la jouissance du bassin de la Villette et la perception des droits de navigation pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans. Les travaux furent alors poussés activement, les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis étant entièrement ouverts en 1822. La concession du canal Saint-Martin fut réalisée par l'adjudication, le 12 janvier 1821, à M. Vassal, agissant pour le compte de la Compagnie des Canaux, selon les mêmes conditions<sup>420</sup>. Les adjudications livrèrent le canal à la circulation le 4 novembre 1825. Les deux concessions accordées se trouvèrent réunies dans les mains d'une même société dont plus tard, M. Hainguerlot prit la direction et exploita simultanément les trois canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin<sup>421</sup>.

---

<sup>415</sup> Pierre Pinon, *op. cit.*, p.101.

<sup>416</sup> *Ibid.*, pp.101-102.

<sup>417</sup> Jean-Baptiste Say, *De l'importance du port de la Villette*, Paris, Deterville, 1818, 23p.

<sup>418</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve...*, *op. cit.*, p.346.

<sup>419</sup> Sur l'histoire des compagnies des canaux, voir : Yves Lefresne et Jean Dubreuil, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin » in *Canaux de Paris (Les)*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, pp. 105-107. ; Jean-Pierre Dubreuil et Jean Pacpoul, « Les compagnies des canaux. Chronologie », in *ibid.*, pp.108-115

<sup>420</sup> Félix Humblot, *Les Canaux de Paris à la fin 1884*, Paris, Impr. Chaix, 1885, p.6.

<sup>421</sup> Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », in François Caron, éd., *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Bibliothèque historique de la ville de Paris, 1990, pp.350-352.



Le canal Saint-Denis ne fut ouvert à la navigation qu'en 1821, et le canal de l'Ourcq en 1822, même si l'achèvement global du dispositif fut fixé en 1817<sup>422</sup>. Girard prit entre-temps la direction des travaux, le retour des Bourbons se traduisant par l'arrivée de nouveaux hommes de confiance. Il conserva toutefois le contrôle sur la distribution de l'eau dans la capitale ainsi que sur les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, par l'intermédiaire d'une compagnie privée, formée à son instigation<sup>423</sup>. Prolongeant le canal Saint-Denis du bassin de La Villette à la Seine, le canal Saint-Martin est achevé en 1825. Girard résuma par la suite l'expérience et ses travaux dans ses mémoires<sup>424</sup>.

Sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, les controverses autour de l'œuvre de l'ingénieur, membre de l'Institut depuis 1813, s'estompèrent pour sombrer dans l'oubli<sup>425</sup>. Malgré tout, elle permit de révéler certains problèmes essentiels. La volonté de Napoléon I<sup>er</sup> et l'obstination d'un de ses ingénieurs se révélèrent décisives pour la réalisation finale du canal de l'Ourcq. Dans le même temps, les canaux de Paris allaient insuffler une nouvelle impulsion à une activité industrielle et commerciale d'une importance majeure, au point de laisser place au rêve d'un « Paris, port de transit ».

Si, comme on l'a vu, le système des canaux avait été élaboré à l'orée du XIX<sup>e</sup> siècle en vue de résoudre les difficultés de la traversée de Paris, il n'en a pas, pour autant, remplacé la navigation fluviale, mais a plutôt instauré une relation de complémentarité<sup>426</sup>. Le rapport allait évoluer au fil du siècle, au fur et à mesure des aménagements effectués sur les rivières. En effet, après leur entrée en service, les canaux tendirent à supplanter la navigation en rivière dans Paris et la banlieue immédiate en aval, sans toutefois l'annihiler. Isabelle Backouche évoque « *l'instauration d'une sorte de centralité fluviale et commerciale, à la périphérie nord de Paris*<sup>427</sup> ». Cependant, dès le Second Empire, cette « suprématie » finit par s'estomper à la faveur des facilités offertes par les aménagements fluviaux, notamment sur le verrou que constituait le centre de la capitale.

---

<sup>422</sup> AP VO<sup>3</sup> 544: Canaux : traité entre la Cie du Canal St-Martin et la Ville de Paris (juillet 1833) ; actes de la société (1831), pièces relatives à la construction du canal (plans) ; état des bateaux circulant sur le canal (1845) ; lettres et arrêtés préfectoraux concernant la construction du canal (1825-1836).

<sup>423</sup> Pierre-Simon Girard, *Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux ; sur le dessèchement et l'assainissement de Paris, et divers canaux navigables qui ont été mis en exécution ou projetés dans le bassin de la Seine pour l'extension du commerce de la capitale ; avec un atlas descriptif*, Paris, Chez Carilian-Goeury & Vor Dalmont, Librairies des Corps Royaux des Ponts et Chaussées et des Mines, , 1831-1845, t.1, p.172.

<sup>424</sup> *Ibid.*

<sup>425</sup> Frédéric Graber, « *Le canal de l'Ourcq : entre faveur politique et questions théoriques* », *Les dossiers de Pour la Science*, n° 27, mai-juillet 2006, pp. 26-29.

<sup>426</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, p. 50.

<sup>427</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, p. 51.

## B. Couverture du canal Saint-Martin : entre visées sécuritaires et contraintes de l'urbanité.

L'ambiguïté du Second Empire vis-à-vis de la batellerie s'est exprimée à l'occasion de la couverture du canal Saint-Martin qui eut pour conséquence de limiter la navigation : « *Cependant l'administration, loin d'agrandir le port, enlève au trafic des berges fort utiles*<sup>428</sup>. L'image du canal Saint-Martin s'était sensiblement dégradée. En premier lieu, le canal Saint-Martin passait pour un endroit mal famé, où des bandes prenaient plaisir à jeter les passants dans l'eau, cette fâcheuse « *pratique* » prit d'autant plus d'ampleur que le service des Canaux offrait une récompense à qui sauvait les noyés... Sa réputation de lieu « coupe-gorge » était d'ailleurs entrée dans l'imaginaire populaire, une pièce de théâtre lui a même été consacrée et connut un certain succès<sup>429</sup> : « *Redoutez à minuit le canal Saint-Martin*<sup>430</sup> ».

Plus globalement, le fait que la compagnie concessionnaire ait porté à la baisse le tirant d'eau du canal Saint-Martin comme condition pour achever les travaux entrepris sous le Consulat, en condamnait les perspectives de développement sur le long terme. D'ailleurs, cette société avait privilégié les revenus issus de la vente d'eau aux industriels à ceux de l'essor de la navigation... ce qui explique le piètre état du canal à la veille du rachat du canal par la Ville de Paris<sup>431</sup>. Plus grave encore, Émile Pereire proposa, en 1858<sup>432</sup>, aux actionnaires de la Compagnie des Docks de boucher le canal pour établir des voies de raccordement entre les magasins et les voies ferrées<sup>433</sup>... Si sa contribution s'avère difficilement mesurable, le canal semble bien avoir favorisé l'essor industriel des quartiers qui le bordaient, que ce soit en raison de la proximité de la navigation ou des disponibilités en eaux industrielles. Les

---

<sup>428</sup> François Maury, *op. cit.*, p.152.

<sup>429</sup> Sur le Paris criminel, voir Louis Chevalier, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Paris, Tempus, 2007, 608p.

<sup>430</sup> Charles Dupeuty et Eugène Cormon, *Le Canal Saint-Martin*, drame en 5 actes et 7 tableaux, présenté à Paris, pour la première fois, au théâtre de la Gaîté, le 12 juillet 1845, Marchant-Walder, Paris, p.16. Cette pièce reflétait le caractère ambivalent de la représentation de ce canal dans l'imaginaire populaire, puisque une page auparavant et à la fin de la pièce, les personnages scandaient : « Vive, vive à jamais le canal Saint-Martin », *ibid.*, p.15 et 47. Les couplets de la chanson montraient les vertus économiques du canal Saint-Martin qui faisait vivre de nombreuses professions (débardeurs, blanchisseuses, etc.) et approvisionnait la capitale, tout en constituant un espace de vie pour la population parisienne (pêcheurs, jeunes amoureux, etc.). Ce n'est évidemment pas la seule œuvre à faire référence à ce lieu. Le canal Saint-Martin sert également de décor à l'incipit au roman de Gustave Flaubert, *Bouvard et Pécuchet* (1881), et comme on l'a déjà vu dans le premier chapitre, Balzac avec *César Birotteau* (1837).

<sup>431</sup> Cela explique aussi, en partie, pourquoi la compagnie concessionnaire renonça rapidement à ses droits, car la partie couverte du canal signifiait autant de centaines de mètres de quais accessibles à des industriels ou des commerçants de perdus.

<sup>432</sup> Sur la Compagnie des Docks Napoléon et la Compagnie des entrepôts et des Magasins généraux, voir Jeanne Gaillard, *Paris, la Ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, pp. 369-381.

<sup>433</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 3781, Rapport d'Émile Pereire du 5 juillet 1858 à l'Assemblée générale de la Cie des Docks. Émile Pereire expose le projet de « remplacer le canal Saint-Martin par une voie ferrée qui serait alors bordée de des deux côtés par vos entrepôts et vos magasins, à deux kilomètres seulement du Chemin de fer de ceinture avec lequel ils peuvent se relier au moyen d'un embranchement depuis longtemps utilisés. »

industries chimiques et du raffinage du sucre se sont ainsi implantées dans les X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> arrondissements<sup>434</sup>, les rives du canal Saint-Martin accueillait plus particulièrement les industries mécaniques<sup>435</sup>.

Sur le plan urbanistique, la couverture du canal Saint-Martin, « *plus favorable à la circulation de surface qu'aux intérêts de la navigation*<sup>436</sup> » répondait à trois objectifs<sup>437</sup> : le premier consistait à structurer l'Est parisien dont les nombreuses communes venaient d'être rattachées à Paris par la loi du 24 juin 1860, le second était la création des avenues nouvelles entre les pôles de la Villette, République, Bastille et Nation. Le troisième, souvent négligé, mais peut-être le plus vital, visait à rationaliser l'approvisionnement en eau. L'ouverture des boulevards Voltaire, Richard Lenoir et l'actuel Jules Ferry devaient s'interpréter dans cette optique<sup>438</sup>. L'opinion traditionnelle fonde les réalisations haussmanniennes sur des considérations *essentiellement sécuritaires* afin de pouvoir faire maintenir l'ordre et faciliter l'évolution des troupes, notamment et plus spécialement dans l'Est parisien, peuplé et ouvrier, donc *a priori* défavorable au pouvoir impérial<sup>439</sup>. Cependant, il s'agissait là, selon Marc Gayda, d'idées reçues, tout au moins en partie. Il nous rappelle le contexte dans lequel avait été prise cette décision. Haussmann avait su, comme on l'a vu précédemment, élaborer des modes de financements assez originaux pour l'époque, et donc avait disposé de fonds importants pour le paiement des grands travaux qu'il avait entrepris. Sa méthode consista, entre autres, à vendre auprès des « *promoteurs* » de terrains à bâtir, dégagés des constructions anciennes à la suite d'expropriations.

Ce système connut néanmoins des limites, et les difficultés commencèrent... Il fallut par conséquent diversifier les financements, avoir recours à des impôts locaux et le vote de crédits de la part des assemblées municipales de Paris et départementale de la Seine. Mais celles-ci se montraient particulièrement mal disposées à l'égard d'Haussmann qui bouleversait un équilibre socioprofessionnel établi, et il devenait de plus en plus délicat pour le préfet de la Seine d'obtenir les crédits nécessaires. Afin de parvenir à ses fins, une des tactiques du préfet de la Seine consistait à invoquer le réflexe sécuritaire, ce qui lui permettait

---

<sup>434</sup> Les sucres coloniaux parvenaient notamment jusqu'au bassin de la Villette.

<sup>435</sup> Maurice Daumas et collab., *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris C.D.H.T.-C.N.A.M., 1976, pp.83; 103 et 116.

<sup>436</sup> *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, 1880, p.81.

<sup>437</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, pp. 43-45.

<sup>438</sup> L'ouverture du boulevard Prince-Eugène (aujourd'hui le boulevard Voltaire) par décret du 29 août 1857 impliqua directement l'abaissement du canal Saint-Martin.

<sup>439</sup> À *contrario*, le canal perdait aussi un intérêt stratégique en cas d'invasion étrangère... Les troupes répressives se retrouvaient plus à découvert, plus spécialement la cavalerie.

d'obtenir le vote favorable des élus inquiets des mouvements dans les quartiers ouvriers<sup>440</sup>. Dans ce cas, il s'agissait donc plus d'une manœuvre politique pour obtenir les fonds indispensables à des desseins plus vastes que celui de répondre à une réelle préoccupation stratégique<sup>441</sup>. Il ne s'agit bien entendu pas de faire d'Hausmann un défenseur de la classe ouvrière, ni de nier l'intérêt de cette couverture en termes de sécurité. D'ailleurs, il s'avère parfois malaisé de discerner dans ses mémoires, ce qui relève de sa volonté lors des événements, ou de l'autojustification *a posteriori*<sup>442</sup>. L'unique certitude, c'est que ses ambitions portaient en priorité sur les domaines de l'urbanisme, de l'hygiène et de salubrité<sup>443</sup>. Le passage de ses mémoires évoquant l'abaissement du canal Saint-Martin reflète cette ambiguïté. La vertu sécuritaire de cette opération n'est pas évoquée en première instance, Hausmann insiste avant tout sur des objectifs de circulation, puis achève son récit sur des questions d'hygiène et de considérations urbanistiques. Plus troublant encore, il insiste particulièrement tant sur l'enthousiasme de l'Empereur que l'on hésite sur la nature de ses intentions réelles. En effet, la mémoire a laissé une image bien déformée du personnage de Hausmann, à la suite de la « légende noire » propagée sous la III<sup>ème</sup> République<sup>444</sup>. Né dans la douleur, la nouvelle république avait toutes les raisons de noircir le régime antérieur, ne serait-ce pour en renforcer sa propre légitimité, et ceci d'autant plus que certains de ses acteurs avaient des responsabilités dans la défaite contre la Prusse. Le paradoxe résidait sans doute dans le fait que les plus fervents opposants au régime ont eux-mêmes alimenté le mythe Hausmann. En pourfendant la brutalité de ses réalisations, celles-ci s'en trouvaient rehaussées, et sans doute, bien au-delà de la réalité. Conséquence peut-être des excès de cette légende noire, une historiographie plus récente s'est efforcée au contraire de réhabiliter le Second Empire<sup>445</sup> et par voie de conséquence, les grands travaux haussmanniens<sup>446</sup>. Le préfet est présenté comme un visionnaire incompris, dont l'œuvre novatrice s'est révélée salvatrice

---

<sup>440</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.44.

<sup>441</sup> Cette pratique était courante de la part du préfet de la Seine, comme le souligne Nicolas Chaudun Voir Nicolas Chaudun, *Hausmann Georges Eugène*, préfet-baron de la Seine, Arles, Actes Sud, Paris, 2009, p.176.

<sup>442</sup> En effet, Hausmann se gargarise d'avoir introduit les squares et autres jardins publics, d'après le modèle londonien... Sauf que l'idée ne venait pas forcément de lui... Et plus encore, ces apports compensaient mal les énormes pertes d'espaces verts suite à des projets immobiliers, comme en fut victime le parc Monceau, et comme faillit l'être le jardin du Luxembourg... Sans compter les innombrables jardins privés et autres promenades disparus à la faveur des constructions. Les squares pouvaient ainsi apparaître comme de maigres compensations.

<sup>443</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.44.

<sup>444</sup> Immortalisée par Jules Ferry dans ses fameux « Comptes fantastiques d'Hausmann ». Voir Jules Ferry, *Les Comptes fantastiques d'Hausmann*, Paris, Armand le Chevalier, 1868. Pour faire le point sur l'historiographie des travaux d'Hausmann, consulter : Pierre Pinon, « Le double mythe Hausmann »,

<sup>445</sup> L'ouvrage qui a popularisé cette réhabilitation est sans doute celui de Philippe Séguin, voir Philippe Séguin, *Louis Napoléon le Grand*, Paris, Édition Grasset & Fasquelle, 1990, Le Livre de Poche, 1992, 575p.

<sup>446</sup> Voir par exemple, George Valance, *Hausmann le grand*, Paris, Flammarion, 2000, 362p. L'ouvrage suit finalement une démarche assez proche du précédent, mais appliquée au préfet de la Seine,

pour remédier à une crise urbaine en phase d'engloutir la capitale<sup>447</sup>. Selon les tenants de cette vision plus positive, l'argument sécuritaire tend plutôt à être évacué hormis curieusement pour les canaux parisiens. Un autre courant historiographique nuance cette réhabilitation. Certains historiens tendent à montrer la continuité dans laquelle s'inscrit Haussmann dans l'urbanisme parisien<sup>448</sup>. La redécouverte du contenu des commissions présidées par Henri Siméon tend à prouver que celles-ci ont joué une influence plus considérable que ne semblaient le laisser croire les mémoires d'Haussmann<sup>449</sup>. Les conceptions de Louis-Napoléon Bonaparte, devenu Napoléon III, se seraient donc révélées plus décisives que ce que l'on a pu penser. L'Empereur ne s'était pas contenté d'approuver les propositions de son préfet, ou de concrétiser les idées exprimées sur une simple carte coloriée<sup>450</sup>. Au fond, Haussmann apparaîtrait plus comme un exécutant brillant et énergique que réellement innovateur<sup>451</sup>, et les travaux qu'il dirigea se seraient inscrits dans les conceptions de son temps, et auraient reçu globalement l'assentiment général. Il semble bien que le percement des grands boulevards relevait avant tout de considérations de circulation plutôt qu'exclusivement sécuritaires, et résultait d'une longue réflexion menée depuis le siècle précédent par les urbanistes, architectes et déjà entreprises par les prédécesseurs de Haussmann<sup>452</sup>. Pour ce qui était du canal Saint-Martin, il faudrait peut-être plutôt se référer à la première partie des *Mémoires* d'Haussmann<sup>453</sup>. En effet, ce dernier souhaitait améliorer la circulation entre la Place du Château d'Eau et celle du Trône<sup>454</sup> qui était franchie par un pont fréquemment ouvert afin d'autoriser la circulation terrestre. Diverses études avaient été mises en œuvre, mais aucune

---

<sup>447</sup> Consulter Pierre Lavedan, *Nouvelle histoire de Paris. Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, Diffusion Hachette, 1975, + Supplément (1974-1993) de Jean Bastié, p.368 ; Philippe Vigier, *Paris pendant la monarchie de Juillet, 1830-1848*, Paris, Hachette- Nouvelle Histoire de Paris, 1991, p.207.

<sup>448</sup> Il n'est pas inutile de rappeler qu'Adolphe Alphand est resté aux commandes des travaux de Paris jusqu'en 1891. Nicolas Chaudun, *Haussmann Georges Eugène*, préfet-baron de la Seine, Arles, Actes Sud, Paris, 2009, pp.251-257. Ou encore Émilie Grandfond, « Les Embellissements du Paris post-haussmannien au temps d'Adolphe Alphand (1871-1891) », mémoire de master sous la direction de Jean-Pierre Chaline, Paris-IV Sorbonne, 2007.

<sup>449</sup> Pierre Casselle éd., *Commission des Embellissements de Paris. Rapport à l'empereur Napoléon III rédigé par le comte Henri Siméon*, dans *Cahiers de la Rotonde*, n° 23, Paris, 2000, 205p.

<sup>450</sup> *Mémoires*, t.2, p.53.

<sup>451</sup> Il fut sans doute un exécutant remarquable, ce qui n'était quand même pas rien.

<sup>452</sup> Toutefois, il ne faut pas pour autant complètement écarter le fait que le régime du Second Empire ait résulté d'un coup d'État. Reposant sur une légitimité des plus fragiles, il pouvait authentiquement nourrir la crainte d'une insurrection populaire, mais pas seulement, à savoir d'un renversement par les républicains et même les monarchistes. Sur les conceptions urbanistiques du siècle précédent, voir notamment : Jean Chagniot, *Nouvelle Histoire de Paris. Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1988, pp.153-181.

<sup>453</sup> Sur ce point, il diverge de Nicolas Chaudun ou Pierre Pinon, pour qui, la couverture du canal Saint-Martin semble bien liée à des raisons sécuritaires dans le quartier ouvrier. Pourtant, l'analyse de Marc Gayda paraît tout de même plus convaincante, ici, dans la mesure où la III<sup>ème</sup> République allait couvrir de nouvelles portions du canal.

<sup>454</sup> Il s'agit aujourd'hui respectivement des places de la République et de la Nation.

solution ne parvenait à satisfaire totalement le préfet : l'édification d'un pont tournant ne résolvait en rien l'interruption de la circulation lors du passage des bateaux. De plus, un pont fixe nécessitant d'importantes rampes rendait malaisée la desserte de l'ensemble du quartier. Ainsi, à la fin des travaux, l'hebdomadaire *l'Illustration* proclamait en 1862 : « *Plusieurs ponts à pivot établissaient une communication entre les deux bords, et ajoutaient ainsi à la difficulté de la navigation, qui avait à franchir des obstacles nombreux sur un très petit parcours. Ces passages, souvent interrompus, étaient, en outre, d'une incommodité fort grande pour la circulation publique. La canalisation souterraine supprime la plus grande partie de ces obstacles, et fait disparaître les inconvénients de ces nombreuses interruptions. De la gare de l'Arsenal jusque sous le bassin de la Douane, le canal n'offre plus qu'une nappe d'eau*<sup>455</sup>. »

La mise en souterrain réglait effectivement le problème, le croisement des voies principales qui étaient les boulevards Voltaire et Richard Lenoir, pouvait alors s'effectuer à niveau. Les travaux furent autorisés par un décret du 30 avril 1859 : « *C'est après bien des insomnies que me vint à l'esprit cette combinaison. Dès que Belgrand l'eut reconnue praticable, je me hâtai d'en porter la nouvelle à l'Empereur Napoléon III qui monta de suite à cheval pour s'en rendre compte*<sup>456</sup> ». Selon ses propres mots, l'ancien préfet de la Seine reconnaissait que la circulation constituait sa préoccupation prioritaire.

Le passage de ses mémoires évoquant l'abaissement du canal Saint-Martin s'avère révélateur de cette ambiguïté<sup>457</sup>. La vertu sécuritaire de cette opération n'est pas évoquée en première instance, elle ne figure que sur deux paragraphes, encore relèvent-ils plus de l'anecdote que d'un exposé péremptoire. Il est possible d'envisager que le préfet cherchait plutôt à enrober d'arguments sécuritaires pour justifier un projet onéreux<sup>458</sup>. En effet Haussmann souligne avant tout les objectifs de circulation, puis achève son récit sur des questions d'hygiène et urbanistiques. Plus troublant encore, il insiste plus spécifiquement l'enthousiasme de l'Empereur : « *J'ai rarement vu mon Auguste souverain enthousiasmé. Cette fois, il le fut sans réserve, tant il attachait de prix dans son intérêt d'ordre public, au travail par lequel je proposais de faire disparaître l'obstacle permanent dont le plan d'eau,*

---

<sup>455</sup> *L'Illustration*, janvier 1862.

<sup>456</sup> Eugène Haussmann, *Mémoires du baron Haussmann, II, Grands travaux de Paris*, Paris, Victor-Havard, éditeur, 1893, t. 2, p.318.

<sup>457</sup> Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.44.

<sup>458</sup> Pour être tout à fait honnête intellectuellement, on peut aussi avancer l'argument opposé : Haussmann pourrait avoir enrobé de motifs urbanistiques pour justifier un ouvrage essentiellement répressif. Toutefois, à la lecture attentive du texte, cela ne semble guère convaincant.

*trop élevé, du bief du Canal menaçait, soit, la circulation commode, soit, l'établissement, à peine voyant, d'un bout à l'autre de la ligne magistrale d'où l'on pourrait, au besoin, prendre à revers tout le Faubourg Saint-Antoine*<sup>459</sup> ». Cet extrait laisse entrevoir le soupçon du procédé haussmannien consistant à invoquer les motivations sécuritaires pour mieux convaincre du bienfondé des travaux qu'il projetait. Certes, plus loin, lui-même recourt à un argumentaire assez proche : « *Bien plus, le Boulevard que je projetais au-dessus du Canal couvert, et dont le nom me fut indiqué par l'Empereur devait substituer, au moyen de défense que le Canal offrait aux émeutiers une nouvelle voie d'accès dans le centre habituel de leurs manifestations*<sup>460</sup> ».

De manière paradoxale, Haussmann s'étonne de la pléthore de pétitions émanant de populations ouvrières et même d'industriels et de commerçants, dont l'activité était censée dépendre fortement du canal : « *Détail curieux ! lorsque mon projet fut mis à l'enquête, plus de 30,000 dépositions favorables provenaient surtout des classes ouvrières*<sup>461</sup> ». L'œuvre du Second Empire ne s'opposait pas de manière exclusive aux classes populaires, mais potentiellement tout autant aux industriels et négociants dont il dénonçait la nocivité des activités, au moins dans la Paris *intra-muros*, et donc du caractère insalubre du canal en évoquant les : « *miasmes délétères de ses eaux, renouvelées insuffisamment, comme des mérites divers de la promenade nouvelle, dont la promesse charmait les petites gens*<sup>462</sup>. » À le lire, l'abaissement du canal Saint-Martin faisait presque office « d'œuvre sociale », ou tout au moins de salubrité publique... Il est vrai que les canaux parisiens transportaient des quantités considérables de matériaux de construction, les transbordements de plâtre s'étaient révélés si nuisibles, qu'ils furent prohibés sur les quais du grand bassin de la Villette. Les poussières de plâtre créaient des conflits avec d'autres entrepreneurs qui leur reprochaient de détériorer les sucres, d'encrasser les mécanismes des grues<sup>463</sup>... En outre, la qualité de l'eau s'en ressentait, celle-ci se caractérisait par une quantité anormale de sulfate et de sels de chaux<sup>464</sup>. Cette

---

<sup>459</sup> Haussmann, *Mémoires*, t.2, p.318.

<sup>460</sup> Haussmann, *Ibid.*, p.318

<sup>461</sup> Plus curieux encore, Haussmann montre même une forme de mépris à l'égard des commerçants et industriels usagers des quais canal Saint-Martin, car ils se montraient peu soucieux de l'état sanitaire du quartier : « *Les 500 autres avaient été presque toutes faites par des négociants et industriels, qui profitaient du service à quai du canal, sans souci, pour la population, des miasmes délétères de ses eaux, renouvelées insuffisamment (...)* » *Ibid.*, pp. 318-319. Si son œuvre semblait destinée à la bourgeoisie, elle ne l'était donc pas forcément à l'industrie parisienne.

<sup>462</sup> Haussmann, *Mémoires*, t.2, pp.318-319.

<sup>463</sup> Emmanuelle François, « Le XIX<sup>e</sup> siècle du bassin de la Villette », mémoire de maîtrise sous la direction de Michelle Perrot, Université de Paris VII, U.E.R. de géographie, Histoire et science de la société, octobre 1984, p.120.

<sup>464</sup> Le transport du plâtre représentait une part significative du trafic, notamment sur le canal de l'Ourcq. En outre, plus de la moitié de ces plâtres passaient par le canal Saint-Martin. En outre, il fallait ajouter que le bassin

assertion était révélatrice d'un projet urbain où les activités industrielles n'avaient plus « droit de cité » dans la ville<sup>465</sup>. Le préfet parlait *des « mérites divers de la promenade nouvelle, dont la promesse charmait les petites gens*<sup>466</sup> ».

L'étonnement d'Haussmann résultait de l'association que l'on établissait entre classes laborieuses et criminelles. Cela n'aurait pourtant pas dû tant le surprendre, même si cela posait la question des relations entre l'activité industrielle et commerciale locale et l'activité fluviale. En effet, les deux n'étaient pas forcément connectées de façon permanente, et à la faveur du développement des quartiers bordant le canal, les activités économiques se diversifiaient de plus en plus, au point de devenir totalement étrangères à la voie d'eau, voire se montraient hostiles en termes de circulation. Au fond, la population ouvrière ressentait tout autant le besoin de circuler, et le canal représentait un obstacle gênant. Il n'était pas non plus impossible qu'ouvriers et industriels ne se montraient guère conscients du péril que la disparition de ces lignes de quai pouvait représenter pour la pérennité de leur activité sur le très long terme. En effet, les deux réalités pouvaient coexister. En outre, les populations d'artisans et ouvrières ont eu tendance à demeurer dans leurs quartiers d'origine, soucieuses de la proximité de leurs clientèles. Les faubourgs se sont développés grâce à l'apport de populations nouvelles, d'origine rurale ou provinciale<sup>467</sup>. En outre, pour des raisons financières, certains travaux se limitaient aux bordures des grands boulevards, les quartiers conservant quasiment leur structure antérieure, ce qui prouve que l'œuvre du Second Empire a moins transformé la ville que ce que l'on pourrait le croire<sup>468</sup>. Le centre ancien demeurait encore très populaire, tandis que s'embourgeoisait à l'ouest, et plus particulièrement le nord-ouest de la capitale. Ils ne firent souvent qu'accentuer les formes de ségrégation sociale entre quartiers populaires, quartiers intermédiaires et quartiers bourgeois. Et force est de constater que les conceptions urbanistiques supposées sécuritaires, si elles semblaient avérées et au fondement de l'urbanisme du Second Empire, ne montrèrent pas leur pertinence, dans la

---

de la Villette pouvait servir de sanitaires publics... Eugène Belgrand, *Historique du service des eaux depuis l'année 1854 jusqu'à l'année 1874*. Note à M. le préfet de la Seine, Paris, Dunod, 1875, p.2.

<sup>465</sup> Le centre-ville avait ainsi connu un essor considérable de son activité industrielle dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, soit un triplement. Voir Maurizio Gribaudi, *Paris, Ville ouvrière. Une histoire occultée 1789-1848*, Paris, La Découverte, 2014, p.202.

<sup>466</sup> Haussmann, *op.cit.*

<sup>467</sup> Florence Bourillon, « La rénovation de Paris sous le Second Empire : étude d'un quartier », in *Revue historique*, n° 563, 1987, pp. 135-159.

<sup>468</sup> Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Seuil, 1993, p.90.



mesure où les barricades se sont dressées peu ou prou aux mêmes endroits en juin 1848 et 1871<sup>469</sup>.

L'abaissement du canal Saint-Martin représentait malgré tout une opération colossale. Il était prévu d'élever un barrage en amont du pont du Faubourg du Temple et de vider ensuite l'eau du bief neutralisé et retirer près de 23 000 mètres cubes de vases<sup>470</sup>. Les opérations de terrassement étaient destinées à abaisser le lit du canal de 5,50 m. Les travaux furent accomplis en 21 mois. Réalisée en 1861-1862 par l'ingénieur Rozat de Mandres, la voûte de la rue Richard Lenoir représenta un véritable tour de force technique, autant par sa largeur que par sa faible épaisseur, variant de 4,40 m au niveau des piédroits à seulement 0,80 m d'épaisseur, dominant le plan d'eau à 4,85 m. Le tunnel se trouvait réduit à 16 m de large avec des trottoirs de 1,75 m pour le halage des bateaux. L'éclairage était assuré naturellement par le percement d'une trentaine d'oculi de 3 mètres de diamètre, ce qui permettait en même temps la ventilation de l'ouvrage<sup>471</sup>.

La couverture du canal Saint-Martin contribua ainsi à une profonde restructuration des quartiers l'environnant. Les divers entrepôts, appentis ou petits immeubles bâtis pour servir la navigation ne présentaient plus aucune utilité et ont cédé la place à de nouveaux immeubles de rapport<sup>472</sup>. Malgré cette sérieuse amputation, le trafic s'est maintenu à un niveau élevé jusqu'à la fin du Second Empire et même par la suite<sup>473</sup>, en passant de 678 000 à 918 336 t entre 1867 et 1869<sup>474</sup>. Cela montre les contradictions permanentes résultant du conflit entre les desseins urbanistiques et les conséquences de celles-ci qui nécessitaient justement de faire appel à la batellerie pour leur mise en œuvre<sup>475</sup>. Circulation et préoccupations sécuritaires se mêlaient étroitement, et fonctionnaient de manière concomitante. L'assainissement sanitaire

---

<sup>469</sup> À l'inverse, le coup d'état du 2 Décembre n'a pas eu besoin de ces grands travaux pour réussir. En outre, les grands boulevards peuvent tout autant se retourner contre le répressur en le mettant à découvert contre des francs-tireurs.

<sup>470</sup> Toutefois, la gare de l'Arsenal demeura ouverte à la navigation, elle permit le transport des matériaux et des déblais. Passant sous la voûte de la Bastille et longeant la rigole d'épuisement, une voie ferrée fut établie afin de convoier les déblais jusqu'à la gare où ils étaient évacués dans des bateaux qui les acheminaient pour être déchargés sur des ports en Seine. Cette mini ligne de chemin de fer amenait la meulière, le sable et les divers matériaux parvenant par la rivière. Signe des relations paradoxales entre les voies ferrées et la voie d'eau, les moellons ont été extraits des carrières de Saint-Maur et transportés par le chemin de fer de Vincennes, ou de la vallée de l'Oureq et convoyés par les canaux de l'Oureq et Saint-Martin.

<sup>471</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 1839-1841 Abaissement du canal : rapports et ordres de service de l'ingénieur, arrêtés préfectoraux, notes de calculs, plans, devis estimatif, avant-métré des travaux, bordereau de prix. 1859-1878.

<sup>472</sup> Le nouveau quartier fut alors rebaptisé du nom de deux industriels propriétaires d'une manufacture de tissus rue de la Roquette connus pour leur réussite sociale, Richard-Lenoir.

<sup>473</sup> M. Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et librairie des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, 1885, annexe n°6.

<sup>474</sup> *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, année 1880, p.43.

<sup>475</sup> Sur ce sujet, voir le sixième chapitre, à la fois en ce qui concerne la seconde couverture du canal Saint-Martin, mais également les tensions exercées sur les ports de Seine en raison des travaux liés au métropolitain.

s'accompagnait d'un « assainissement social », qui supposait une « désindustrialisation » urbaine. La disparition visuelle ne résidait pas uniquement dans la couverture sur deux kilomètres du canal Saint-Martin, mais tout autant dans son enfoncement. Il en résultait donc une profonde mutation de la physiologie tant du canal Saint-Martin, que d'un paysage urbain qui durant les quelques décennies de fonctionnement du canal, avait pris une tonalité pittoresque et « maritime » : « *Lorsque cet immense travail sera terminé, le canal Saint-Martin ne sera plus reconnaissable : l'aspect hollandais que présentaient ses bassins, ses écluses, ses ponts tournants, aura fait place à un véritable parc et ce changement de décoration ne sera pas une des moindres merveilles des grands travaux qui s'exécutent dans la ville de Paris*<sup>476</sup>. »

Les installations servant aux activités en relation avec le canal disparurent pour laisser place à de nouveaux immeubles de rapport. Cependant, les travaux de couverture ne furent pas totalement négatifs pour la navigation, puisque, de manière paradoxale, comme en témoignait un rapport du service municipal des travaux publics d'octobre 1861, ils favorisèrent les opérations de halage<sup>477</sup>, les haleurs n'ayant plus à traverser les cinq ponts qui traversaient l'ancienne portion de canal<sup>478</sup>. En outre, le chemin de halage n'était plus embarrasé par des marchandises ou des bateaux en train de décharger leurs marchandises, et qu'il était nécessaire de contourner. La couverture du canal Saint-Martin signifia donc également une modernisation des conditions de navigation. Peu après la remise en eau du canal, durant l'été 1861, on procéda à des essais de touage sous la direction de l'ingénieur Arnoux<sup>479</sup>. La chaîne de touage placée dans les eaux du canal permettait de remorquer le toueur à vapeur « Richard Lenoir » qui apportait un gain significatif de temps, à savoir la moitié de la durée du parcours antérieur. Cette opération ne visait pas simplement la modernisation des conditions de navigation, mais contribuait à améliorer l'image de la marine des canaux. L'ingénieur Belgrand faisait ainsi observer en novembre 1861 que l'on ne pouvait « *laisser sous les yeux des habitants le spectacle affligeant du halage à col d'homme*<sup>480</sup> ». Les autorités craignaient également des mouvements concertés destinés à perturber le trafic, même si le milieu des haleurs s'avérait plutôt désorganisé<sup>481</sup>.

---

<sup>476</sup> *L'Illustration*, 18 janvier 1860.

<sup>477</sup> Il est à noter que le halage animal n'a jamais été autorisé sur ce canal, les bateaux étant tirés par des haleurs ou selon le poids des cargaisons, par des barques avec un ou plusieurs rameurs.

<sup>478</sup> Rapport cité dans Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.88.

<sup>479</sup> L'ingénieur Arnoux avait dirigé la construction de la ligne de chemin de fer de Paris à Sceaux.

<sup>480</sup> Cité par Marc Gayda, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p.88.

<sup>481</sup> En 1859, il existait trois catégories de haleurs : 1. Une trentaine d'hommes dépendant d'un centre établi au boulevard de la Villette pour descendre les bateaux en direction de la Seine, ou remonter les bateaux ayant déchargé à l'intérieur du canal Saint-Martin ; 2. Une quarantaine de haleurs au bassin de l'Arsenal pouvant

L'abaissement du canal Saint-Martin ne se bornait pas aux questions sécuritaires immédiates et circulatoires, il s'inscrivait dans une vaste politique de l'eau décidée sous le Second Empire. Haussmann visait une réorganisation en profondeur les services municipaux dont les moyens techniques, humains et financiers lui semblaient sous-dimensionnés face aux défis auxquels ils se trouvaient confrontés, et à plus forte raison, face aux travaux colossaux que lui-même envisageait et de manière plus immédiate, à l'agrandissement de de la ville qu'impliquait l'annexion des communes avoisinantes. La question de l'eau s'avérait donc stratégique. Les questions de l'eau était significative de cette volonté de réorganisation administrative. Au-delà des travaux proprement dits, le regroupement des services de l'eau lui avait semblé nécessaire, et ses conceptions sont clairement affichées dans ses mémoires :

*Dès 1860, afin de concentrer, dans un seul service embrassant l'ensemble de la Ville agrandie, les distributions d'eau de toutes provenances, le Conseil Municipal avait délibéré, sur ma proposition, le Rachat, moyennant 60 annuités de 1,160,000 francs chaque, représentant un capital de plus de 21 millions, et payables à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1861, non seulement, des Concessions faites à la Compagnie Générale des Eaux par les communes annexées, mais encore, de tous les Établissements et Usines de cette puissante Société, qui prit ensuite la Régie Intéressée des Eaux de Paris livrées à la consommation particulière. Le Traité de Rachat, passé le 11 Juillet, avait été sanctionné par un Décret d'approbation rendu, sur l'avis du Conseil d'État, le 2 octobre suivant<sup>482</sup>.*

En réalité, il s'agissait bien d'une forme de réappropriation des eaux de Paris sous la forme d'un rachat en régie intéressée. Haussmann envisageait un doublement des disponibilités en eau pour la capitale ce qui impliquait d'énormes investissements, car la configuration géologique de Paris faisait que l'on devait prélever les eaux domestiques beaucoup plus loin pour obtenir les volumes nécessaires. S'appuyant sur les nombreuses études menées par Belgrand, il est parvenu à convaincre un conseil municipal encore très réticent, afin de distinguer un réseau privé et public lors de la séance du 12 janvier 1855. En d'autres termes, il les persuada de la pertinence de fournir la population en eau de source, de meilleure qualité<sup>483</sup>. Les eaux du canal de l'Ourcq et de la Seine devaient être réservées désormais aux services. En 1854, les eaux de l'Ourcq représentaient encore les trois-quarts de l'approvisionnement en eau de la Ville de Paris<sup>484</sup>. Par ailleurs l'absorption des communes avoisinantes signifiait l'apport de près de 500 000 habitants à qui il fallait fournir une d'eau de qualité et à un prix équivalents. Or, les canaux et les eaux de Paris avaient été concédés à

---

effectuer l'avalage des bateaux au retour ; 3. Des haleurs œuvrant pour des entreprises désignées. Ces hommes pouvaient être de simples débardeurs assurant en supplément le travail de halage.

<sup>482</sup> Haussmann, *Mémoires*, t.2, pp.317-318.

<sup>483</sup> En effet, beaucoup se méfiaient des eaux puisées en profondeur, et demeuraient convaincus de la valeur supérieure des eaux de la Seine.

<sup>484</sup> Il n'est pas inutile de rappeler que les eaux de l'Ourcq représentaient respectivement 74% des eaux distribuées en moyenne par jour à Paris en 1854, contre 21% pour les eaux de la Seine. Eugène Belgrand, *Historique du service des eaux depuis l'année 1854 jusqu'à l'année 1874. Note à M. le préfet de la Seine*, Paris, Dunod, 1875, pp.11-12.

des sociétés privées distinctes, ce qui réduisait la marge de manœuvre de la municipalité. Au final, ces concessions ne s'étaient pas révélées si intéressantes pour la Ville de Paris.

Le traité de rachat est passé le 11 juillet 1860<sup>485</sup>, et sanctionné par un décret d'approbation du 2 octobre de la même année. La municipalité s'est substituée à la Compagnie générale des eaux dans la possession des établissements et dans le droit de vendre l'eau. En compensation, la compagnie recevait pour une durée de cinquante ans une somme annuelle de 1,16 millions de francs, payée mensuellement ; à titre de prime, le quart de la somme excédant une recette de 3,6 millions à 6 millions de francs et le cinquième de la somme excédant 6 millions. La compagnie devait se charger des abonnements, de la surveillance de la distribution des eaux dans les propriétés particulières, filtrage de l'eau vendue dans les fontaines marchandes, des perceptions. Ces conditions ne s'avéraient pas forcément avantageuses pour la Ville, Maxime Ducamp en dénonçait le coût onéreux<sup>486</sup>.

Autre conséquence, le rachat de la concession du canal. Le chômage forcé du canal Saint-Martin, durant les travaux de couverture, entraîna la liquidation du concessionnaire Hainguerlot, président de la Compagnie des Canaux. La disparition de ces milliers de mètres linéaires de quais signifiait autant de péages et de revenus perdus. Et ce d'autant plus que la compagnie concessionnaire avait eu la fâcheuse tendance à multiplier les implantations d'établissements industriels ou commerciaux qui n'entretenaient pas toujours des relations immédiates avec le canal. Or, le projet du Second Empire visait sur le long terme une désindustrialisation de la capitale. Avec le décret du 30 avril 1859 déclarant d'utilité publique le projet d'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, la Compagnie concessionnaire se considéra comme expropriée pour cause d'utilité publique et proposa un arrangement à l'amiable à la Ville de Paris. Elle réclama une indemnité de 6 millions de francs le 12 septembre 1859. Une réunion se tint le 12 septembre 1859 après que les travaux d'abaissement aient débuté le 1<sup>er</sup> novembre 1859 pour discuter de la rétrocession du canal Saint-Martin. La question donna lieu à un procès entre la Ville de Paris et la Compagnie, M. Vavin servant de médiateur auprès de la Ville. Le Conseil municipal finit par accepter les propositions d'arrangement de la Compagnie par une délibération du 31 août 1860.

Le traité a été signé le 9 juillet 1861 entre le baron Eugène Haussmann, sénateur de l'Empire, grand officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, préfet du département de la Seine et MM. Alexis Vavin, notaire honoraire, ancien député Frédéric, Adolphe Mercuard,

---

<sup>485</sup> .A.P. D3 S<sup>5</sup>/1, Préfecture de la Seine, Rachat à la Compagnie des canaux par la Ville de Paris de la concession du canal Saint-Martin, 27 juillet 1860.

<sup>486</sup> Maxime Ducamp, *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris : Hachette, 1869-1875, 6 vol., p.260.

banquier et Antoine, Louis, Christophe Dupin, membre de l'Ordre impérial de la Légion d'honneur, alors président de la Compagnie. La Ville devait verser 1 338 800 francs, censés compenser la perte causée par l'arrêt de la navigation. Le versement a été aussitôt effectué. La Ville devait payer pour le prix de l'abandon de tous ses droits pour la période restante, 61 annuités de 180 000 francs payables le 16 janvier 1862 et tous les 16 janvier suivants. Le traité fut déposé chez Maître Du Boys, notaire à Paris. Le 15 novembre 1862, la Ville a remis à la Compagnie 3 590 bons de liquidation au porteur de 949 francs chacun à 5% par année, et ce, jusqu'à la fin du remboursement. Cette opération pourrait s'inscrire dans la logique de rachat des concessions sur les canaux par le Second Empire, mais il était aussi fortement lié à des motivations spécifiques au contexte parisien, à savoir le renforcement du contrôle sur l'alimentation en eau de la capitale et des revenus qui pouvaient en résulter<sup>487</sup>. En effet, c'était sans doute un des aspects essentiels à la fois de l'abaissement du canal Saint-Martin et du rachat de la concession.

Les activités portuaires se trouvaient ainsi placées sous une triple administration : les ingénieurs de l'État, ceux de la Ville de Paris sur le canal Saint-Martin, la Compagnie des canaux sur le bassin de la Villette et les canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq. Les concessionnaires tendirent à envisager principalement la rémunération à tirer de leur entreprise, sans trop se soucier de l'étanchéité du canal de l'Ourcq. En outre, ils cédaient des quantités notables d'eau aux établissements riverains<sup>488</sup>. Or, les années 1861-1865 furent caractérisées par des périodes de sécheresse qui réduisirent d'autant plus le débit du canal de l'Ourcq. Il en résulta deux conséquences : d'une part, la navigation se vit sensiblement perturbée, voire carrément interrompue, d'autre part, la Ville, se trouva privée du volume d'eau qu'elle s'était réservée. Dans de telles conditions, le conseil municipal décida d'établir deux usines hydrauliques à Tribaldou<sup>489</sup> et Isles-les-Meldeuses<sup>490</sup> afin de puiser dans la Marne et rejeter dans l'Ourcq un volume quotidien de 83 000 m<sup>3</sup> d'eau. Ces éléments expliquaient le rachat complet au cours de la période suivante en 1876.

---

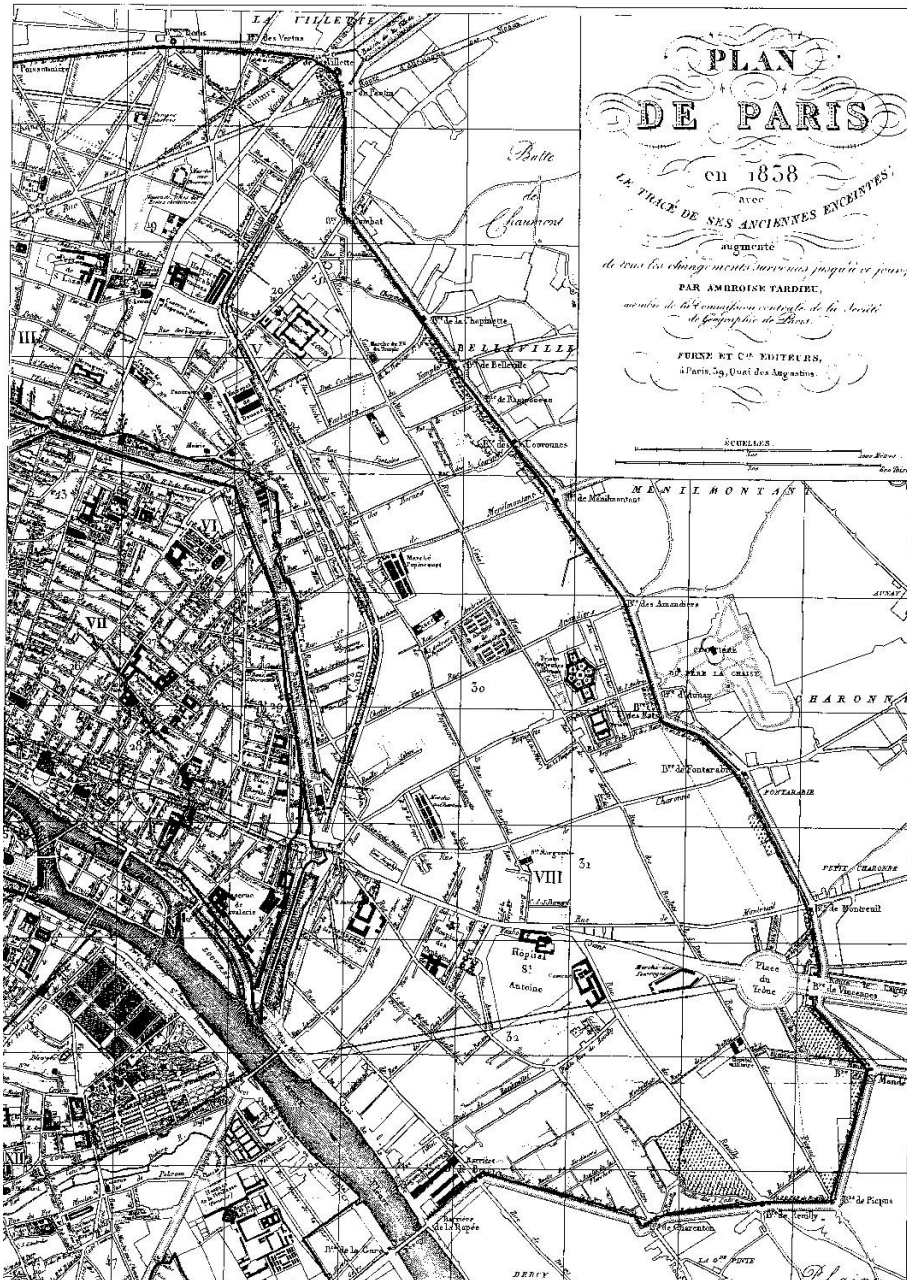
<sup>487</sup> Il n'est pas inutile de rappeler que le canal de l'Ourcq distribuait de 120 000 à 130 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour, soit entre le tiers et la moitié du cube total de l'eau consommée dans la capitale. Voir Annuaire statistique de la Ville de Paris pour l'année 1880, p.41.

<sup>488</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 940-942, Canal Saint-Martin. Toueur (1928-1934) tableau comparatif des dépenses d'eau faites par les canaux St-Denis et St-Martin (1862-1874).

<sup>489</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 541 : Canal de l'Ourcq et canal St-Denis : rachat de la Ville (1875-1876), usine de Tribaldou.

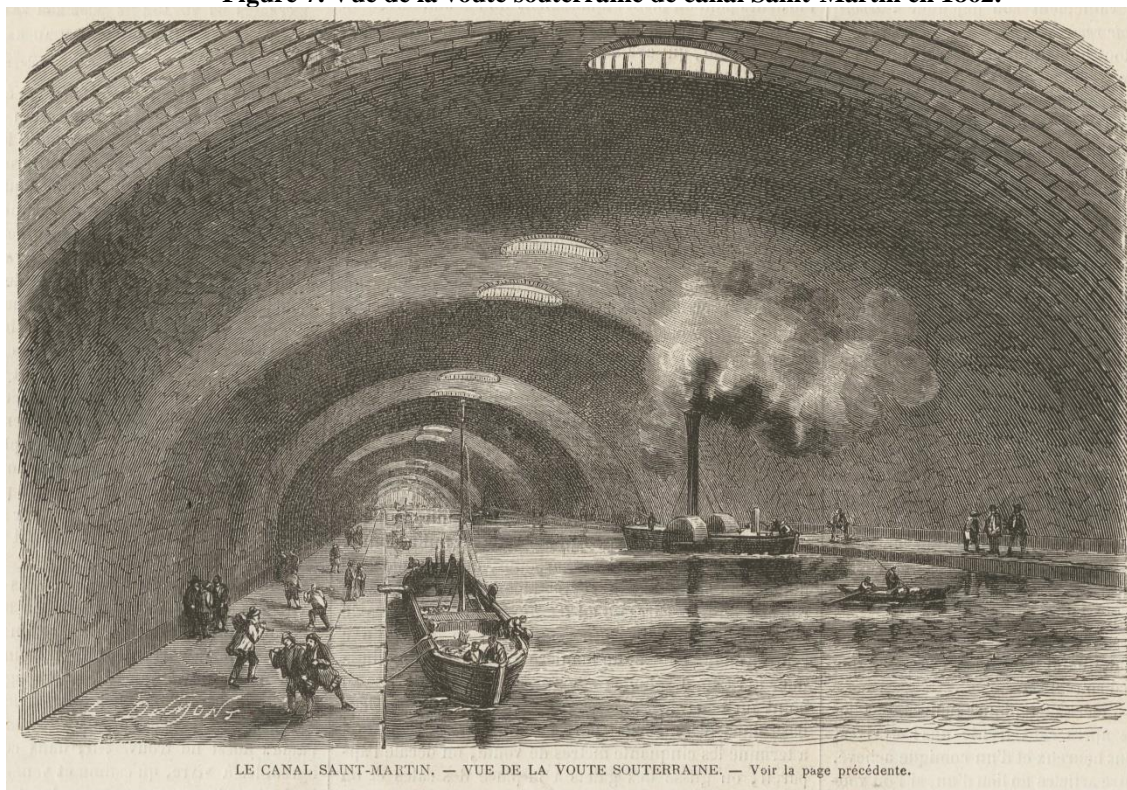
<sup>490</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 508, Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux autorisation et divers, 1882-1884. Acquisition : Usine d'Isles-les-Meldeuses, 1868-1884.

Carte 5. Tracé du canal Saint-Martin dans les années 1830.



Source : Plan de Paris d'Ambroise Tardieu, 1838.

Figure 7. Vue de la voûte souterraine de canal Saint-Martin en 1862.



Source : L. Dumont, *L'Illustration, Journal universel*, 1862 (Musée de la Batellerie).

## II. BOULEVERSEMENTS DU COMMERCE PARISIEN : LES ENTREPÔTS DE PARIS.

### A. Les raisons d'un échec.

L'échec relatif de l'entrepôt des Marais tenait, dans une certaine mesure, à une gestion et une tarification inadéquates. Ce non-succès ne découragea pas pour autant ceux qui aspiraient à développer le transit dans la capitale et estimaient des réformes nécessaires pour y parvenir. Un rapport du 31 janvier 1859 de la chambre de commerce de Paris décrivait la fin de l'aventure des deux entrepôts parisiens : « *Nous avons eu deux entrepôts ; l'un a dû être fermé, les recettes n'y pouvant couvrir les dépenses ; l'autre après être passé de, main en main, semble toucher à son déclin et ne peut servir à ses actionnaires ni intérêts ni dividende*<sup>491</sup> ». Si l'aventure des entrepôts liés à la voie d'eau échoua, était-ce dû à « *l'industrialisation* » de la voie d'eau, conséquence de sa spécialisation dans le transport de masse pour lequel la voie d'eau restait compétitive ? On pourrait répondre positivement, tout en nuancant cette thèse. Si les chemins de fer et le télégraphe ont profondément modifié les pratiques commerciales, pourquoi entreposer des marchandises à Paris ? En effet, cela

<sup>491</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris. Manutention du Commerce près de la Douane de M. Moreno-Henriques, Directeur de la Manutention du Commerce près la Douane, 18 janvier 1859.

supposait de payer des frais de transport, alors que les conditions techniques et économiques ne l'incitaient plus. La rapidité des transports et des télécommunications autorisaient une adaptabilité bien supérieure face aux fluctuations de la demande... Néanmoins, cette analyse ne saurait satisfaire entièrement : il fallait considérer la réalité de l'état des réseaux existants. Le réseau fluvial apparaissait encore vétuste, décourageant toute velléité de transit par voie d'eau. La route était loin d'offrir les avantages du siècle suivant... Les chemins de fer n'ont par ailleurs jamais vraiment désiré établir un partenariat avec la voie d'eau, mais au contraire, et s'efforcèrent au contraire d'intensifier la concurrence et si possible ralentir les travaux d'infrastructures en faveur de la voie d'eau... La navigation sur la Basse-Seine ne bénéficia réellement de l'innovation décisive que représentait le barrage mobile qu'assez tardivement, et cela, au moment même où la voie ferrée prit son essor. Il était paradoxal que l'on escomptât sur des perspectives de trafic sur la Basse-Seine à un moment où cette route fluviale demeurait, malgré les importants efforts d'aménagement, onéreuse et moins développée qu'en amont. Le réseau fluvial permettait-il réellement le transit vers l'Allemagne ou la Suisse sans aménagement approprié ?

Il fallait encore ajouter une autre donnée : l'ampleur même du marché parisien qui se trouvait en pleine expansion. Cet essor ne favorisait pas nécessairement le transit, car le marché local absorbait les marchandises importées de province ou de l'étranger pour les consommer ou les transformer. Le commerce parisien semblait donc avoir une vocation plus locale qu'internationale<sup>492</sup>. L'activité économique intra-muros se tournait alors davantage vers les industries du luxe, l'artisanat... que vers la grosse industrie proprement dite<sup>493</sup>. Or, ce type d'activités ressentait moins le besoin de bénéficier d'un transport bon marché, les prix des produits finis justifiant leur qualité... que d'un transport souple, rapide et sûr, même onéreux, les quantités étant relativement faibles, du moins si l'on raisonne en termes de tonnage. En revanche, ces activités s'avéraient susceptibles de suivre les fluctuations de la demande et des prix, c'est-à-dire qu'elles étaient propices à la spéculation. Développer le commerce de transit revenait en définitive à favoriser la concurrence étrangère...

Le manque d'adaptation des modalités commerciales de ces entrepôts était patent, aussi bien de la part de l'Administration, qui imposa souvent des règles irréalistes, voire

---

<sup>492</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp.369-374.

<sup>493</sup> Même si cette assertion mérite d'être largement nuancée. En tout cas, il n'existait pas de grandes implantations sidérurgiques comparables au Creusot ou Krupp par exemple. Il existe tout de même des industries lourdes, à l'instar de la société Ernest Goüin et C<sup>ie</sup> qui est la première société de construction de matériel ferroviaire créée à Paris. Cet établissement a été fondé aux Batignolles, par Ernest Goüin en 1846. Par la suite, elle a laissé la place à la Société de construction des Batignolles en 1871. Voir Rang-Ri Park-Barjot, *La Société de construction des Batignolles: Des origines à la Première Guerre mondiale (1846-1914)*, Presses Paris Sorbonne, 2005, p.544.



injustes face aux entrepôts maritimes par exemple, et trop soucieuse de contrôler le commerce de la capitale, mais aussi peut-être de la part de concessionnaires manquant d'esprit commercial. Les carences gestionnaires des concessionnaires paraissaient évidentes, ou bien relevant de « délires » modernisateurs, ils ne semblaient guère s'interroger sur l'évolution du marché et comment réagir face aux flux commerciaux ou bien visant plus à un enrichissement personnel... Cette avidité jouait elle-même sur ces représentations fantasmagoriques... Paris apparaissait tel un « monstre » en plein essor dévorant les ressources, démographiques, intellectuelles et économiques du pays. Le tracé du chemin de fer en étoile est bien connu, mais il en allait de même sur le plan hydrographique. La capitale apparaît remarquablement placée à la confluence de quatre grands cours d'eau, les canaux renforçant encore cet état de fait. Pourtant, le transit par voie fluviale ne connut pas l'essor escompté.

En 1844, les actionnaires découvrirent dans les caisses du concessionnaire, M. Thomas un déficit de 60 000 francs... On lui associa alors un cogérant qui combla le déficit, un certain M. Louis Jonnart, fils de l'Inspecteur des Douanes qui avait assisté à l'ouverture de l'entrepôt. Ce dernier demeura l'unique gérant suite au décès de M. Thomas<sup>494</sup>. Le personnage ne semblait guère armé pour relever l'établissement déficitaire : « *C'est un homme faible, peu propre à conduire un établissement en mauvais état, et qui eut trouvé la ruine, sans l'intervention de son père dont l'habileté est bien connue*<sup>495</sup> ». De manière prévisible, la gestion de M. Jonnart ne fit que peu de progrès au cours des huit années qui suivirent, même si les actionnaires touchèrent quelques intérêts et dividendes... M. Louis Jonnart céda ses droits de gérant pour une indemnité de 200 000 francs à MM. Cusin, Legendre et C<sup>ie</sup>. banquiers de leur état. Ces derniers modifièrent immédiatement, et en profondeur, grâce à un décret du 8 octobre 1852, la Société des entrepôts, en portant son capital de 1 500 000 à 50 000 000 francs<sup>496</sup>... Situé dans le quartier de l'Europe, la société prit alors le nom prestigieux de « Dock Louis Napoléon ». La gestion de ces derniers se révéla encore plus catastrophique, car leur objectifs reposaient sur des bases beaucoup moins réalistes : « *MM. Cusin, Legendre*

---

<sup>494</sup> L'entrepôt des Marais avait été adjugé le 23 juillet 1833 pour une durée de 81 ans à Albert Thomas. La première pierre avait été posée, en grande pompe, le 29 juillet 1833, en présence du roi Louis-Philippe. L'ouverture pour la réception des marchandises survint le 1<sup>er</sup> avril 1834, alors même que les travaux n'avaient pas été achevés. Voir : Claire Lemerrier, « La Chambre de Commerce de Paris, 1803-1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques », sous la direction de Gilles Postal-Vinay, *École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS)*, 2001, pp.618-624 ; Sara Von Saurma, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in Béatrice Andia, Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris, Délégation à l'action artistique de Paris*, Paris, 1994, pp.118-132.

<sup>495</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *op. cit.*

<sup>496</sup> Sur l'histoire des Docks Napoléon, consulter : Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp.369-374.

*et Cie, on le sait, n'eurent pas précisément en vue la prospérité des Docks Napoléon, et cet écart des plus simples, loin du succès, les amena de chûte en chûte à engloutir 10 millions nets de capital, à rendre les 15 autres millions difficiles à réaliser, et enfin à s'asseoir sur les bancs de la police correctionnelle<sup>497</sup> ». La volonté des gérants visait à s'appuyer sur la proximité de la ligne du havre pour faire de Paris une plaque-tournante entre les continents européens et américains. Les banquiers fondaient leurs espoirs sur la découverte de l'or californien et les progrès des exportations parisiennes vers l'autre rive de l'Atlantique. Le dessein était sans doute trop vaste pour le commerce, et se déconnectait des attentes des industriels de l'ouest parisien qui avaient pourtant émis le vœu de créer un entrepôt plus proche de leurs activités que celui du Marais. Dans ces conditions, l'affaire des Docks Napoléon tourna court. La chambre de commerce de Paris s'était, quant à elle, opposée à l'idée, car ses membres n'estimaient pas possible l'établissement d'un second entrepôt, à la lumière de l'expérience récente. Un décret daté du 19 décembre 1855, retira à la Société Cusin, Legendre & C<sup>ie</sup>, le privilège d'ouvrir des docks<sup>498</sup>... Les dits « Docks Napoléon » furent mis entre les mains de trois liquidateurs provisoires, un médecin, un agent de change et un avocat<sup>499</sup>.*

## **B. Le rêve d'un « Paris de transit ».**

---

### **1. Nécessité et possibilité d'une réforme du commerce parisien ?**

---

Les pouvoirs publics parisiens semblaient partagés quant à l'avenir d'un entrepôt, même si une refonte se révélait nécessaire. Cette redynamisation devait s'inscrire dans une vision plus vaste de la vocation de la capitale. L'une des graves faiblesses de la voie d'eau française résidait dans son incapacité à exporter, et c'était d'autant plus vrai à Paris. Cette tendance s'aggrava durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle à la faveur de la concurrence croissante de la voie ferrée. La batellerie avait perdu bon nombre de marchés, et plus particulièrement les

---

<sup>497</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *op. cit.*

<sup>498</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 6395.

<sup>499</sup> Le premier exercice, en 1853, s'était révélé déjà déficitaire, les concessionnaires, MM. Cusin et Legendre s'étaient alors lancés dans diverses opérations de prestige afin de camoufler les mauvais résultats : ouverture d'agences à l'intérieur du pays et à l'étranger, instauration d'un réseau de commissionnaires pouvant fournir des ordres d'achat et de vente... Cusin et Legendre sollicite l'aide des Pereire. Malheureusement pour eux, l'affaire tourne court, puisque les gérants sont emprisonnés trois ans plus tard... Il s'ensuivit une restructuration laborieuse des entrepôts parisiens qui allait aboutir à la création de la compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux en 1860.

marchandises « *non lourdes* ». Elle avait dû se spécialiser pour survivre. Dans ces conditions, les marchandises du luxe se trouvaient quasi exclues.

Cela renvoyait à la vaste question du poids des industries du luxe dans la dynamique économique française, particulièrement prégnantes dans le contexte parisien. En effet, si l'on compare les cas belges et allemands, la batellerie jouait dans ces deux pays un rôle d'exportateur ou de transit. Cela se vérifiait également pour le bassin du Nord de la France, mais la concurrence rail-eau empêcha une telle dynamique. Les pouvoirs publics ne décidèrent finalement jamais d'établir une liaison Paris-Nord digne de ce nom. Le cas des chemins de fer se révélait tout autre dans la mesure où la diversité de leurs marchandises leur permettait aussi bien d'importer vers la capitale que d'exporter les produits qui y étaient fabriqués. En outre, le transport de marchandises de valeur leur permettait ainsi de financer leur développement... Le Chemin de fer du Nord, disposant depuis 1847 d'un bureau de Douane<sup>500</sup>, avait exporté, pour plus de 400 millions de francs de marchandises de valeur sur les 447 millions francs exportés en totalité : « *Les 447 millions de valeur qui représentent plus d'un million de colis, expédiés sans que nos opérations de manutention aient diminué, montrent l'extension que peut prendre l'importation elle-même dans ces stations*<sup>501</sup> ».

Se trouvait peut-être là une explication : la mauvaise gestion, la négligence des administrateurs de l'entrepôt. Une des constantes des installations portuaires parisiennes semble avoir été leur caractère figé, suscitant au départ les plus vifs espoirs, mais ne parvenant pas à produire de dynamique. Il s'agissait sans doute d'un des plus forts arguments des partisans de la voie ferrée : à quoi bon dépenser des sommes considérables pour des projets aux perspectives plus qu'aléatoires... À cela, il fallait ajouter des facteurs aggravants tels que le manque de crédits, les lourdeurs administratives et l'état du réseau fluvial...

## **2. Un vaste dessein commercial.**

---

Le constat de l'échec des entrepôts ne découragea pas une partie du milieu d'affaires parisien, attisant une fois de plus la flamme de « Paris port de transit ». Le thème revenait au goût du jour de manière récurrente et les témoignages de cette obsession étaient monnaie courante, comme en témoignait un rapport de la chambre de commerce :

*Et cependant Paris devrait être par sa position géographique l'Entrepôt général de France ; car les ports qu'on veuille bien le remarquer, s'ils ont l'avantage de la mer ; ont le désavantage d'être à la frontière et de n'avoir*

---

<sup>500</sup> Claire Lemerrier, « La Chambre de Commerce de Paris, 1803-1852. Un « corps consultatif » entre représentation et information économiques », sous la direction de Gilles Postal-Vinay, École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), 2001, pp.625-629 ;

<sup>501</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *op. cit.*

*qu'un centre d'action extrêmement restreint. Paris, au contraire, placé à peu près au centre industriel de la France, relié par des voies de fer, des fleuves ou des canaux avec tous les points de l'Empire, est le lieu où doivent converger les affaires*<sup>502</sup>.

La position particulière de la capitale attisait toutes les spéculations. Les gérants des Docks avaient cru pouvoir exploiter la localisation de la capitale française au cœur de l'Europe et rivaliser avec les autres grandes places : Liverpool, Londres<sup>503</sup>... À l'instar de ses prédécesseurs, ce même document plaçait son dessein dans le contexte immédiat qui lui paraissait extrêmement favorable :

*Il est l'heure de songer à son avenir. Voici les Messageries Impériales qui vont relier l'Amérique-Sud avec Marseille, l'Amérique-Nord doit bientôt toucher Saint-Nazaire, l'Isthme de Suez va ouvrir le chemin de l'Indochine ; l'Algérie, enfin, passée sous un nouveau régime, nous fournira régulièrement ses produits. Il est temps de remettre à l'œuvre et de faire en sorte que Paris puisse recevoir les produits du monde entier*<sup>504</sup>.

L'essor du commerce international et de l'empire colonial naissant justifiaient pour certains observateurs ces spéculations<sup>505</sup>. Certains spéculateurs semblaient ainsi convaincus que Paris allait devenir une importante place d'échanges et de redistribution des produits coloniaux, notamment le sucre<sup>506</sup>. On opposait l'exemple de la Caisse d'escompte qui avait échoué : « *Les Caisses d'escompte, création financière pleine de génie et qui devait fédéraliser un jour toutes nos places de commerce, pourquoi sont-elles tombées ? Parce qu'il leur a manqué un administrateur*<sup>507</sup> » à celui des Messageries Impériales qui entamèrent en 1851 leurs opérations avec un matériel en triste état, mais qui avaient en moins de huit années triplé leurs voyages et le nombre de passagers, après avoir triplé leur flotte<sup>508</sup>... Le nombre de tonneaux de marchandises transportées était ainsi passé de 11 000 t au début des années 1850 à 69 000 t vers 1858. Le potentiel des Docks Napoléon avait paru tout aussi prometteur : amélioration des transports censée apporter de nouveaux produits dans les meilleurs délais, et en plus grandes quantités, tout en baissant le coût du transport et donc de la marchandise... On demeurait donc dans une logique saint-simonienne. Pourtant, faute d'administrateur « honnête » et compétent, les Docks ont fini par tourner au fiasco :

---

<sup>502</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *op. cit.*

<sup>503</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 6395, Lettre non datée de Cusin et Legendre au ministre de l'Agriculture et du commerce.

<sup>504</sup> *Ibid.*

<sup>505</sup> Sur l'aspect colonial, consulter la thèse de Philippe Lacombrade.

<sup>506</sup> Francis Démiér, « La construction d'une identité libérale (1803-1848), in *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris 1803-2003. Histoire d'une institution*, Paris, Droz, 2003, p. 65.

<sup>507</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *id.*

<sup>508</sup> Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les messageries maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, PUPS, Paris, 2007, 839 p.

La structure même du commerce décourageait les financiers et spéculateurs pour ce type d'entreprises. Pour une ville renfermant de si nombreuses richesses, et d'établissements de crédit, Paris ne semblait pas générer le chiffre de transactions commerciales attendu. La spéculation à Paris paraissait alors concerner essentiellement sur des valeurs de bourse et des marchandises délaissées.

Les problèmes s'exprimaient alors autant en termes de structures commerciales et financières, que d'infrastructures et de superstructures. L'insuffisance des entrepôts allaient de nouveaux être dénoncées au début XX<sup>e</sup> siècle. Les auteurs appelant à la réforme de ce que l'on allait désormais nommer « port de Paris » déploraient l'insuffisance de structure d'entrepôts.

### **3. Relocalisation des activités d'entrepôt vers les périphéries.**

---

Au changement d'échelle du commerce, du national à l'internationale, correspondait à celle du centre de Paris vers sa périphérie. L'essor des gares de chemin de fer était tel qu'on allait leur faire bénéficier du privilège de l'entrepôt et du magasin général. Or, dans l'entrepôt des Marais, les dépenses de camionnage, les frais de séjour étaient apparus excessifs. La chambre de commerce de Paris en imputait la faute à la localisation de l'entrepôt des Marais et préconisait la construction d'une gare d'eau à ... Grenelle!... Site qui s'était révélé un fiasco retentissant avec la malencontreuse expérience des entrepôts de l'Île des Cygnes... Les défenseurs de ce projet ne semblait par ailleurs pas craindre la « supériorité technique des chemins de fer. Il était vrai que la batellerie avait connu depuis les années 1855 une véritable renaissance, ayant su surmonter ses faiblesses : le total des arrivages à Paris était passé à 2,2 millions de tonnes en 1855 contre 1,9 millions pour les chemins de fer<sup>509</sup>, ce qui autorisait tous les espoirs. Le redressement de la batellerie s'était accompli à la fois à l'égard des chemins de fer, mais également des canaux parisiens, qui sur le long terme, allaient perdre leur intérêt pour la traversée de Paris pour devenir un immense port municipal...

Le site de Grenelle devait se situer à proximité du chemin de fer de Ceinture. Le lieu disposait de terrains disponibles : « *les terrains sont assez vastes pour qu'on y puisse faire quelque chose de grandiose*<sup>510</sup> ». Grenelle constituait le « *point de départ de ces Canaux qui rattachent l'un à l'autre les méandres de la Seine, raccourcissant de moitié la distance de*

---

<sup>509</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris. Manutention du Commerce près de la Douane de M. Moreno-Henriquès, Directeur de la Manutention du Commerce près de la Douane, 18 janvier 1859.

<sup>510</sup> *Ibid.*

*Paris à Rouen* » ajoutant « *La pensée du Premier Empire de faire de Grenelle un port était une pensée de génie, le temps est venu peut-être de la réaliser*<sup>511</sup> ». Encore une fois, on se rattachait à un passé prestigieux, mais cette fois, celui de l'Empire... Le projet envisageait en fait un immense système d'entrepôts à Paris, formé des entrepôts et de magasins généraux des gares de chemins de fer, de ceux de Grenelle, des établissements des Marais... Ce qui représentait sept stations, avec sept bureaux de Douane... Le tout placé sous une même direction, facilitant de ce fait le travail des administrateurs des chemins de fer.

Sur ce point, ne faisait-on pas preuve d'une certaine naïveté dans son dessein de placer les deux modes de transport sous une même autorité<sup>512</sup>. D'ailleurs, l'ensemble du projet semblait quelque peu utopique, avançant des arguments très proches de ceux développés pour la création des entrepôts de Paris. Cependant, l'historien doit admettre qu'il bénéficie de l'avantage de connaître « l'avenir du passé ». Il s'avérait certes, plus délicat de pressentir cette évolution, tant la reprise de la batellerie pouvait apparaître spectaculaire, renaissance bien réelle, mais selon des modalités bien différentes de la batellerie d'avant la crise. « La division des transports », comparable à celle du travail, aurait créé une autre batellerie dont l'activité aurait été plus diversifiée. La chambre de commerce envisageait une optique où les chemins de fer auraient été regroupés en syndicats, alors pourquoi pas encore pour Paris un service d'entrepôt – tous modes de transports confondus ?

*S'il est vrai d'ailleurs que le Gouvernement songe à regrouper tous les chemins de fer et à en former un syndicat, la question d'entrepôts isolés tombe d'elle-même et il ne reste que l'organisation dans la seconde*<sup>513</sup>.

La proposition de la chambre de commerce de Paris s'avérait encore caractéristique d'une époque où les pratiques commerciales modernes n'avaient pas atteint totalement leur maturité, et où l'évolution des transports demeurait incertaine. L'affirmation de la voie ferrée n'était pas encore une chose acquise, la répartition des transports, telle qu'elle est survenue plus tard, n'était donc peut-être pas inévitable... Les marchandises qui n'étaient pas enlevées dans les trois jours de l'acquiescement en Douane, se trouvaient à cause de cet acquiescement, qui les plaçait au-dessus du tarif de magasinage de l'Entrepôt, et par suite des frais de conservation qu'elles pouvaient occasionner, soumises à un tarif spécifique. L'évolution de

---

<sup>511</sup> *Ibid.*

<sup>512</sup> On entend ici les entrepôts desservis par la voie d'eau et les chemins de fer, et non pas le transport en général bien évidemment...

<sup>513</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *id.*

l'urbanisation de la capitale et les déboires financiers de l'entrepôt des Marais signifièrent sa fin prochaine et son transfert vers un nouveau centre des affaires : le bassin de la Villette<sup>514</sup>.

### **C. Vers de nouveaux entrepôts en périphérie.**

---

Le manque de succès du site des Marais conduisit à trouver un emplacement dans une zone moins résidentielle et plus propice à son activité. Par ailleurs, le développement de la banlieue aidant, on sentit le besoin d'ouvrir des entrepôts extra-muros et celui de Saint-Ouen constitua une des premières tentatives du genre.

#### **1. Transfert du bureau de la Douane au Bassin de la Villette (1865).**

---

Progressivement, les magasins de la Compagnie des Entrepôts durent être fermés dans la capitale, entraînant dans leur sillage le transfert des bâtiments de la Douane du Marais vers la Rotonde de la Villette. Les débats autour du choix de ce site éclairent sur l'évolution du commerce parisien. Le choix du bassin de la Villette pouvait se comprendre aussi par le dynamisme de l'activité portuaire sur les quais qui le bordaient<sup>515</sup>. Il se trouvait positionné au cœur des quartiers de gros commerce et les hangars sur ses rives contribuaient à ce que s'effectuât l'essentiel des expéditions par voie fluviale. Les déchargements s'élevaient à 1,3 millions de tonnes de marchandises en 1867<sup>516</sup>, pour un mouvement total de près de 2 millions de tonnes, ce qui le plaçait en comparaison avec le port du Havre. La société des Magasins généraux avait établi de nouveaux établissements, dotés d'un important outillage et desservi d'un chenal (novembre 1858-1859).

Le directeur de la Douane de Paris avait adressé au président de la Chambre de commerce une lettre, en date du 21 mars 1865, accompagnée de documents relatifs à la translation de l'entrepôt réel de la douane à la place de la Rotonde à la Villette. Cette mesure ne concernait pas vraiment les intérêts des commerces se rattachant à l'exploitation de cet établissement et qui n'avaient pas été consultés *a priori*. Les intérêts qu'offrait cette opération relevaient de deux ordres. Le premier touchait la revente des terrains, le second la réunion sur un même point favorable où elle exploitait déjà une branche importante de ses services.

---

<sup>514</sup> Sur l'essor du quartier de la Villette dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, voir Alain Faure, « L'industrie à Paris : La Villette », in J.M. Jenn (éd.), *Le XIX<sup>e</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la Ville de Paris, 1996, pp.91-112. Voir aussi : Emmanuelle François, « Le XIX<sup>e</sup> siècle du bassin de la Villette », mémoire de maîtrise sous la direction de Michelle Perrot, Université de Paris VII, U.E.R. de géographie, Histoire et science de la société, octobre 1984, 220 p.89-135.

<sup>515</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Histoire & Mesure*, 2010, XXV-1, pp. 47-86. Voir aussi : Alain Faure, « L'industrie à Paris : La Villette », in Jean-Marie Jenn, *Le XIX<sup>e</sup> arrondissement. Une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la ville de Paris, 1994, pp.91-112.

<sup>516</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*, pp.151-152.

Néanmoins, les avantages de cette translation ne faisaient pas l'unanimité. La Chambre de commerce de Paris n'y voyait ainsi que peu de réel intérêt pour le commerce<sup>517</sup>. Ses réticences portaient principalement sur trois aspects : la distance à parcourir, le camionnage, et l'étendue des magasins.

Le nouvel emplacement destiné à l'Entrepôt réel, accusait une supériorité moins marquée que pour les locaux précédents, mais la disposition du nouveau bâtiment assurait une surface de plancher plus étendue<sup>518</sup>. La compagnie concessionnaire estimait que, du fait du traité de libre-échange avec l'Angleterre en 1860, le stock des marchandises entreposées réellement par la suppression des droits de douane sur le plus grand nombre. En outre, elle escomptait sur le fait que sa situation paraissait plus favorable, avec la proximité des voies d'eau, facilitant la division des marchandises, soit en Entrepôt libre, soit en Entrepôt réel, ces dispositions la rapprochaient en plus à un entrepôt maritime.

Le Second Empire fit preuve d'une certaine neutralité sur ce dossier. Il aurait été effectivement tout à fait envisageable à cette époque le déplacer les magasins de l'administration des Douanes au profit de la gare du Nord. Or, le commerce parisien, hostile à toute forme de monopole, craignait précisément une hégémonie de la Compagnie du Nord. L'administration des douanes observait ainsi qu'un « *entrepôt lié intimement à la gare du Nord serait absolument fermé à tout le trafic de la navigation*<sup>519</sup> », à une époque où près des deux cinquièmes du stock parvenaient encore par péniche. Le Conseil d'État entérinait ainsi encore une législation prohibant toute société mixte transports-entrepôts dans le but de parer à toute formation de monopole<sup>520</sup>.

## 2. Les docks de Saint-Ouen<sup>521</sup>.

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, apparut l'idée de raccorder le réseau de chemins de fer de Paris à son réseau navigable, et d'établir à ce point de jonction un dépôt de marchandises suffisant<sup>522</sup>. Cette préoccupation devint insistante avec l'accord de libre-échange signé entre la France et la Grande-Bretagne en 1860. Les avantages procurés par la manutention du

---

<sup>517</sup> ACCIP II-3.40 (38), Lettre du Directeur de la Douane de Paris, le 1<sup>er</sup> avril 1865.

<sup>518</sup> *Ibid.*, pp.2-3.

<sup>519</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 6395, Lettre du Directeur des Douanes 1865.

<sup>520</sup> Jeanne Gaillard, *Paris...*, *op. cit.*, p.367. Cela étant, Jeanne Gaillard souligne que le Second Empire préparait la création d'un monopole par le biais d'une fusion entre les compagnies de transport et l'entrepôt. Le but visait à parer des rivalités trop coûteuse et aussi se conforter une clientèle politique...

<sup>521</sup> AMB, C 159, « Port et gare de Saint-Ouen », Note Carivenc.

<sup>522</sup> Il faut noter qu'à leurs débuts, des raccordements existaient afin de pallier aux limitations des réseaux de chemins de fer. Une fois que les lignes étaient prolongées, ces raccordements présentaient moins d'intérêt. Cependant, il s'agissait plus d'une intermodalité technique, imposée par la force des choses, que de la volonté d'une multimodalité comme ce sera le cas dans le développement suivant.



magasinage et du camionnage en commun dans les docks, de leur mobilisation par les warrants, de leur écoulement par les ventes publiques étaient apparus évidents. Ils avaient été démontrés au Havre, à Rouen, Saint-Nazaire, Bordeaux, Lyon, Dijon et Marseille, si bien que l'idée avait germé d'établir des docks à Paris : « *Tous les bons esprits sont d'accord sur la nécessité d'importer à Paris une organisation féconde et longuement éprouvée par une pratique décisive, de l'autre côté du détroit, en l'appropriant au caractère et aux allures du commerce français*<sup>523</sup>. » Deux systèmes ont été envisagés. Les uns proposèrent d'emmagasiner les marchandises à la tête de chacune des grandes lignes de chemin de fer, et à proximité des grands centres d'arrivages par eau. Cette organisation exposait cependant le commerce à des déplacements onéreux, ainsi qu'à de longues et inutiles recherches dans les magasins incomplètement achalandés et nécessairement rejetés sur la périphérie éloignée de Paris. D'autres ont envisagé d'agglomérer les marchandises convenablement divisés et classés sur un seul point où le commerce pouvait les trouver sans recherche, les assortir aisément et les comparer sans déplacement. Ce fut en fin de compte cette solution qui prévalut, restait encore à déterminer le site. « *Le meilleur n'était-il pas celui qui pouvait recevoir et expédier à la fois les marchandises en provenance et à destination d'un point quelconque*<sup>524</sup> ? »

Le site de Saint-Ouen avait semblé le plus approprié, car réunissant le réseau entier des voies navigables, celui des chemins de fer de l'Empire et même de l'Europe occidentale, sans être pour autant éloigné des gares du centre commercial de Paris, avec lequel il communiquait par les artères les plus larges et les plus directes, à l'image des grands ports maritimes français<sup>525</sup>. On avait donc disposé entre les rails du chemin de fer et les murs du canal les plates-formes et les magasins nécessaires pour disposer les marchandises qui pouvaient exiger un séjour plus ou moins long, à couvert ou à découvert, en chambre sous hangar, en cave, en bac ou sur chantier découvert. Les marchandises des bateaux et des wagons qui les conduisaient sur les plates-formes et les magasins où elles devaient séjourner pouvaient être déposées directement. Et réciproquement, on pouvait les recharger afin de les livrer à la consommation, sur voiture, sur wagon ou encore sur bateaux et les diriger sur une destination nouvelle quelconque par une voie quelconque. Les voies de garage et les quais du canal avaient été commandées par de puissants appareils capables de lever jusqu'à quarante tonnes et répartir les houilles, les pierres, les charpentes et toutes espèces de matières encombrantes, sur des plates-formes de plus de cent mille mètres de surface.

---

<sup>523</sup> AMB, C159-12, « Inauguration des Docks de Saint-Ouen-Paris », *L'Illustration*, 1864. Le texte fait référence au modèle des docks de Londres.

<sup>524</sup> *Ibid.*

<sup>525</sup> Jeanne Gaillard, *Paris... op. cit.*, p. 366.

L'idée d'établir un entrepôt desservi par un port n'était pas nouvelle, puisque le site était convoité depuis longtemps. En effet, dès le 9 janvier 1826, MM. Ardoin<sup>526</sup>, Hubard et C<sup>ie</sup> avaient sollicité l'autorisation d'établir une gare entre Saint-Ouen et Clichy. Par ordonnance royale, cette autorisation avait été accordée le 28 juin de la même année consistant à emprunter à la Seine le volume suffisant afin d'alimenter la gare.

La Compagnie des Docks de Saint-Ouen avait affiché de vastes ambitions<sup>527</sup>. Les établissements destinés aux marchandises les plus précieuses et qui nécessitaient un magasinage clos, se divisaient en deux parties bien distinctes : les magasins flottants, les magasins du pourtour du bassin, les magasins flottants que la compagnie venait de mettre en exploitation, étaient au nombre de cinq et constituaient chacun un groupe de cent cuves, dont chacune contenait 25 000 hl ou quintaux de liquides. Ils étaient totalement en fer et recouverts jusqu'à la ligne de flottaison d'une carapace en bois qui leur conférait l'aspect d'énormes pontons et les abritait contre les influences atmosphériques. Amarrés dans le milieu du bassin qu'ils garnissaient et employaient, ils étaient complètement préservés de tout risque d'incendie et sous l'œil d'une surveillance permanente. Mobiles sur leurs amarres, ils venaient se remplir et se vider sur le quai du pourtour du bassin, où se trouvaient les appareils de jaugeage et de pesage. Ils pouvaient être conduits dans le canal en cas de sinistre. Enfin, ils prenaient la température dans une eau tranquille.

Ces conditions essentielles et leurs dispositions de détail étaient dirigées en vue de leur affectation spéciale au magasinage en commun des huiles, des spiritueux et des essences qu'ils pouvaient conserver sans risque, sans péril et sans déchet. Les constructions des environs du bassin de la Compagnie étaient élevées à une altitude pour ne pas être atteintes par les inondations, soit à 30 m au-dessus du niveau moyen de la mer. Le relèvement résultant de cette altitude facilitait singulièrement les abords des Docks et les raccordait avec les avenues les mettant en communication avec Paris dans des conditions favorables aux transports terrestres. Sur une longueur développée de 500 m et sur une largeur uniforme de 9 m, autour du bassin, à plomb des murs de bassin, d'un côté, à plomb des murs de bassin, d'un côté et à un mètre au-dessus du rail du chemin de fer, de l'autre, régnait un quai de manutention dont la superficie s'élevait à 4 500 m<sup>2</sup>, qui était prévu pour la manutention de 500 000 tonnes par an. Ce quai communiquait sur ces flancs par le bassin avec la Seine,

---

<sup>526</sup> Banquier de profession, Ardoin figurait également parmi les promoteurs du boulevard Magenta, et parmi ceux désireux de reprendre les Docks Napoléon.

<sup>527</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris, 1973, p. 132.

récepteur commun à Paris du réseau des voies navigables et il offrait à toutes les batelleries une marquise afin de les abriter et vingt grues mécaniques pour les opérations de manutention.

Un des bâtiments fut constitué, en 1885, en entrepôt réel des Douanes, destiné à être géré par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris qui en avait reçu la concession de la Ville de Paris<sup>528</sup>. Les Docks de Saint-Ouen ne donnèrent toutefois les résultats escomptés, en partie à cause du fait que la Compagnie du Nord en prit la concession en 1872 et ne souhaita pas favoriser le transport fluvial et n'apporta aucune réelle modernisation, notamment pour lui permettre de s'adapter à l'évolution de la navigation, et ce, jusqu'à veille de la première mondiale... L'attitude de la Compagnie du Nord ne devait pas étonner, car dès la création de ces docks, celle-ci avait protesté contre l'éventualité d'un embranchement sur le chemin de fer de Ceinture. En résumé, elle refusait une société alimentant le trafic fluvial. Les Docks de Saint-Ouen disposaient d'une situation très spécifique, dans la mesure où ils comptaient simultanément sur le trafic de la Basse-Seine, alors prometteur à la faveur des premiers travaux d'aménagement, et bien entendu de la voie ferrée<sup>529</sup>. Rouher dut intervenir en personne pour soutenir la Compagnie des Docks de Saint-Ouen : « *J'ai dû employer le Chemin de fer de Ceinture à m'écrire qu'elles étaient disposées à continuer le chemin autour de Paris et à y annexer les Docks à la ligne de Saint-Ouen à des conditions à débattre avec les intéressés*<sup>530</sup> ». Le raccordement ne fut pas réalisé, même si Haussmann accorda à la Compagnie des Docks une ouverture routière que celle-ci avait réclamée vers l'intérieur de Paris<sup>531</sup>.

Les docks de Saint-Ouen ont connu un retentissement important et durable dans l'imaginaire fluvial. Ils constituent une des premières tentatives, du moins celle la plus médiatisées, de raccordement entre les chemins de fer et la voie d'eau. Et cela à une époque où les chemins de fer commençaient tout juste à s'imposer et la voie d'eau profondément mise en cause... Cette contradiction initiale expliqua sans doute l'échec final de cette initiative en termes de raccordement.

L'histoire du commerce d'entrepôts semblait entrer dans une nouvelle étape. L'ère des spéculations fondée sur la vision d'un Paris en tant que plaque-tournante de l'Europe occidentale paraissait s'estomper pour laisser place à une forme plus proche des réalités des

---

<sup>528</sup> ACCIP II-3.40 (40), Historique de l'Entrepôt de Saint-Ouen, s.d. (années 1950), 3p.

<sup>529</sup> Jeanne Gaillard, *Paris...*, *op. cit.*, p. 366.

<sup>530</sup> AN 45 AP<sup>2</sup>, Lettre à l'Empereur du 24 juillet 1857.

<sup>531</sup> Sur l'emplacement de l'actuelle avenue de Saint-Ouen. Le Conseil d'administration des Docks avait aspiré dès le 2 mai 1863 à une liaison avec le centre de Paris, observant que le prolongement du boulevard Magenta (l'actuel boulevard Barbès) avait fait déjà l'objet d'une requête d'édilité à deux reprises. La liaison fut établie par l'avenue de Saint-Ouen.

activités commerciales et industrielles parisiennes. Preuve de la conversion saint-simonienne en faveur des chemins de fer, l'action d'Émile Pereire sur les questions d'entrepôts s'avère significative d'une volonté de dénouer les relations entre les anciennes compagnies d'entrepôts avec les canaux. En un sens, l'expérience malheureuse des premiers entrepôts parisiens entérinait les mutations du transport fluvial, et d'une vocation de ports de consommation des quais sur les rivières et canaux dans la région parisienne. Et cela, avant même le plan Freycinet et les transformations que celui-ci supposa.

Parmi les éléments explicatifs du succès des chemins de fer, il faut noter la rapidité accrue des voyages d'hommes d'affaires, le développement des embranchements particuliers et des entrepôts aux gares... La rapidité ne constituait pas l'unique facteur de la suprématie des voies ferrées dans ce domaine, la nouvelle régularité qu'elles offraient avait sans doute pesé en leur faveur. En effet, cet avantage limitait dans des proportions considérables les stocks et de ce fait, procurait une économie grâce à l'élimination du capital et des matières premières. Les chemins de fer rendaient moins indispensable la formation de stocks au cours de la saison hivernale. La régularité apparaissait donc comme aussi cruciale que la vitesse en tant que telle<sup>532</sup>. Cela permettait d'éviter toute immobilisation d'un capital de quelque ampleur et des intérêts élevés que supposait celle-ci. Il apportait de ce fait une certitude renforcée dans la marche des affaires et favorisait la spéculation.

Cette montée en puissance des chemins de fer impliqua toutefois une période transitoire. De façon paradoxale, les chemins de fer paraissaient se trouver dans une situation défavorable, tout au moins dans la phase primitive de leur développement. Les bateaux et les quais de rivières pouvaient effectivement faire office de gare d'arrivages et de séjour, alors que dans le même temps, les entrepôts et les magasins généraux étaient localisés au bord même des canaux. Les compagnies de chemins éprouvèrent toutes les peines à imposer une quelconque discipline à leurs clients. Les gares se transformèrent en magasins et en entrepôts, malgré le fait que le séjour fût prohibé dans ces mêmes gares... Cette incapacité des chemins de fer empoisonna les relations avec les établissements bénéficiant du privilège légal d'entrepôts. Il en allait d'ailleurs de même pour les ports en rivières dans la traversée de Paris et sur les bords des canaux qui servaient également au stockage de marchandises pour très peu, alors que ces pratiques se voyaient strictement limitées sur le plan législatif. L'échec partiel des entrepôts liés à la voie d'eau dans la région parisienne puisait partiellement son explication dans le « relatif » laisser-aller des pratiques commerciales. Dans le même temps,

---

<sup>532</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 130.

les Compagnies de chemins de fer surent peu à peu accorder leur exploitation aux usages du commerce et aux besoins des industriels. Cette adaptation contribua à davantage d'efficacité en termes de stocks, de capital, de temps grâce aux voies ferrées. L'intérêt des entrepôts parisiens liés à la voie d'eau se trouvait dans ces conditions considérablement amoindries...

L'évolution du commerce des vins et alcools s'inscrivait dans cette tendance. Les forains ne vendaient plus leurs récoltes sur les quais de la Seine vers l'automne. Cette tâche incombait désormais aux grossistes et aux commissionnaires qui effectuaient le tour des vignobles. Ils accordaient des avances aux propriétaires des avances sur les récoltes qui ne parvenaient à la capitale qu'en fonction des ordres d'achat<sup>533</sup>. L'ampleur du trafic parisien des vins était sans rapport avec celle du marché. Les vins consommés ne provenaient pas tous de Bercy ou de Saint-Ouen, mais c'est à Bercy que s'effectuait le commerce. Bercy ne constituait pas uniquement le lieu des magasins, mais le site pour un « marché » fonctionnant, fonctionnant jusqu'au 31 décembre 1869 comme un entrepôt réel. De son côté, le rôle de l'entrepôt du quai Saint-Bernard se rapprochait de celui du Marais, il servait notamment de régulateur pour le négoce et la production. Les grossistes et les manutentionnaires entreposaient les liquides sur le quai et accordaient des avances aux producteurs et fabriquaient des vins adaptés aux préférences des consommateurs<sup>534</sup>.

En 1858, Pereire avait affirmé aux actionnaires des Docks Napoléon que Paris allait devenir Londres<sup>535</sup>. Pourtant, l'entrepôt n'a jamais recouvré depuis 1848 les tonnages de la Monarchie de Juillet. Si la courbe des entrées et des sorties semble s'être quelque peu redressée après le creux profond caractérisant les débuts de la Seconde République, les 10 000 tonnes qu'il reçut se révélaient très modestes par rapport aux 100 000/150 000 tonnes des entrepôts londoniens qui avaient fait tant rêver l'ingénieur Flachet en 1836<sup>536</sup>. Le tonnage des marchandises enregistrées par la Douane de Paris entre 1860 et 1869 atteignait un volume annuel de 107 158 tonnes pour une valeur totale de 181 millions de francs. Or, l'entrepôt accueillait seulement 13 000 tonnes, tonnage représentant une valeur de 30 millions de francs<sup>537</sup>. La capitale ne semblait pas être parvenue à capter le commerce des ports. Plus grave encore pour les entrepôts parisiens, les villes portuaires s'étaient appropriées une part

---

<sup>533</sup> Jeanne Gaillard, *Paris, op. cit.*, p.380.

<sup>534</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 6395. Dossiers Halle aux vins.

<sup>535</sup> AN (site de Pierrefitte-sur-Seine) F<sup>12</sup> 6381, Rapport d'Émile Pereire...

<sup>536</sup> Eugène Flachet, *Docks de Londres, entrepôts de Paris*, Paris, librairie de F.-G. Levrault, rue du Havre et même maison à Strasbourg, 1836, 44p.

<sup>537</sup> AS VF<sup>II</sup> 2. Ces chiffres étaient fournis par les pétitionnaires qui n'avaient eu de cesse de réclamer un second entrepôt depuis 1871.

significative du commerce d'entrepôts de la capitale<sup>538</sup>. La réflexion de chambre de commerce de la Seine différait de celle des frères Pereire. Selon elle, si l'intérêt à disposer de marchandises sous la main n'était pas discutable, le chemin de fer et le télégraphe permettaient des communications rapides. Il semblait donc plus pertinent de laisser le plus longtemps possible les marchandises dans les entrepôts des ports maritimes, à partir desquelles elles pouvaient être aisément acheminées vers Paris ou réexportées si nécessaire<sup>539</sup>. En outre, la variété des stocks de ces derniers était telle qu'elle leur conférait un avantage décisif par rapport aux villes intérieures. C'était la raison pour laquelle les produits d'outre-mer avaient plus ou moins déserté les entrepôts de la capitale dont ils formaient pourtant un des principaux soutiens au début de l'Empire. Les stocks des bois travaillés au faubourg Saint-Antoine ne cessaient de se réduire en peau de chagrin dans les entrepôts parisiens. Les négociants de la capitale ont conformé leurs méthodes de travail par rapport à ces nouvelles conditions. Si les grossistes en denrées coloniales disposaient toujours de leurs affaires dans les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements actuels, ils vendaient sur échantillon, leurs stocks se trouvant au Havre.

La multiplicité des voies de transport provoquait une dispersion des points d'arrivage sur des sites guère favorables à l'entrepôt. Lorsque les voies d'eau jouaient un rôle prépondérant, et que le lieu de départ et d'arrivée pour les transactions avec l'étranger était unique, les bâtiments de la Douane et les entrepôts réunissaient l'ensemble des marchandises à proximité du canal Saint-Martin. La multiplication des réseaux avait comme conséquence d'associer les douanes aux gares, tant et si bien que la concentration des entrepôts ne présentait plus un intérêt aussi évident :

*Il faut des hommes spéciaux qui connaissent bien les besoins du commerce, et le mécanisme de nos lois de douane ; mais surtout des hommes honnêtes qui soient totalement étrangers aux combinaisons de la Bourse. Les Docks avaient devant eux un avenir tout aussi brillant. Le développement de notre vaste réseau de chemin de fer, le progrès de la navigation à vapeur, la liaison de nos cinq gares entre elles et enfin l'essor pris par la batellerie devaient apporter aux Docks des produits nouveaux et simplifier leurs opérations. Nous avons vu que leur situation ne s'est pas modifiée et que l'extension des affaires d'entrepôt s'est arrêtée aux Gares mêmes de la Villette, station d'eau. Le tarif élevé des Docks, leur position centrale, qui grève la marchandise d'un double camionnage à l'entrée et à la sortie, ont amené à un résultat prévu, l'Établissement de bureaux de Douane dans les gares, avec faculté d'y conserver la marchandise pendant 10 jours avant d'acquitter les droits, ou de la diriger sur l'entrepôt. Cette simple faculté de conserver les marchandises pendant dix jours, vous savez ce qu'elle a produit ; qu'on l'étende à deux ou trois mois, et l'entrepôt n'existe plus<sup>540</sup>.*

---

<sup>538</sup> Jeanne Gaillard, *Paris...*, *op. cit.*, pp.378-379.

<sup>539</sup> ACCIP, Correspondance, 2 mai 1852.

<sup>540</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris, *op. cit.*

La fabrique parisienne avait elle-même tendance à éviter le magasinage qui représentait pour elle une dépense supplémentaire dépourvue de contrepartie ? Les raffineries des arrondissements périphériques emmagasinaient le sucre brut dans leurs propres bâtiments après avoir acquitté en gare les droits de douane ou d'octroi (qu'il s'agisse de produits étranger ou indigène). L'erreur des promoteurs de ces entrepôts consistait sans doute dans le fait d'avoir envisagé le volume total du trafic parisien que la composition des stocks fort hétéroclite. La composition de la fabrique parisienne ne présentait pas l'homogénéité qui aurait pu recourir à de tels établissements. En outre, les mécanismes financiers indispensables au commerce d'entrepôt n'ont jamais été instaurés :

*telle est l'histoire de notre entreposage à Paris, de ce correctif de nos lois douanières qui eut favorisé au plus haut point le commerce, si le système eut été appliqué dans le but d'être utile et non de satisfaire des intérêts privés ou de fournir des gains illicites. C'est ainsi que la pensée de Colbert est restée à l'état d'embryon, et que la France qui a inventé, il y a deux siècles, les entrepôts, en est encore pour ainsi dire à les ouvrir dans sa capitale*<sup>541</sup>.

Le rappel d'un passé glorieux restait toujours intact, qui au demeurant, n'avait pas pourtant pas connu de suite... Il n'existait pas d'équivalent des brokers londoniens, les banques parisiennes n'ont jamais établi de services afin de suppléer à leur absence. Le Comptoir de l'Escompte a liquidé son comptoir de denrées coloniales en 1858 et limitait ses avances sur marchandises, à l'exception du sucre. Les Pereire souhaitaient associer les opérations de prêts au magasinage, mais si le décret du 12 mars 1859 n'avait pas prohibé le prêt aux propriétaires de docks, la censure du commerce local les aurait empêchés de le faire.

Le commerce d'entrepôts n'allait s'implanter durablement que sous le régime suivant. En effet la Compagnie des Docks de Saint-Ouen se rapprocha avec celle des entrepôts en 1876. De nouveaux magasins furent édifiés le long de la Ceinture rive gauche achevée. La III<sup>e</sup> République réussit là où le Second Empire avait échoué. Le magasinage qui n'avait jamais passé la barre des 50 000 tonnes annuelles, dépassa celle des 100 000 tonnes dès 1876 pour s'élever vers la fin du siècle autour de 750 000 tonnes<sup>542</sup>. Le Second Empire s'était effectivement heurté aux résistances des milieux commerciaux et industriels face aux velléités hégémoniques des chemins de fer et de compagnies d'entrepôt qui semblaient vouloir agir de conserve pour imposer leur monopole, ce à quoi ils n'étaient pas prêts à céder. À bien des égards, le Second Empire apparaît encore comme une période de « transition », dans le sens

---

<sup>541</sup> ACCIP I-3.40 (34), Rapport sur les entrepôts de Paris..., *id.*

<sup>542</sup> Jeanne Gaillard, *Paris...*, *op. cit.*, p. 393.

d'un manque de maturité des nouvelles conditions techniques pour répondre aux vastes desseins auxquels prétendaient les promoteurs d'un « Paris plate-forme de transit ».



## **Conclusion : l'impossible Pari(s).**

---

Les grands magasins et l'Entrepôt ont suivi une évolution symétrique, mais dans le sens d'un échec pour les premiers et d'un succès pour les seconds. Les deux se révèlent toutefois significatifs d'une mutation du commerce parisien antérieure même au Second empire, puisque les deux existaient à Paris dès avant 1848. La simple mesure de l'échec ou de la réussite de telle ou telle mutation ne saurait pourtant suffire, dans la mesure où ces deux mutations témoignaient d'une évolution plus globale du marché. La croissance urbaine du Second Empire semble avoir conféré aux entrepôts et aux grands magasins une dimension supérieure à celle qu'ils possédaient précédemment. Entrepôts et grands magasins ne bouleversèrent pas brutalement les structures commerciales parisiennes, mais au contraire, se sont superposées à des entreprises industrielles et commerciales profondément ancrées dans le tissu économique parisien.

Malgré sa complexité, la question des entrepôts de Paris illustre parfaitement la contradiction inhérente de la batellerie, prisonnière d'un positionnement entre projection et réalité des faits. Cette question s'inscrit dans le sillage des vastes desseins de la capitale : faire de Paris autre chose qu'il ne l'est vraiment, lui attribuer une fonction inédite, une vocation quasi mythique, relevant à certains égards de l'utopie... À savoir celle de développer la fonction de transit de la capitale et en faire un centre nerveux du commerce européen... Pourtant, bien évidemment, ce rêve a été rattrapé par la réalité économique, ou plutôt de celle du capitalisme parisien.

Les entrepôts de Paris offrent un autre intérêt pour les historiens. La concentration des sites renforça la vocation de seconde artère économique du canal Saint-Martin<sup>543</sup>. Les résultats de ces entrepôts ne se révélèrent néanmoins pas à la hauteur de ceux qu'ils avaient suscités. Si les entrepôts ne bouleversèrent pas radicalement l'activité économique, ils participèrent tout de même à l'outillage des besoins de la distribution. Leur histoire éclaire sur les mutations commerciales de cette période, empreinte d'une volonté d'instaurer l'abondance. En devenant un marché attractif, la capitale recevait un flot migratoire considérable. La création de ces entrepôts se situait à une époque charnière. C'est l'avènement des chemins de fer qui allait se révéler véritablement décisif dans l'essor des entrepôts parisiens. Cette expérience soulignait la nécessité d'une redéfinition de vocation commerciale de la voie d'eau. Celle-ci ne pouvait plus se vouer au transport de marchandises diversifiées,

---

<sup>543</sup> Sara Von Saurma, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », *op. cit.*, p.132.

mais devait se spécialiser dans les marchandises lourdes. En effet, Paris s'étendait dans de larges proportions à cette époque. L'urbanisation parisienne allait justement servir de tremplin à cette redéfinition. Si l'activité d'entrepôt liée à la batellerie avait montré ses limites, l'essor industriel et ses répercussions (installations d'usines, approvisionnement en charbon et plus globalement l'urbanisation du quartier, qu'induisaient l'activité sur les deux rives du canal), favorisait logiquement le transport fluvial.

Ces entrepôts étaient donc les précurseurs du bâtiment logistique. Du moins, telle s'affichait l'ambition de leurs créateurs. Mais sans faire de jeu de mot, « la logistique n'a pas suivi », et leur gestion s'est révélée plutôt désastreuse. Sans doute, les conditions de la navigation n'étaient pas adaptées. Il fallait également compter sur la riposte des commerçants havrais soucieux de leurs prérogatives. Et là encore, un facteur technologique a joué : l'émergence combinée du télégraphe et du chemin de fer. D'ailleurs, il semble que le premier a joué un rôle encore plus crucial sur cette question : il introduisit la notion d'information transmise en direct, ôtant par là même, une large partie de l'intérêt de disposer d'entrepôts à proximité du marché parisien, puisque celui-ci permettait de gérer les transports quasiment en flux tendus. Il s'agit du premier échec d'une tentative de modifier la structure du commerce parisien. L'histoire des entrepôts des Marais et celle de l'île des Cygnes se révélaient à la fois symboliques de la fin d'une certaine batellerie, dont le trafic se composait de marchandises diverses de valeurs. L'ère industrielle, avec la machine à vapeur, bouleversa la donne avec une massification des transports de pondéreux par la batellerie et le transport des marchandises de valeur par les chemins de fer. L'intérêt des entrepôts de Paris est de montrer l'antériorité de cette « mutation » par rapport à l'essor du chemin de fer en France. Ils manifestent que les conditions traditionnelles de la navigation ne répondaient plus complètement aux nouveaux besoins de l'économie parisienne<sup>544</sup>. La victoire de l'entrepôt des Marais face à l'entrepôt des Cygnes apparaissait éloquente à cet égard, même si les canaux révélèrent aussi leurs propres limites.

Les entrepôts parisiens correspondent à une période charnière, à la fois en termes de mutations du commerce parisien, mais aussi et surtout, pour ce qui intéresse notre sujet : les transports. En un sens, ils s'inscrivent dans une certaine continuité du transport fluvial, celui de pourvoyeur de la capitale, par la Seine, mais également, ce qui était nouveau, les canaux. Il est possible qu'à cet égard, leur création se révéla trop tardive, et que leur succès aurait été possible quelques décennies auparavant ? La référence à Vauban n'était d'ailleurs pas

---

<sup>544</sup> Louis Bergeron, « Haute banque parisienne et spéculation immobilière au XIX<sup>e</sup> siècle » in *Construire la ville, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1983, p.17.

anodine... Quoiqu'il en soit, l'arrivée des chemins de fer remettait profondément en cause la batellerie, et obligeait celle-ci à une reconversion radicale. Sa fonction consistait moins à l'approvisionnement qu'au transport.

Tel se formule le paradoxe des entrepôts, prétendant à la fois à une certaine modernité commerciale, s'inscrivant en même temps, dans une continuité. Il s'agissait d'une conception avant-gardiste sous certains aspects, mais celle-ci se révélait tout autant désuète... L'enjeu se rapportait plutôt sur le contrôle des moyens de transport et de stockage. Le commerce parisien ne se comptait guère sur le soutien de l'État afin de parer aux abus des chemins de fer et de l'entrepôt, mais misait sur la concurrence et le contrôle des usagers<sup>545</sup>. Le commerce parisien ne se montrait toutefois pas viscéralement hostile à tout projet destiné à faire de Paris un emporium à l'image de Londres<sup>546</sup>. Les délibérations de la Chambre de commerce de Paris prouvaient non seulement qu'elle suivait les initiatives spéculatives allant dans ce sens, mais qu'elles les suscitaient<sup>547</sup>.

Loin de décourager, les échecs successifs des entrepôts parisiens du quartier des Marais, de l'île-aux-Cygnés et les Docks de Saint-Ouen ont paradoxalement nourri au fil du temps l'utopie d'un « Paris port de transit ». Les Docks de Saint-Ouen allaient directement inspirer l'expérience du port d'Ivry. Au cours du siècle suivant, de nombreux projets s'inscrivirent dans le même imaginaire. La majorité de ces projets ne connurent pas le succès escompté et se trouvèrent confrontés à la réalité du Paris port de consommation : le port d'Ivry (1899), les magasins d'Austerlitz (1905), le port de Bonneuil-sur-Marne (1916-1950) les magasins de Pantin (1931), et bien entendu, le plus connu, le port de Gennevilliers (1923-1950)... Tous ces projets ne constituèrent pas intrinsèquement des échecs, mais échouèrent dans leur vocation première et pour la plupart dans la satisfaction du dessein plus vaste auquel ils étaient destinés pour se trouver « condamnés » au service de l'économie locale. En ce sens, si la question des entrepôts parisiens paraît quelque peu ancienne par rapport au cadre strict de notre étude, elle s'inscrit pleinement dans ses problématiques.

Plutôt que d'échec, ne faudrait-il pas parler d'errements, d'impasse ? Le concept même d'échec doit être relativisé.

La voie fluviale offre l'exemple d'une activité économique ayant su s'adapter à une donne économique inédite. Elle dut ainsi s'accommoder au nouveau contexte de

---

<sup>545</sup> Jeanne Gaillard, *op. cit.*, p.367.

<sup>546</sup> Barrie Michael Ratcliffe, « The business elite and the development of Paris: interventions in ports and entrepôts, 1814-1834 », *Journal of European economic history*, 1985, p.113.

<sup>547</sup> Jeanne Gaillard, *id.*, p.366.

l'industrialisation qui ne lui était pas forcément favorable, et plus de façon plus spécifique, à l'avènement des chemins de fer. Si ce ne fut pas chose aisée, son adaptation s'est tout compte fait accomplie assez promptement, c'est-à-dire sur près d'une dizaine d'années. Il faut toutefois relativiser cette adaptation, car l'originalité de la voie d'eau réside dans le fait que sa modernisation s'est réalisée plutôt sur le réseau que sur le mode de traction qui n'a au bout du compte pas évolué tant que cela, sur la période envisagée, le halage par traction animale, voire humaine sur certains canaux, étant demeuré une réalité jusqu'après la Première guerre mondiale...

**DEUXIÈME PARTIE : ESPOIRS ET DÉSILLUSIONS AUTOUR DES GRANDS  
PROGRAMMES (1871-1893).**

---

## CHAPITRE III : NAISSANCE D'UN PORT INDUSTRIEL.

---

### Introduction : controverse autour d'un plan.

---

Les débuts de la III<sup>e</sup> République représentèrent une étape fondamentale pour la structuration de ce que les ingénieurs des Ponts et Chaussées allaient désigner désormais comme « le port de Paris ». Cette évolution s'inscrit dans un contexte économique qui n'était pas forcément favorable aux travaux publics et par voie de conséquence à la modernisation des voies navigables. En effet, les années 1880 et au moins une partie des années 1890 furent caractérisées par une grave dépression économique<sup>548</sup>. Cette période fut, en outre, marquée par un certain élan protectionniste, offrant, à première vue, un cadre peu propice à l'essor de la basse Seine, plus spécialement entre Conflans et Rouen... Ce développement n'aurait sans doute pas connu cette ampleur sans le plan Freycinet, et les importants efforts d'investissement qui en ont résulté. Cette partie se propose de présenter le contexte dans lequel ce programme a été élaboré, ses réalisations, ainsi que ses conséquences. Pour autant, si les mesures prises dans le cadre du plan Freycinet ont durablement marqué au point de façonner les structures de la batellerie et de la répartition entre modes de transports, leurs effets ne se sont pas révélés nécessairement positifs pour la batellerie sur le long terme, ne serait-ce par le caractère inachevé de vaste programme de travaux publics.

Les bouleversements ayant marqué les transports semblent correspondre au processus de mutation industrielle décrit par Schumpeter, celui de « destruction créatrice », à savoir révolutionner la structure économique en détruisant en permanence les éléments anciens et en générant de nouveaux. Ce processus de destruction créatrice représenterait l'essence même du capitalisme, sa caractéristique essentielle, tant et si bien que tout acteur doit concevoir les

---

<sup>548</sup> Voir jusqu'au début des années 1900. La « reprise » s'établit pas de manière graduelle et par à coup, ce qui explique sans doute l'âpreté des débats entre historiens et économistes sur la datation de la dépression. En ce qui nous concerne, on a sciemment évité le verbe « rétablir », dans la mesure où la « stagnation » des années de dépression masque en réalité de profondes mutations de l'économie. Il y a peut-être reprise de la croissance, mais pas de l'économie en tant que elle, puisque celle-ci ne semble pas s'être vraiment interrompue, mais avoir plutôt traversé une période de fortes perturbations. D'ailleurs, la dépression a affecté moins l'industrie que l'agriculture, au cours d'une période, il est vrai, où la population demeurait majoritairement rurale. Quoiqu'il en soit, une des caractéristiques de cette dépression pour la France réside dans sa durabilité par rapport aux grandes puissances industrielles : François Crouzet, « La première révolution industrielle », in Maurice Lévy-Leboyer (dir.), *Histoire de la France industrielle*, Paris, Larousse, 1996, p.92.

moyens de s'y adapter, au risque de disparaître<sup>549</sup>. La navigation fluviale a dû ainsi faire face à l'émergence d'un nouvel entrant, devenu un concurrent majeur, à savoir la voie ferrée. Cette situation se révélait jusque-là inédite dans l'histoire des transports, car l'avenir même de la batellerie s'en trouvait menacé. Ce nouveau rapport défavorable ne pouvait qu'affecter l'activité portuaire parisienne. Restait à déterminer le sort réservé à la batellerie. Les contemporains allaient-ils y renoncer ou trouver les moyens de la défendre ?

Bien que profonde, la crise de la batellerie, ne dura pas longtemps, car très tôt, les innovations techniques lui fournirent les moyens de riposter. Cette réponse au défi ferroviaire ne supposa pas simplement un ensemble d'innovations techniques offrant une amélioration des conditions de navigation, mais également une redéfinition de son rôle économique. Cette mutation se répercuta, bien évidemment, sur l'activité portuaire parisienne, dans une ville alors en plein essor industriel et urbain. La question ne doit pas se poser uniquement selon une grille de lecture focalisée sur l'intermodalité, il s'agit aussi de mesurer l'impact des mutations que connut la navigation intérieure sur le tissu industriel et commercial de la capitale, et ses acteurs, c'est-à-dire de raisonner en termes de système technique. Comment les acteurs de l'économie parisienne se sont-ils adaptés à ces bouleversements ? Ces derniers ont-ils favorisé l'émergence d'un système technique spécifique ? Si oui, quelles en furent les modalités ?

Même si durant les périodes précédentes, l'effort de modernisation des voies navigables s'était déjà révélé significatif, le programme amorcé aux débuts de la III<sup>e</sup> République, baptisé à posteriori plan Freycinet, allait fournir une impulsion décisive pour la navigation fluviale. Une autre interrogation réside dans le rôle de l'activité portuaire pendant une période économique extrêmement tourmentée, celle de la grande dépression des années 1880-1890. En quoi la batellerie représenta-t-elle un moyen de la surmonter ou tout au moins d'en atténuer certains effets ? Ou bien s'est-elle révélée un palliatif pire que le mal en accélérant la dépendance de la région la plus dynamique du pays à l'égard des importations étrangères ? Dans ces conditions, la renaissance des voies navigables se serait accomplie aux dépens d'un redressement plus profond de l'économie française, ce qu'étaient tentés de concevoir les adversaires des canalistes.

## **I. UN PLAN POUR RIEN ?**

---

### **A. De l'euphorie à la désillusion.**

---

<sup>549</sup> Joseph Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de l'anglais de Gaël Fain, Paris, Bibliothèque Payot, 1969, p.122. Toutefois, Schumpeter admet lui-même que ce processus n'est pas forcément positif, en raison même de son caractère destructeur.

## **1. Contexte de l'élaboration du plan Freycinet : un compromis républicain autour d'une politique de grands travaux.**

---

### **a) Redéfinition de la batellerie et lutte contre l'hégémonie ferroviaire.**

Au début des années 1870, le système des chemins de fer a connu une profonde remise en cause. La défaite face à la Prusse avait effectivement révélé un certain nombre de carence du réseau établi sous le Second Empire. Ce constat semblait d'autant plus paradoxal en raison des efforts accomplis durant cette période. La défaite française avait été autant militaire que logistique<sup>550</sup>. En outre, sur le plan des voies navigables, suite à l'annexion de l'Alsace-Lorraine, le réseau fluvial français s'était vu grevé de la perte de 443 kilomètres de voies navigables extrêmement fréquentées, à savoir le canal des houillères de la Sarre dans sa totalité, le canal de la Brusche, l'embranchement de la Moselle et des canaux de la Marne au Rhin et du Rhin au Rhône<sup>551</sup>. Après le conflit franco-allemand, les charges pesant sur le budget français amenèrent le gouvernement français à limiter dans de notables proportions les crédits alloués à l'entretien, la construction et l'amélioration et du réseau fluvial. Le budget extraordinaire destiné aux travaux hydrauliques a été supprimé, si bien que les dépenses nécessaires aux voies navigables furent effectuées par le biais de crédits à la seconde section du budget ordinaire des travaux publics. Dans ces conditions, entre 1872 et 1877, la dotation budgétaire pour les travaux extraordinaires n'excéda annuellement guère 6 ou 7 millions concernant les rivières et 4 millions pour ce qui était des canaux.

Cependant, l'État français n'oublia pas totalement la question des canaux. La guerre de 1870 n'avait interrompu que temporairement les études et discussions portant sur les moyens de transport<sup>552</sup>. Dès 1872, la Chambre des députés nomma une commission qu'elle chargea d'examiner la situation des trois modes de transports terrestres. Elle constitua également une commission d'enquête sur les chemins de fer et les moyens de transport, consultant les divers intéressés : chambres de commerce, chambres consultatives, conseils généraux, préfets, maires, industriels, commerçants, négociants, tribunaux de commerce, chambres syndicales et ingénieurs, etc. La commission d'enquête rédigea de nombreux rapports, dont les plus marquants furent ceux de Krantz et de Dietz-Monnin, tous deux

---

<sup>550</sup> Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la III<sup>e</sup> République*, Paris, CNRS Éditions, 2000, p.44.

<sup>551</sup> Direction générale des Contribution indirecte, Navigation intérieure, cours d'eau administrés par l'État, Relevés du tonnage des marchandises par espèce, par classe et par cours d'eau tant à la descente qu'à la remonte pendant l'année 1871, Paris, Imprimerie Nationale, 1872, p.3.

<sup>552</sup> Richard de Kauffmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, traduit, mis à jour et précédé d'une étude complémentaire par Frantz Hamon, Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, Éditeur, 1900, pp.814-815.



rapporteurs des première et deuxième sous-commissions<sup>553</sup>. Rapporteur d'une commission sur les voies de transports, l'ingénieur Krantz sensibilisa l'Assemblée générale sur l'intérêt d'une liaison dans la région de l'Est, des voies navigables interceptées par la nouvelle frontière. Les lois du 1<sup>er</sup> 1872 et du 24 mars 1874 avaient ainsi décidé en un ensemble la canalisation de la Meuse à la Moselle et à la Saône et l'amélioration du canal de la Marne au Rhin. L'objectif visait l'établissement entre la frontière belge et la Saône d'une vaste ligne de navigation nommée depuis « canal de l'Est ».

Ingénieur éminent, Jean-Baptiste Krantz s'affirma comme un des plus fervents défenseurs de la voie d'eau<sup>554</sup>. Né en 1817, il fut affecté en 1844 au service de la navigation de la Marne après ses études à l'école des Ponts et Chaussées entre 1838 et 1840. Il se fit mettre en congé, en 1853, en raison de travaux pour la Compagnie du Centre, puis celle d'Orléans. Il rentra au service de l'État une décennie ans plus tard, prenant par ailleurs, le rang d'Ingénieur en Chef. On le nomma dans le département de l'Ardèche et prit en 1867 le service de la navigation de la Seine, au sein duquel il demeura jusqu'en 1875. Il entama sa carrière politique, en 1871, en devenant député de Paris. Il fut alors appelé à faire partie de la commission d'enquête sur les voies de communication, pour laquelle il fut nommé rapporteur général. Entre le mois de juin 1872 et juin 1874, il déposa neuf longs rapports devant la Chambre des Députés (dont un sur le bassin de la Seine)<sup>555</sup>.

Krantz figurait parmi ceux qui jugeaient que la concurrence entre les chemins de fer et les canaux était susceptible de compenser l'impossibilité de la concurrence entre les chemins de fer entre eux<sup>556</sup>. L'ingénieur estimait dépassée l'ère des chemins de fer, à l'instar de ce qu'avait montré la crise des transports de 1872. Il croyait en l'avènement d'une nouvelle ère des canaux, qui « sans être indéfinie la puissance de transport de la voie d'eau a des limites

---

<sup>553</sup> « Rapport de Jean-Baptiste Krantz sur l'ensemble des voies navigables : résumé et conclusions, in *Journal Officiel*, 13 juillet 1874, annexe n°2474, 13 juillet 1874, pp.4876 et suivantes ; « Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur le régime des chemins de fer par Dietz-Monnin », séance du 14 mars 1874, in *Journal Officiel*, 26 juin 1874, annexe n° 2291, pp.4365 et suivantes.

<sup>554</sup> Adolphe Robert, Edgar Bourloton et Gaston Cougny (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français... : depuis le 1<sup>er</sup> mai 1789 jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1889*, Paris, Edgar Bourloton, 1889-1891, 5 vol. ; Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914 », thèse de l'université de Paris-IV sous la direction de François Caron, 1979, pp.53-54.

<sup>555</sup> Concernant notre sujet, on citera les suivants : « Rapport sur la situation des voies navigables dans le bassin de la Seine », séance des 2 août 1872, in *Journal Officiel*, annexe n°1402, pp.7012, 7037, 7238.

<sup>556</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p.58.

plus étendues<sup>557</sup> ». L'argument du prix était considéré comme inséparable de celui de l'encombrement<sup>558</sup>.

Dans ses rapports, Krantz fournit de nombreux témoignages relatant les difficultés de la batellerie. La dimension des écluses empêchait les péniches flamandes désireuses de pénétrer dans l'Est par le canal des Ardennes. La rupture de charges se révélait inévitable pour les bateaux picards remontant l'Oise et ceux désireux de naviguer sur l'Aisne. Chaque voie se trouvait dotée d'ouvrages d'art d'un type différent dans le bassin de la Marne. Le marinier se rendant de Paris à Lyon se voyait contraint d'alléger à deux reprises sa péniche de 300 t, la première à Laroche et la seconde à Saint-Jean-de-Losne, ce qui l'amenait à préférer traverser la ligne à vide : « *La conséquence de cette infériorité technique était la stagnation des transports par eau, en présence de l'essor général du trafic et de la circulation toujours croissante des marchandises*<sup>559</sup>. » La commission s'évertua à justifier l'importance du programme établi, en démontrant le rôle économique crucial que remplissaient les voies navigables. Afin d'appuyer sa thèse, elle s'efforça d'évaluer le prix réel de la voie d'eau et le comparer avec celui de la voie ferrée.

La force des idées développées par Jean-Baptiste Krantz résidait dans le fait qu'elle correspondait à une prise de conscience nationale de la nécessité d'une remise à niveau du transport fluvial. Parallèlement, l'ingénieur bénéficiait du soutien des milieux d'affaires, défavorables depuis 1870 à l'hégémonie ferroviaire<sup>560</sup>. Différents cercles d'acteurs se liguèrent de façon formelle ou informelle, spontanément ou involontairement dans le but d'encourager les pouvoirs publics à faire de la batellerie un concurrent crédible, face à des compagnies de chemins de fer perçues comme hégémoniques. Le Comité des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais signa un accord en 1873 avec l'État pour obtenir le mouillage des canaux, joignant Dunkerque à la Scarpe à deux mètres, les fonds étant avancés par le Comité et les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Les travaux en vue de l'amélioration de l'axe Le Havre-Paris-Lyon-Marseille furent envisagés grâce aux efforts de la chambre de commerce de Lyon et notamment, l'un de ses membres, M. Jean Bonnardel<sup>561</sup>, administrateur

---

<sup>557</sup> Assemblée nationale : rapport sur la navigation intérieure, n°1206, 1874.

<sup>558</sup> Toutefois, ses propos n'étaient pas tout à fait inédits. L'ingénieur des Ponts-et-chaussées, Bazin, avait déjà développé ces thématiques dès 1867. Cela montre à la fois les permanences des difficultés de la batellerie et la lenteur de l'application des solutions...

<sup>559</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.28.

<sup>560</sup> Yasuo Gonjo, « *Le plan Freycinet. Un aspect de la grande dépression économique* », in *Revue historique*, juillet-septembre 1972, p.57.

<sup>561</sup> Sur la famille Bonnardel et la Compagnie générale du Rhône, voir Jean Bouvier, « Une dynastie d'affaire lyonnaise », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, juillet-septembre 1955, pp. ; Bernard Le Sueur, *La « Grande Batellerie », 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation XIX<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*,

délégué de la Compagnie générale du Rhône. Les différents intérêts se regroupèrent en 1876. On prévint un tirant d'eau plus important ainsi que l'agrandissement des écluses.

L'ingénieur Krantz présenta son rapport final à la Chambre des députés le 13 juin 1874 et y proposa une série de travaux destinés à l'amélioration du réseau fluvial ainsi que de le compléter, pour un montant s'élevant à 800 millions de francs<sup>562</sup>. Ces dépenses se déclinaient selon trois classes : la première touchant les travaux de première urgence pour 435 millions, la seconde désignant les travaux pouvant être provisoirement reportés (191 millions de francs) et enfin la troisième, concernant les réalisations susceptibles d'être ajournées à une date ultérieure pour 205 millions de francs. Pour ce qui était des travaux neufs, la sous-commission songeait au concours des intérêts régionaux et locaux avec en contrepartie, le versement d'avances dont le remboursement par l'État aurait été exécuté à un taux égal à 4%. Cette dernière proposition s'inspirait des principes adoptés au lendemain de la construction du canal du Nord-Est entre la vallée de la Meuse et celle de la Saône.

Un autre facteur allait s'avérer décisif dans le renouveau de la batellerie. La France connut de graves difficultés économiques qui persistèrent durant au moins deux décennies (1870-1890), se caractérisant par une dépression agricole, un déclin démographique et un ralentissement de l'industrie<sup>563</sup>. Les prix des céréales connurent une baisse prolongée du fait de la concurrence des pays neufs qui contribua à freiner la production nationale : le cours du blé s'écroulant de 45%, entre 1860 et 1895. L'industrie de son côté subit un ralentissement, sans que l'on puisse le comparer au blocage de l'agriculture. De la fin des années 1860 à la fin des années 1880, la production de locomotives françaises s'est réduite de près de la moitié et les exportations de 80%. L'investissement ferroviaire tendit à reculer, tandis que de façon générale, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Suisse et le Canada retournèrent à une politique de protectionnisme, ce qui réduisait d'autant plus les exportations françaises<sup>564</sup>.

Un débat théorique tourna alors autour de la question des transports. Celle-ci était censée résoudre les difficultés auxquelles se trouvaient confrontés les charbonnages, la métallurgie, l'industrie textile et l'agriculture... Les uns critiquèrent le traité de libre-échange

---

Coédition, La Mirandole-Pascale Dondey, éditeur-Ville de Conflans-Sainte-Honorine, Musée de la Batellerie, 1996, 163p.

<sup>562</sup> Assemblée nationale : rapport sur la navigation intérieure, n° 1206, 1874.

<sup>563</sup> Yves Breton, « La longue stagnation française : panorama général, in Yves Breton, Albert Broder, Michel Lutfalla (sous la dir. de), *La Longue Stagnation en France. L'autre grande dépression*, Paris, Economica, 1997, pp.9-58.

<sup>564</sup> Sur les effets du libre-échange et du protectionnisme sur la croissance économique, consulter aussi Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1976 ; Paul Bairoch, « Commerce extérieur et développement économique : quelques enseignements de l'expérience libre-échangiste de la France au XX<sup>e</sup> siècle, in *Revue économique*, volume 21, n°1, 1970, pp.1-33.

passé avec la Grande-Bretagne en 1860 qui aurait été à l'origine de la perte de prospérité de l'industrie française, tandis que les autres souhaitaient son maintien. Le plus remarquable est que tous exprimèrent la nécessité de développer les infrastructures de transport afin de réduire les coûts et par-là même améliorer la compétitivité de l'industrie française. La voie fluviale devait tenir un rôle de régulateur du coût du transport : les intérêts houillers soulignaient les défauts de la voie d'eau<sup>565</sup>, ce qui leur permettait d'écarter les critiques des libre-échangistes et des autres producteurs, selon lesquels ils auraient été parmi les principaux responsables des déséquilibres entre production et consommation<sup>566</sup>.

### **b) Ébranlement de la prééminence technique et politique des grandes compagnies de chemins de fer.**

Le système ferroviaire connut une profonde remise en cause tant sur le plan technique qu'auprès de l'opinion. La défaite face à la Prusse avait mis en exergue les carences du réseau établi sous le Second Empire. Même si les responsabilités pouvaient être partagées entre les compagnies et les choix des militaires<sup>567</sup>, il n'en demeurait pas moins que la défaite militaire s'était accompagnée d'une défaite de la logistique dont les conséquences allaient se révéler lourdes quant à l'issue du conflit et le relèvement du pays. Celui-ci se trouva effectivement confronté à une grave crise des transports au lendemain de la guerre 1870-1871. Les Français avaient pu constater notamment l'insuffisance des investissements, en gares, locaux etc., insuffisance d'ailleurs déjà latente depuis les dernières années du Second Empire<sup>568</sup>. Par ailleurs, la technologie de la vapeur avait progressé plus vite que celle de l'exploitation, signalisation, freinage, triage des wagons ainsi que des tâches annexes au sein des gares qui reposaient sur un empirisme, ce qui conduisit à des blocages internes. Il en résulta, par conséquent, de graves encombrements<sup>569</sup>. Ces difficultés risquant de bloquer l'économie du pays, une loi encourageant les travaux d'infrastructures, ne pouvait être accueillie que très favorablement, et la batellerie figura parmi les bénéficiaires. Certains ont pu attribuer l'ampleur marquée de la crise dans le domaine des transports, tout au moins en partie, par le caractère mixte du système ferroviaire français, contrairement au système britannique plus libéral, et aux équivalents allemands et belges plus étatiques<sup>570</sup>.

---

<sup>565</sup> « Rapport de l'ingénieur Cotard, fait devant l'Association française pour l'avancement des sciences » in *Revue scientifique*, 2 octobre 1880, p.351.

<sup>566</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>ème</sup> République... », *op. cit.*, pp. 64-65.

<sup>567</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, Paris, Fayard, tome 1, pp. 419-426.

<sup>568</sup> cf. François Caron, *Histoire de l'exploitation... op. cit.*, pp.170-171.

<sup>569</sup> « Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur le régime des chemins de fer par Dietz-Monnin », séance du 14 mars 1874, in *Journal Officiel*, 26 juin 1874, annexe n° 2291, pp.4365 et suivantes.

<sup>570</sup> Yasuo Gonjo, « Le plan Freycinet. Un aspect de la grande dépression économique », in *Revue historique*, juillet-septembre 1972, p.57.

La controverse qui éclata à partir de 1877 au sujet des chemins de fer résultait des contradictions mises au jour par la dépression économique entre la question du régime ferroviaire et les attentes des industriels. La discussion ne se réduisait pourtant pas exclusivement à la dénonciation des « monopoles », mais posait plus largement la question du rachat partiel ou total du réseau de chemin de fer. S'il s'agissait effectivement d'une crise du capital ferroviaire, les économistes libéraux y percevaient une crise du capital privé et craignaient l'avènement d'une forme de « socialisme »<sup>571</sup>.

Par-delà les considérations techniques et économiques, l'impopularité des compagnies ferroviaires résultait aussi de considérations purement politiques, voire idéologiques<sup>572</sup>. Créées sous la Monarchie de Juillet et sous le Second Empire, celles-ci étaient perçues par de nombreux républicains comme des bastions réactionnaires et les monopoles dont elles bénéficiaient avaient favorisé, selon leurs détracteurs, des formes de clientélisme. Sur ce point, les républicains rejoignaient de nombreux économistes de l'époque qui abhorraient toute forme de monopole. Pour la plupart, ils se montraient favorables au protectionnisme et envisageaient d'imposer d'une manière ou d'une autre des tarifs modérés aux compagnies de chemins de fer afin de soulager l'industrie, le commerce et l'ensemble de la population. L'argumentaire des partisans des compagnies de chemins de fer ne s'avérait pas moins idéologique, dans la mesure où ils rejetaient toute forme d'étatisme, à l'instar de Léon Sayet Leroy-Beaulieu. Ils refusaient l'idée de lancer l'État dans des aventures industrielles et estimaient que l'exploitation par celui-ci était génératrice de gaspillage, tandis que celle des compagnies concessionnaires était synonyme d'efficacité et de bonne gestion<sup>573</sup>. Cependant, comme on a pu le voir à maintes reprises sur ce genre de question, les arguments reposaient davantage des convictions de chacun des partis que sur des données tangibles. En effet, la plupart du temps, les analyses statistiques sur lesquelles ils se fondaient, demeuraient discutables. Toutefois, dans le camp des libéraux, La Gournerie élaborait une théorie des

---

<sup>571</sup> Léon Say, Paul Leroy-Beaulieu, etc.

<sup>572</sup> Le roman *Sans famille* d'Hector Malot reflète la désillusion de l'époque à l'égard des chemins de fer. Ce propose au lecteur un véritable périple fluvial canal du Midi, du Nivernais, Yonne, Seine, Saône. D'ailleurs, la petite Lise est recueillie par une famille d'éclusiers. Il mentionne notamment une certaine nostalgie à l'égard des voies navigables, notamment le canal du Midi, délaissé à cause des chemins de fer. La vitesse que ceux-ci offraient ne permettait plus de contempler le paysage. D'ailleurs, la batellerie apparaît comme le mode de transport pour le jeune James Milligan à la santé fragile. On peut citer aussi le témoignage d'un jeune gadzarts qui après le conflit avec la Prusse, s'installa dans la région de Montargis, et mise beaucoup sur les canaux pour développer notamment l'activité de meunerie dans laquelle il se lance : E.J. Fort, *Un gadz'arts franc-tireur. Scène vécues de la Campagne 1870-1871*, préface de Jules Ramas, Paris, Librairie des Facultés E. Muller, 1934, 370p.

<sup>573</sup> Le propos est ici à peine exagéré. Voir Paul Leroy-Beaulieu, *L'État moderne et ses fonctions*, Paris, Guillaumin, 1900, p.23.

monopoles cherchant à démontrer la congruence entre les intérêts des compagnies et l'intérêt général<sup>574</sup>.

## **2. Le plan Freycinet : entre espoirs et désillusions.**

---

### **a) Vote de la loi : la recherche d'un compromis national pour la cohésion républicaine.**

L'élaboration du plan Freycinet semble avoir été principalement motivée par la dépression économique, le programme de grands travaux apparaissait comme un moyen d'atténuer les divergences d'intérêts entre libre-échangistes et protectionnistes. Il s'agissait également de réconcilier les intérêts industriels et ferroviaires par le biais d'une politique de travaux extensifs. Pour ce faire, Charles de Freycinet effectua une série de voyages de septembre à octobre de l'année 1878<sup>575</sup>. Il présenta ensuite son programme à la Chambre des députés le 8 novembre 1878<sup>576</sup>. Les débats furent menés rondement, puisque la loi fut adoptée dès le 5 août 1879<sup>577</sup>. Elle visait à répondre au vœu des républicains d'atténuer l'influence des compagnies ferroviaires ainsi qu'aux aspirations des milieux d'affaires, qu'ils fussent d'ailleurs protectionnistes ou libre-échangistes, qui appelaient à améliorer les différents réseaux de transport dans le but d'atténuer les effets de la dépression économique survenue, comme on l'a vu, dès 1876-1878<sup>578</sup>. Il s'agissait également de limiter les inégalités régionales, dont certaines avaient été accentuées par l'extension du réseau ferroviaire. Cet aspect allait constituer un des points faibles de ce programme.

Concernant les chemins de fer, le plan avait été conçu comme un complément aux lignes existantes, soit 17 000 km de voies nouvelles à établir. Le programme envisageait d'améliorer les débouchés maritimes des communications terrestres, prévoyant entre autre l'agrandissement de 76 ports<sup>579</sup>. Faisant appel à des capitaux considérables, le financement des dépenses était censé s'accomplir par le biais du budget extraordinaire, lui-même alimenté par des emprunts. Le fait était la situation budgétaire paraissait plutôt favorable au moment de l'élaboration du projet de loi<sup>580</sup>. Les budgets français connurent de façon récurrente à partir du

---

<sup>574</sup> La Gournerie, *Études économique sur l'exploitation des chemins de fer*, Paris, Gauthier-Villars, 1880, 182p.

<sup>575</sup> Charles de Freycinet, *Souvenirs*, tome 2 : 1878-1893, Paris, p.7.

<sup>576</sup> Projet de loi relatif au classement et à l'amélioration des rivières navigables. Exposé des motifs, annales de la Chambre des Députés, annexe 862.

<sup>577</sup> Le programme Freycinet incluait deux autres lois : celle du 17 juillet 1879 pour les chemins de fer, du 28 juillet 1879 pour les ports intérieurs.

<sup>578</sup> C. Lavollée, « Le tarif des douanes et les enquêtes », in *Revue des Deux Mondes*, février 1878, p.908.

<sup>579</sup> Bruno Marnot, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », in *Histoire, économie et société*, 1999, 18<sup>e</sup> année, n°3, pp. 643-658.

<sup>580</sup> Yasuo Gonjo, *ibid.*, pp. 61-62.

milieu des années 1870 des plus-values de recette, ce qui permettait de disposer de réserves pour l'amortissement du nouvel emprunt nécessaire à l'application de ce programme de travaux<sup>581</sup>. Un des principes majeurs du programme de Freycinet en matière fluviale reposait sur l'uniformisation du réseau. Lors des discussions devant les députés et des différentes commissions, le ministre déplora effectivement à maintes reprises l'hétérogénéité du réseau navigable. Ce dernier fonctionnait encore sur le plan local, mais le caractère hétérogène de ce mode de transport en prohibait tout développement global. En outre, il distinguait deux types d'ouvrages, les lignes principales et les lignes secondaires<sup>582</sup>. Cette conception n'était peut-être pas dépourvue d'arrière-pensées politiques avec des visées électoralistes. En d'autres termes, en promouvant des ouvrages sur toute la France, le projet de loi était susceptible de satisfaire tout le monde, ce qui empêchait d'être accusé de privilégier les régions industrielles dotées de voies navigables, c'est-à-dire principalement celles du Nord et du Nord-Est, et « plus grave » encore la région parisienne. Cet argument allait pourtant servir de cheval de bataille pour les milieux agricoles et ferroviaires. Le non achèvement des travaux envisagés par le programme de travaux publics est ainsi devenu une source de frustrations, voire de jalousies... C'était précisément une des faiblesses que pouvait représenter un plan prétendant englober l'ensemble du territoire.

Les lignes principales devaient procurer au minimum les dimensions suivantes : 38,50 m de longueur d'écluse, 5,20 m de largeur d'écluse, un mouillage de 2 m ainsi qu'un tirant d'air des ponts de 3,70 m. En fait, cela correspondait au gabarit fixé par le Conseil général des Ponts-et-Chaussées en 1877, lui-même s'inspirant sensiblement des travaux de l'ingénieur Krantz<sup>583</sup>. De tels navires se montraient capables de transporter 300 t de marchandises. Ce gabarit constituait un minimum, si bien que rien n'excluait des dimensions supérieures. Formant un ensemble de 5 000 km administré par l'État, les lignes principales ne pouvaient faire l'objet de concession pour un temps limité et celles soumises à ce régime, en 1878, allaient être rachetées progressivement. Il s'agissait des voies du Nord de la France, du bassin de la Seine, du Rhône, etc. Il n'avait pas été fixé de gabarit spécifique pour les lignes secondaires qui, bien que formant un ensemble de 6 880 km, se révélaient de moindre importance. En outre, elles pouvaient être sujettes à une concession temporaire, à des associations ou bien encore à des particuliers.

---

<sup>581</sup> Léon Say, « Le rachat des chemins de fer », in *Journal des Économistes*, décembre 1881, p.331.

<sup>582</sup> « Projet de loi relatif au classement des voies navigables », in *Journal Officiel*, 4 novembre 1878, annexe 862, p.11087.

<sup>583</sup> Jean-Baptiste Krantz, *Note sur l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, Saint-Germain-en-Laye, 1<sup>er</sup> mai 1871, 78p. Ses propositions dérivait elles-mêmes de proposition antérieures.

Le second volet du programme visait à améliorer le réseau existant et le compléter afin de former de grandes lignes de navigation. L'idée maîtresse de Freycinet, reprenant, en réalité, celle de Krantz, consistait à établir une répartition entre les transports tirant parti du meilleur des spécificités de chacun des modes de transport: la batellerie se chargeait des produits encombrants qu'elle semblait la mieux à même de transporter sur de longues distances et à moindre coût, tandis que les chemins de fer s'occupaient des marchandises de valeur, des produits manufacturés, des produits périssables ainsi que des voyageurs<sup>584</sup>... Le raisonnement de Freycinet et de ceux qui l'ont aidé à concevoir son projet de loi était que la voie d'eau soulageait les chemins de fer de trafics gênant son exploitation et empêchait de développer correctement la grande vitesse ou le transport de passagers<sup>585</sup>... Ils envisageaient, pour un ensemble de 14 600 km, d'améliorer 3 600 km de voies existantes ou en cours de construction et 11 000 km. Ces travaux correspondaient à un total estimé à 4,5 millions de francs, la majorité correspondant aux lignes principales avec l'augmentation du mouillage, l'agrandissement des écluses, travaux divers comme les dragages, consolidation des rives et des perrés, aménagement des digues, exhaussement reconstruction de barrages, établissement de réservoirs d'alimentation etc.

**b) Travaux d'aménagement des grandes lignes : tentative de standardisation du réseau des voies navigables :**

Une des grandes idées du plan Freycinet résidait dans la création de grandes lignes de navigation intérieures comparables aux lignes de chemins de fer, Paris constituant le centre de gravité du trafic global et par conséquent de l'ensemble du réseau. L'aménagement des grandes lignes de navigation fut donc méthodiquement entrepris. La ligne du Nord de Paris à la frontière avec la Belgique et aux ports de la mer du Nord fut régularisée pour une dizaine de millions de francs, tandis que l'on paracheva la ligne des Ardennes par l'Aisne. On entreprit, bien entendu, et ce qui nous intéresse le plus ici, des travaux d'amélioration de la navigabilité de la Seine. Sur la Haute-Seine qui formait l'exutoire des lignes de Lyon et de la Loire, le mouillage avait été porté jusqu'à Montereau à deux mètres pour un coût d'environ cinq millions de francs<sup>586</sup>. Les pouvoirs publics intensifièrent leurs travaux pour relier la capitale à la mer, c'est-à-dire doter la Basse-Seine des meilleures conditions de navigation possibles.

---

<sup>584</sup> Lettre au Président de la République dans le *Journal Officiel* du 16 janvier 1878.

<sup>585</sup> *Journal Officiel*, 4 novembre 1878, p.11087.

<sup>586</sup> A.P., D7S<sup>4</sup> 1, Augmentation du tirant d'eau entre Montereau et Paris (1876-1880).



Ce fut chose accomplie avec la loi du 6 avril 1878 qui prescrivit l'établissement d'un mouillage de 3,20 m entre Paris et Rouen. Au préalable, trois importantes entreprises avaient été déclarées d'utilité publique avant que ne fût adoptée de manière définitive la loi du 5 août 1879. Ces travaux se répartissaient de la manière suivante <sup>587</sup> :

1. Aménagements pour obtenir un mouillage de 3,20 m entre Paris et Rouen (loi du 6 avril 1878) : 32 000 000 francs<sup>588</sup> ;
  2. Aménagements pour un mouillage de 2 m entre Montereau et Paris (loi du 13 juin 1878) : 3 500 000 francs<sup>589</sup>
  3. Travaux pour obtenir un mouillage de 2 m entre Montereau et Marcilly (loi du 2 avril 1879) : 5 millions francs
- Total : 40 500 000 francs.

Les dépenses pour les travaux concernant la traversée de Paris furent confirmées par la loi du 21 juillet 1880 qui autorisa une dépense de 10,5 millions de francs en vue de porter le mouillage à 3,20m sur cette section. La décision ministérielle du 5 novembre de la même année répartit les travaux à effectuer entre les divers services d'ingénieurs. Elle affecta au service de la Navigation de la Seine la somme de 3,9 millions francs, la construction de l'écluse et du barrage de Suresnes s'élevant à elle-seule à 3,3 millions, le reste revenant à des travaux de dragages en aval de Paris (120 000 francs), de réfection de ports en aval de la capitale (80 000)<sup>590</sup>.

Tous ces chiffres montrent l'ampleur des aménagements réalisés sur la Basse-Seine qui représentaient près de 80% du total des travaux<sup>591</sup>. Sur le parcours de 243 km entre Paris et la mer, le nombre d'écluses se vit ramené au nombre de neuf<sup>592</sup>. Ces barrages furent dotés de deux écluses, l'une de 41,60m destinée aux chalands isolés et l'autre de 141 mètres pour

---

<sup>587</sup> Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », dans *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, pp.349-386, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebron de Lisle, Paris, Direction des affaires culturelles et Université de Paris-IV Sorbonne Centre de recherche en histoire de l'innovation, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1990, p. 358.

<sup>588</sup> Il s'agit des 6<sup>e</sup> (entre Paris et l'embouchure du canal Saint-Denis), 7<sup>e</sup> (entre la Briche et Conflans-Sainte-Honorine) et 8<sup>e</sup> sections (entre Conflans et Rouen).

<sup>589</sup> Soit respectivement les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections de la Seine, en amont de Paris.

<sup>590</sup> Le reste consistait en la part proportionnelle à la somme à valoir générale. Voir *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, année 1886, p.94.

<sup>591</sup> A.P., D7S<sup>4</sup> 1, Entretien du chenal de navigation entre Rouen et Paris (1871-1894) ; A.P. D7S<sup>4</sup>/2 : Affaires générales : Amélioration de la Seine entre Paris et Rouen (1871-1890).

<sup>592</sup> La pente naturelle de 25,50 m présentée par la Seine, depuis l'amont de Paris jusqu'à l'écluse de Port-à-l'Anglais sur une longueur de 225 km était rachetée par neuf barrages à écluses, installés à Suresnes, Bougival, Andrésy, Méricourt, Villez, la Garenne, Poses et Martot.

les convois de plusieurs péniches<sup>593</sup>. En effet, la loi du 6 avril 1878 avait porté à 3,20 m le mouillage du bief parisien compris entre les écluses de Port-à-l'Anglais et de Suresnes. Ce tirant d'eau fut atteint définitivement sur toute l'étendue du bief le 15 septembre 1886. Chacune des retenues était formée par plusieurs barrages comportant une ou plusieurs passes navigables<sup>594</sup>. Parmi ces grands barrages, on peut citer le barrage de Suresnes et celui de Marty<sup>595</sup>. Le premier avait été envisagé afin de remplacer le barrage mobile à fermettes et à aiguilles, établi antérieurement en 1866<sup>596</sup> et qui n'offrait qu'un tirant d'eau de 2,20 m dans la traversée de Paris comme l'avait prévu la loi du 21 juillet 1880. L'exécution de travaux d'une telle ampleur eut tout de même un coût, à savoir que les dépenses passèrent rapidement à près de 67 millions de francs, par rapport à la quarantaine de millions prévue initialement. Malgré tout, il s'agissait d'un axe majeur pour l'approvisionnement de la capitale et qui pouvait justifier de tels sacrifices, car ces aménagements contribuaient simultanément à la prospérité des ports normands et des industries des départements du Nord de la France.

La navigation de la Seine connut ainsi une mutation profonde, le mouillage n'étant jamais inférieur à 3,20 m et aucun chômage n'était plus à craindre en période de basses eaux. La durée du trajet de Rouen à Paris se voyait ramenée à trois jours, voire plus pour les convois toués ou remorqués, et elle n'excédait pas 28 à 30 heures pour les porteurs à vapeur isolés ou automoteurs!...Même si les chemins de halage se trouvaient dans un état acceptable, leur usage se bornait tout au plus à la traversée. Le prix du fret a considérablement profité de ces aménagements passant de 12 à 15 francs en 1840 à de 4 à 5 francs à la remonte en 1890, et à 2,75 francs et 3,50 francs à la descente. Il s'est produit une augmentation de plus de la moitié dans le tonnage remorqué : 389 tonnes-kilométriques alors qu'en 1881, avant l'exécution de ces derniers travaux, ce dernier n'excédait pas 227 millions T.-K.<sup>597</sup>.

Il s'agit d'une évolution majeure. En effet, les conditions antérieures de la navigation rendaient pénible et onéreuse la remontée des bateaux des ports de Seine inférieure vers la capitale. Néanmoins, grâce aux travaux de dragage, à l'installation de barrages éclusés, à la motorisation des péniches, la remontée se trouvait dans une large mesure facilitée et plus apte à répondre au transport de marchandises à plus forte valeur ajoutée.

---

<sup>593</sup> Les barrages mobiles employés étaient de deux types, soit du système à fermettes pivotantes, s'enfonçant dans le lit du fleuve, comme les lames d'un éventail, suivant l'agencement mis au point par l'ingénieur Poirée, soit du type du pont supérieur supportant un cadre oscillant se relevant horizontalement et hors de l'eau.

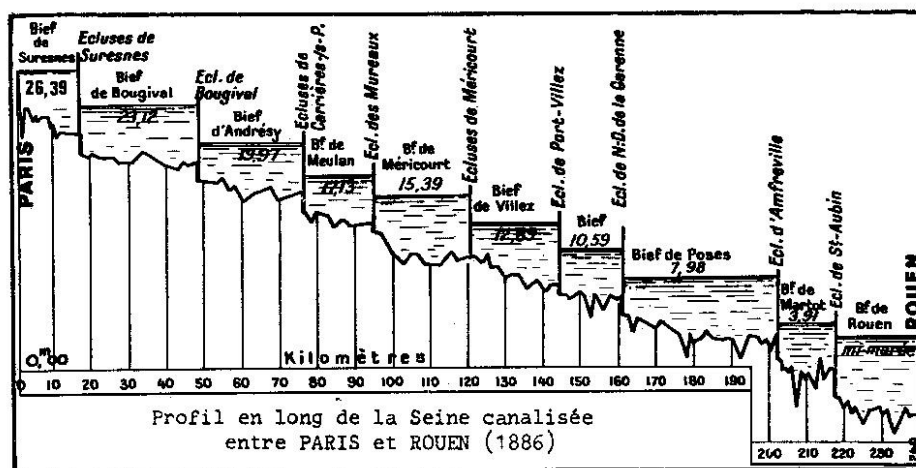
<sup>594</sup> *La Nature*, 29 juillet 1890, p.116.

<sup>595</sup> « Les travaux de canalisation de la Seine entre Paris et la mer. », *La Nature*, 5 mars 1890, pp.275-276.

<sup>596</sup> Voir premier chapitre.

<sup>597</sup> Alfred Picard, *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer*, Paris, Paris, J. Rothschild, 1887, vol.1, p.347 et suivantes.

Figure 8 Profil en long de la Seine canalisée après les aménagements effectués entre Paris et Rouen en 1886.



Source : François Beaudoin, « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX<sup>e</sup> siècle », dans les *Cahiers du Musée de la batellerie*, n<sup>o</sup>2, décembre 1988, p. 19.

## B. Un plan inachevé.

### 1. Les limites du plan Freycinet.

Moins ambitieux que le programme élaboré par Jean-Baptiste Krantz, le plan Freycinet paraissait marquer une volonté de la part des pouvoirs publics d'insuffler une nouvelle impulsion à l'industrie batelière. La crise financière de 1882 déçut toutefois rapidement les espoirs<sup>598</sup>, condamnant l'exécution du plan par l'État. La machine s'était emballée<sup>599</sup>, par souci électoraliste, et de manière à satisfaire tout le monde, les pouvoirs publics promirent un peu tout et n'importe quoi ; si bien que les crédits annuels connurent une progression inquiétante : 52 millions de francs en 1879, 103 en 1880, 146 en 1883... L'ensemble des entreprises projetées était estimé à près de 2 milliards, on dut renoncer à 973

<sup>598</sup> Jean Bouvier, *Études sur le krach de l'Union générale*, Paris, PUF, 1960.

<sup>599</sup> Charles Gomel, « De l'emploi et de l'émiettement de l'emploi des crédits affectés aux travaux publics », in *L'Économiste Français*, samedi 18 juin 1887, p.763.

millions francs de travaux<sup>600</sup>. La signature des conventions ferroviaires de 1883<sup>601</sup>, ainsi que l'abaissement des allocations budgétaires formèrent une réponse aux entraves du moment et la troisième section du budget des travaux publics, le budget extraordinaire disparut en 1887, et cela, à la grande satisfaction des adversaires de la combinaison mise en place en 1879 par Léon Say<sup>602</sup>. Le réseau navigable puisait désormais ses financements sur les ressources normales fixées sur chaque exercice. Ainsi, les crédits qui lui furent alloués connurent une baisse sensible jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et il fallut recourir au système des avances versées par les départements et les intérêts locaux en 1884, date à laquelle on renonça à de nombreux projets et avant-projets classés en 1879 dont celui du canal du Nord<sup>603</sup>, du canal du Nord-Est (de l'Escaut à la Chiers), du canal latéral à la Loire et enfin celui des Grandes Landes. La moyenne quinquennale des fonds alloués aux voies navigables a progressé de la manière suivante : 58,1 millions entre 1880 et 1884 ; 21 millions entre 1885-1885 ; 14,8 millions pour 1890-1894 et enfin 11,3 millions pour 1895-1899<sup>604</sup>.

Outre la politique d'amélioration du réseau, le plan Freycinet impliquait un autre volet dont l'importance ne se révéla pas moins considérable. Dès le Second Empire, le gouvernement avait procédé à diverses réductions sur les droits de navigation, le but visant à rendre la batellerie plus compétitive face aux voies ferrées<sup>605</sup>. La loi du 19 février 1880<sup>606</sup> décida ainsi la suppression totale des droits de navigation. Si cette mesure pouvait paraître positive pour la navigation fluviale, et elle le fut dans une large proportion, elle présentait pour autant un danger sur le long terme. En effet, elle la privait de financements et à terme pouvait aggraver le désintérêt de l'État à son égard dans la mesure où elle n'apportait plus de contributions... Le contexte de financement des infrastructures fluviales devenait ainsi inquiétant : privé d'un côté des revenus de leur exploitation et d'un autre côté, des investissements de l'État qui devenaient de plus en plus hasardeux, soumis à la conjoncture et au bon vouloir des pouvoirs publics et l'opinion... Le milieu particulièrement morcelé de la

<sup>600</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux...*, *op. cit.*, p.33.

<sup>601</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer ...*, *op. cit.*, pp. 495-499.

<sup>602</sup> Peut-être à la satisfaction du concepteur lui-même, dans la mesure où il n'avait adhéré au projet de Freycinet qu'à contrecœur. Voir Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France », *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, p.74.

<sup>603</sup> Voir un développement plus important sur ce canal dans le dernier chapitre de cette thèse.

<sup>604</sup> Kauffmann, *op. cit.*

<sup>605</sup> Voir le chapitre I.

<sup>606</sup> « Loi du 19 février 1880 portant sur la suppression immédiate des droits de navigation », in *Guide officiel de la navigation intérieure avec itinéraires graphiques des principales lignes de navigation et carte générale des voies navigables de la France. Dressé par les soins du Ministère des Travaux Publics (Direction de la Navigation)*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie Éditeurs, cinquième édition, revue et augmentée, 1891, pp.3-4. Voir aussi Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République... », *op. cit.*, pp.82-84.

navigation intérieure se révélait moins bien armé que les compagnies de chemins de fer pour constituer un lobby suffisamment puissant pour faire pression sur le milieu politique<sup>607</sup>... Les marinières formaient une population de tempérament considéré par les contemporains comme « routinier » et « conservateur », accompagné d'un puissant individualisme<sup>608</sup>. Le passage à la batellerie industrielle a impliqué la mobilisation de l'ensemble de la cellule familiale dans le fonctionnement du bateau<sup>609</sup>... Tant et si bien que les marinières ne bénéficiaient guère de l'opportunité d'améliorer leur niveau d'instruction<sup>610</sup>. Cela les plaçait en situation d'infériorité à l'égard des différentes administrations auxquels ils avaient affaire, des industriels et des compagnies de navigation<sup>611</sup>... En outre, ces dernières tiraient un certain avantage à la désorganisation générale du marché<sup>612</sup>. D'une part, elles se voyaient en mesure de contrôler les marinières. D'autre part, elles apparaissaient comme des interlocutrices « sûres » dans ce contexte de marché désorganisé. En raison de la nature même de leur profession, les marinières manquaient de temps et de moyens commerciaux. En effet, ils travaillaient à bord de leurs bateaux qu'ils manœuvraient eux-mêmes. En permanence sur les fleuves et canaux, ils n'entretenaient que des relations sporadiques avec leurs chargeurs<sup>613</sup>. Et leur trajet accompli, ils devaient se lancer dans la quête de nouveaux frets, ce qui les amenait à prospecter auprès de leur clientèle<sup>614</sup>. C'est la raison pour laquelle de façon paradoxale, les compagnies de navigation, et surtout de touage, ne se montraient pas systématiquement favorables aux propositions d'améliorations du réseau<sup>615</sup>.

Pour autant, le bilan des travaux décidés en 1879 ne saurait être considéré comme totalement négatif. Si un grand nombre de projets ont été abandonnés, et parfois, les conséquences étaient grave pour ce qui était de la non construction du canal du Nord, les travaux engagés portaient tout de même encore sur 765 millions de francs. L'exécution avait excédé les prévisions de 200 millions. Un tiers de cette somme a servi à l'unification du

---

<sup>607</sup> G. Captier, « Le marinier », rapport présenté au 5<sup>ème</sup> Congrès international de la navigation intérieure tenu à Paris en 1892.

<sup>608</sup> Henry Bazin, « État de la navigation intérieure », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1867, p.155.

<sup>609</sup> Louis Marlio, « Le marinier », in *Revue de Paris*, 15 août 1909, p.773.

<sup>610</sup> Louis Marlio, *ibid.*, p.778 ; Adrien Legrand, *La condition économique et sociale des marinières du Nord*, thèse pour le doctorat en droit, université de Nancy, Merville, impr. de L. Loiez, 1910, pp.38-39.

<sup>611</sup> G. Renaud, « Le batelier, son bateau, son industrie », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 janvier 1914, p.124.

<sup>612</sup> Lucien Morice, *L'Office National de la Navigation et l'exploitation réglementée des voies navigables*, Paris, impr. du Laboureur, 1946, pp.105-106.

<sup>613</sup> Adrien Legrand, *La condition économique et sociale des marinières du Nord*, thèse pour le doctorat en droit, université de Nancy, Merville, impr. de L. Loiez, 1910, p.36.

<sup>614</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République... », *op. cit.*, pp.312-317.

<sup>615</sup> On verra leur opposition à Paris port de mer dans le cinquième chapitre. C'était vrai également pour les compagnies de touage qui n'avaient pas nécessairement intérêt à un approfondissement de la Seine trop considérable, qui signifiait leur déclin à plus ou moins long terme en faveur des chalands.

réseau, alors que seulement 145 millions de francs ont été dépensés effectivement pour les voies nouvelles qui figuraient au programme pour 850 millions. L'application partielle du plan Freycinet avait malgré tout modifié en profondeur le réseau de la navigation intérieure française en contribuant à l'unification des gabarits sur les voies principales et la création d'un certain nombre de voies nouvelles. La longueur du réseau de canaux et de rivières disposant de deux mètres de mouillage minimum et d'écluses de 38,50 m de longueur et de 5,50m de longueur est passée de 235 km et 996 km en 1878, à respectivement 1 915 km et 1 884 km en 1890, ce qui représentait une extension de 717% et 89%<sup>616</sup>. De toute évidence, on avait privilégié la navigabilité des rivières, les efforts en matière de canaux ayant été considérables au cours des années antérieures.

Par ailleurs, de 1881 à 1899, le trafic global avait progressé de 49%, tandis que le parcours moyen était passé de 110 km à 1340, soit une progression de 22%. Ce mouvement ascensionnel pouvait être attribué à l'amélioration des voies navigables qui correspondaient justement aux lignes du Nord et du Nord-Est, à savoir sur les travaux qui avaient été achevés en grande partie<sup>617</sup>. La corrélation entre les travaux réalisés dans le cadre du plan Freycinet et la hausse du trafic semblait évidente. Il fallait ajouter une baisse sensible du prix du fret. Pour ce qui était de la houille, au départ des bassins du Nord et du Pas-de-Calais, le fret qui tournait entre 1,5 et 3,5 centimes par tonne et par kilomètre, s'établissait autour de 1,5 centime vers 1890<sup>618</sup>.

## **2. Faible rendement de la batellerie et tentative libérale de relancer le plan Freycinet : le projet de loi Guyot (15 juillet 1890).**

---

Malgré les progrès incontestables, le rendement de l'exploitation était loin de satisfaire. Dans un rapport déposé à la Chambre, le 15 juillet 1890<sup>619</sup>, le ministre des Travaux publics avait montré les 24 millions de tonnes de marchandises effectivement transportées en 1889 réparties entre 16 000 bateaux d'une capacité totale, 2,7 millions de tonnes kilométriques correspondaient à 8,5 fois le port en lourd d'une péniche. Le parcours moyen d'une péniche s'élevait à près de 1 140 km. Si l'on considérait les deux mois de chômage et la

---

<sup>616</sup> Clément Colson, « Revue des questions de transports, in *Revue Politique et Parlementaire*, tome X, novembre 1896, pp.420-421.

<sup>617</sup> Richard de Kauffmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, traduit, mis à jour et précédé d'une étude complémentaire par Frantz Hamon, Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, Éditeur, 1900, pp.814-815.

<sup>618</sup> Jean-Claude Toutain, « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, p.103.

<sup>619</sup> Projet de loi sur la Navigation Intérieure, présenté par M. Yves Guyot, ministre des Travaux Publics, document parlementaire, déposé à la chambre le 15 juillet 1890, annexe 838, p.1565.

dizaine de jours aux ports pour chaque voyage, le trajet moyen en bateau ne s'élevait journalièrement qu'à 5 km. La réalité était que les péniches avançaient à une vitesse moyenne de 15 à 20km par jour, c'est-à-dire un niveau relativement médiocre, même pour l'époque<sup>620</sup>. Le trafic était donc loin d'atteindre son point de saturation. Il existait ainsi un décalage entre les progrès techniques et le rendement économique. Les causes semblaient diverses. Certaines étaient inhérentes à l'exploitation : entretien, aléas climatiques, insuffisance de l'outillage des ports, traction, etc. Le rapport du ministre des Travaux publics Yves Guyot pointait aussi un manque de coordination entre les différents services qui paraissait encore plus graves encore. En effet, si l'État était propriétaire du réseau, l'exploitation du matériel relevait du ressort de l'industrie. Le temps perdu entre le Nord et Paris à chacun des points s'élevait en moyenne entre une quinzaine et une vingtaine de jours, ce qui excédait la durée même du voyage d'une vingtaine de jours, pourtant très insuffisante en soi. Ces carences structurelles poussèrent l'État à organiser lui-même la traction sur le canal Saint-Quentin, particulièrement fréquenté et au bord de la rupture, au début du 19 juin 1875. L'Administration avait ainsi instauré un halage obligatoire avec monopole. Par ailleurs, sur le même canal, l'administration des Ponts et Chaussées exploitait en régie des services de tonnage au passage des souterrains des biefs de partage. Cette intrusion étatique était en fait perçue comme un moindre mal, dans la mesure où l'on ne trouvait aucun entrepreneurs privés suffisamment solides sur le plan financier et non susceptibles d'instaurer un monopole inéquitable ou au service de quelques intérêts privés. Par exemple, la rivalité existant entre les houillères du Nord et du Pas-de-Calais incitait l'administrateur à remplir le rôle d'arbitre « impartial »<sup>621</sup>. En outre, la « petite batellerie » se montrait hostile à une concession en faveur d'un exploitant privé, ne serait-ce une compagnie fluviale. Les marinières avaient déjà fort à faire pour trouver un moyen de traction à bas prix, ils ne se sentaient pas la force de négocier avec un exploitant privé. L'Administration de son côté préférait maintenir l'ordre, ce qui représentait d'ailleurs l'intérêt de tous. Pour leur part, les houillères préféraient les inconvénients d'une exploitation médiocre à celui de devoir négocier dans une position qui ne leur était pas nécessairement favorable. Cela signifiait avoir en face deux puissants partenaires : la puissante Compagnie du Nord et un éventuel exploitant concernant la traction sur le canal Saint-Quentin. Dans un

---

<sup>620</sup> Le rapport d'Yves Guyot préconisait 30-40km.

<sup>621</sup> Sur les enjeux des voies navigables dans la concurrence inter bassins et avec les charbons étrangers, voir Jules Marmottan, *Les houilles du Nord et du Pas-de-Calais et l'approfondissement de la Seine*, Paris, Guillemin, 1878, 16p. ; Marcel Gillet, *Les Charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1973, pp.151-154.

contexte de marché du fret totalement libéralisé (ou plutôt désorganisé<sup>622</sup>), les houillères se trouvaient dans une position bien plus profitable pour elles et pouvait obliger les mariniers à baisser les frets à loisir, et se servir de la menace d'obtenir de meilleurs prix auprès de la voie ferrée. Les exploitants des houillères des régions du Nord trouvaient un autre avantage à recourir au service des mariniers, en retenant les péniches de trois à six semaines afin de les remplir de charbon. Ces pratiques signifiaient la réapparition des stationnements que les coûteux travaux accomplis sur les voies navigables et au port de Paris étaient censés remédier... Pourtant, les mariniers ne semblaient guère avoir le choix : « *Disséminés, timorés, les mariniers sont contraints de subir ces exigences. Les grands charbonniers menacent de recourir aux chemins de fer si la loi limitait, comme en Allemagne, les délais de chargement*<sup>623</sup> ». Le raisonnement des consommateurs de la région parisienne ne différait guère de celui des houillères, il s'agissait avant tout de privilégier la concurrence et donc la petite batellerie. En 1888, un projet de construction de magasins en dur sur les bords du bassin de l'Arsenal, près de la Bastille, pour remplacer ceux en bois fut déposé et débattu devant le Conseil municipal de Paris. Les défenseurs du projet soulignaient d'une part les bienfaits de la concurrence entre les voies navigables et les chemins de fer, et d'autre part, ils exprimèrent leur soutien à la batellerie artisanale, le conseiller municipal Jules Joffrin<sup>624</sup> expliquant : « *personne ne voudra ici laisser ces petits entrepreneurs qui travaillent sur leur propre bateau, à la merci des grandes compagnies, et c'est là le but de la proposition*<sup>625</sup> ». Les conseillers municipaux s'inspiraient directement de l'attitude des houillères et entendaient produire les mêmes résultats, comme l'exprima un autre conseiller municipal, M. Deligny : « *Le meilleur moyen de faire baisser le fret, c'est de favoriser le développement de la petite batellerie. C'est ainsi que dans le Nord, on a pu forcer la Compagnie des Chemins de fer du Nord à transporter la houille à raison de 0fr25 la tonne*<sup>626</sup>. » La priorité était donc moins de favoriser une grosse batellerie capable de rivaliser avec les grandes compagnies de chemins de fer, ce qui aurait peut-être signifié avoir affaire à des partenaires trop puissants, que d'encourager la batellerie artisanale, moins organisée et pléthorique.

<sup>622</sup> Lucien Morice, *L'Office National de la Navigation op. cit.*, p.132.

<sup>623</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*, p.203.

<sup>624</sup> Conseiller municipal du XVIII<sup>e</sup> arrondissement d'obédience républicaine. Il s'est entre autre confronté à Boulanger lors des élections législatives.

<sup>625</sup> « Construction d'une gare d'eau au bas-port de l'Arsenal », in *Bulletin Municipal Officiel* du vendredi 21 décembre 1888, p.2877.

<sup>626</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 1899: Bassin de l'Arsenal, création d'un port : détail et avant-métré des travaux à exécuter, devis, cahier des charges, pétition de la chambre syndicale de la Marine pour l'élargissement des berges, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans (dont calques), correspondance, notes (1876-1902) ; création de magasins : mémento sur l'édification de magasins sur le bassin, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes.



Toutes ces considérations contribuèrent sans doute à l'échec du projet de loi proposé par Yves Guyot. En effet, celui-ci entendait poursuivre la politique de grands travaux publics menée depuis 1878 par une voie résolument libérale, à savoir en recourant le plus possible à l'initiative privée de manière à réduire au maximum l'effort budgétaire de la part de l'État. L'idée centrale du projet consistait en la création de chambres de navigation qui auraient été chargées d'administrer l'outillage public sur l'ensemble du réseau, et de participer à l'aménagement des voies navigables. Pour les ouvrages importants, il était prévu d'établir des péages pour contribuer à leur financement. La plupart des chambres de commerce des départements du Nord de la France et le Comité des Houillères du Nord accueillirent plutôt favorablement le projet de loi Guyot, car elles entrevoyaient la possibilité de réactiver les travaux de construction d'une nouvelle voie venant suppléer le canal Saint-Quentin<sup>627</sup>. Néanmoins, de leur côté, les chambres de commerce de Rouen et de Roanne exprimèrent leurs inquiétudes par rapport au rétablissement des droits de navigation, car ces villes correspondaient à des nœuds fluviaux majeurs et bénéficiaient largement de l'essor de leurs réseaux respectifs.

## **II. L'ÉVOLUTION DES TRAFICS FERROVIAIRE ET NAVIGABLE : ENTRE CONCURRENCE ET SPÉCIALISATION INTERMODALE.**

---

La comparaison entre l'évolution des trafics fluvio-ferroviaires implique de prendre en compte préalablement deux facteurs : d'une part, l'essor du réseau ferré, et d'autre part, les conventions de 1883 qui encadrèrent ce développement et modifièrent quelque peu le rapport entre l'État et lesdites compagnies de chemins de fer.

### **A. Développement du réseau ferré et convention de 1883 : les fondements d'une domination paradoxale.**

---

#### **1. La convention de 1883 ou le renforcement des relations entre l'État et les compagnies de chemin de fer.**

---

Le réseau ferroviaire avait connu de son côté un essor certain, entre 1897 et 1906, grâce à la construction des lignes secondaires, cette phase avait connu un ralentissement en 1884-1885 et 1895-1896<sup>628</sup>. Les investissements jusqu'en 1913 avaient été réalisés surtout pour les lignes et équipements déjà existants, ces dépenses ayant contribué à favoriser la

---

<sup>627</sup> AN (site Pierrefitte-sur-Seine), C5532, Lettre de M. Villemin, président du Comité des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, 9 août 1889 ; Commission des députés chargés d'examiner le projet de loi Guyot. Séance du 13 février 1891. Déclaration de M. Villemin.

<sup>628</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer...*, *op. cit.*, pp. 495-499.

concurrence rail-eau. Il faut remarquer que la construction des voies ferrées secondaires n'inquiétait pas directement la marine fluviale, car celle-ci utilisait des axes parallèles aux lignes ferroviaires principales ouvertes au trafic antérieurement à 1870.

Six conventions ont été signées le 26 mai 1883 avec le PLM, le 5 juin avec le Nord, le 9 juin avec le Midi, le 11 juin avec l'Est, le 28 juin avec le Paris Orléans et enfin le 17 juillet avec l'Ouest. On avait accordé la priorité à l'extension du réseau. Les compagnies avaient consenti à concéder 8 360 km à construire et 2 823 km déjà en exploitation. Les compagnies prenaient à leur charge la construction. Le service spécial, créé par le ministère des travaux publics à cet effet, avait été ainsi supprimé. Elles assuraient, par ailleurs, le financement des travaux, pour 25 000 francs par kilomètres, en plus du matériel. La prévision de dépense se révéla toutefois supérieure à 200 000 francs, c'était donc l'État qui devait assurer la majeure partie de la dépense. La participation des compagnies variait, la compagnie du Nord consentait à une dépense de 100 000 francs, la dépense globale ayant été estimée à 140 000 francs. Le PO prit à sa charge 40 millions de francs sur la ligne Montauban-Limoges. Les compagnies finançaient cependant l'ensemble des travaux dans l'immédiat. L'État devait les rembourser en versant des annuités couvrant les intérêts et l'amortissement des emprunts réalisés par elles. Les travaux incombant à l'État étaient payés grâce à un prélèvement sur la créance qu'il conservait vis-à-vis des réseaux de l'Ouest, du PO, de l'Est et du Midi du fait des versements qu'il leur avait été consenti à titre de garantie. Les conventions ne l'exonéraient cependant pas pour autant des dépenses de construction. Elles l'autorisaient à recourir au crédit des compagnies afin de poursuivre la réalisation du programme Freycinet. Les conventions permirent ainsi d'abroger le budget extraordinaire, cette suppression ne fut toutefois effective qu'à partir de 1891.

Le système de garantie a été généralisé à l'ensemble des lignes. On avait supprimé toute distinction entre l'ancien et le nouveau réseau. Les lignes, prises en charge à des titres divers par les compagnies et n'appartenant ni à l'un, ni à l'autre, avaient été intégrées à l'ensemble, ce qui était primordial pour les compagnies. Le réseau du Nord exploitait effectivement 1 088 km de lignes, en décembre 1882, qui étaient exclues des comptes de garantie et de partage. Elles avaient entraîné une perte de plus de 6 millions de francs et de nouvelles lignes des réseaux du Nord-Est et de Picardie-Flandres devaient s'y ajouter. Les comptes de l'ancien et du nouveau réseau se rapprochaient de la limite du partage.

Le montant des dividendes a été déterminé, étant « réservé » sur les recettes de ce réseau unique et ayant été fixé par référence à ceux qui avaient été distribués dans les périodes

précédentes, toute limite étant abrogée pour les travaux complémentaires portés au compte d'établissement alors que les insuffisances des lignes concédées par les conventions pouvaient être affectées à ce compte. Par-delà un certain niveau, nettement plus faible que celui fixé par les conventions précédentes, l'État recevait deux tiers des bénéficiaires et les compagnies un tiers<sup>629</sup>. Celui-ci ne pouvait intervenir que quinze ans après le démarrage effectif de l'exploitation de l'ensemble des lignes. Le réseau d'État n'obtenait néanmoins aucun accès vers Paris et s'avérait par conséquent exclu du Syndicat de Ceinture.

On peut estimer que la tutelle de l'État se renforça globalement. Le Comité d'exploitation technique, fondé en 1864, avait été élargi en 1882, et son rôle accentué en ce qui concernait les accidents et la sécurité. On réorganisa le contrôle financier. Les commissions de vérification des comptes par réseaux mises sur pied dans les années 1860, furent substituées, en mars 1883, par une commission unique composée de deux conseillers d'État, quatre représentants du ministère des Finances, trois de celui des Travaux publics, des inspecteurs généraux des finances chargés du contrôle des comptes des compagnies et des inspecteurs des Ponts et Chaussées. Le contrôle exercé par cette commission était d'abord *a posteriori*, mais un décret du 7 juin 1884 avait instauré, des commissaires généraux, sous l'autorité du ministère des Travaux publics, ayant pour vocation de surveiller les actes de gestion financière.

## **2. La lutte acharnée de la voie d'eau et des chemins de fer.**

---

L'extension du réseau ferroviaire combinée à la modernisation du réseau navigable ne pouvaient qu'intensifier la concurrence entre les deux modes de transport. Le trafic des voies navigables paraissaient ne devoir sa survie qu'à l'aide du niveau bas des frets qui avaient été rendus possibles grâce aux subventions de l'État. Celui-ci ne lui faisait plus payer ni l'amortissement, ni même la totalité de l'entretien du réseau<sup>630</sup>. Dans ces conditions, il semblait plausible que la réduction sur le long terme des tarifs moyens de la tonne kilométrique des voies ferrées allait s'avérer fatale au développement des voies navigables. Les événements prirent toutefois une tournure très différente. Les mesures adoptées au bénéfice de la navigation intérieure participèrent dans les faits de mettre celle-ci en mesure de proposer des tarifs moins onéreux que ceux des voies ferrées et, par voie de conséquence, de contribuer, au développement global des transports et de l'économie. En dépit de la

---

<sup>629</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer en France...*, *op. cit.*, p.497.

<sup>630</sup> Même si comme on a pu le voir dans le premier chapitre, ce mouvement a été très progressif. En fait, il s'est opéré sous la pression des partisans de la navigation intérieure, et au moment où l'essor des chemins de fer était suffisamment solide, pour ne pas craindre une menace de la concurrence. Il s'agissait plutôt d'une mesure compensatoire.

dépession économique, le tonnage kilométrique des voies navigables progressa de 3%, en 1883 et 1885, tandis que celui des chemins de fer, sur la même période, recula de 13%, et celui du tonnage transporté de 10%<sup>631</sup>. Toutefois, sur le réseau du Nord, le plus concurrentiel, la baisse se révéla plus significative, avec un recul général de 19%, et de 20% pour les combustibles minéraux. L'influence combinée de la dépression et de la concurrence de la voie d'eau semblait manifeste<sup>632</sup>.

Les adversaires de la batellerie attribuaient les rapides progrès du tonnage des voies navigables à un simple détournement du trafic dont aurait été victime les chemins de fer concurrents. Ils appuyaient leur argumentation sur le fait que le tonnage des voies ferrées n'avaient progressé que très laborieusement au cours de la période du développement du réseau de la navigation intérieure. Les années 1884 et 1889 durant lesquelles furent exécutées sur les voies navigables les travaux prévus par le plan Freycinet, correspondirent effectivement à une période de dépression pour les voies ferrées. Cependant, les intérêts ferristes ne s'étaient pas privés auparavant de décrire le déclin des voies fluviales comme naturel, en théorie, les parts prises par ces dernières au détriment des chemins de fer n'auraient pas dû tant choquer, et cela, au nom du principe libéral de la libre concurrence. Certes, les pourfendeurs de la navigation intérieure pouvaient dénoncer le fait que le plan Freycinet avait perturbé un processus naturel, ce dont elles ne se privèrent d'ailleurs pas. C'est pourquoi ils s'attelèrent à réclamer le retour des péages sur la navigation. Or, le lien de causalité quant à la stagnation du trafic des chemins de fer, qui aurait résulté de la simple concurrence des voies navigables n'était pas si évident. En effet, le trafic des grandes lignes avait reculé à un rythme assez proche sur les voies subissant directement la concurrence de la batellerie et sur celles qui en étaient préservée, soit respectivement une baisse de 8,6% et 7,5%<sup>633</sup>. Pourtant, on pouvait tout autant incriminer les lignes secondaires, dans la mesure où elles réalisaient des jonctions nouvelles et des limitations de parcours entre les voies existantes. Et force était de constater qu'entre 1883 et 1885, les lignes d'un tonnage moyen<sup>634</sup> connurent un essor considérable de 49%<sup>635</sup>. Au fond, sur le long terme, le trafic des principales lignes de chemins de fer en concurrence avec les plus importantes artères navigables n'avait pas vraiment été restreint.

---

<sup>631</sup> De Préaudeau, « La crise des transports de 1883-1885 » in *Association française pour l'avancement des Sciences*, 18<sup>e</sup> session, II, 1889, pp. 923-940.

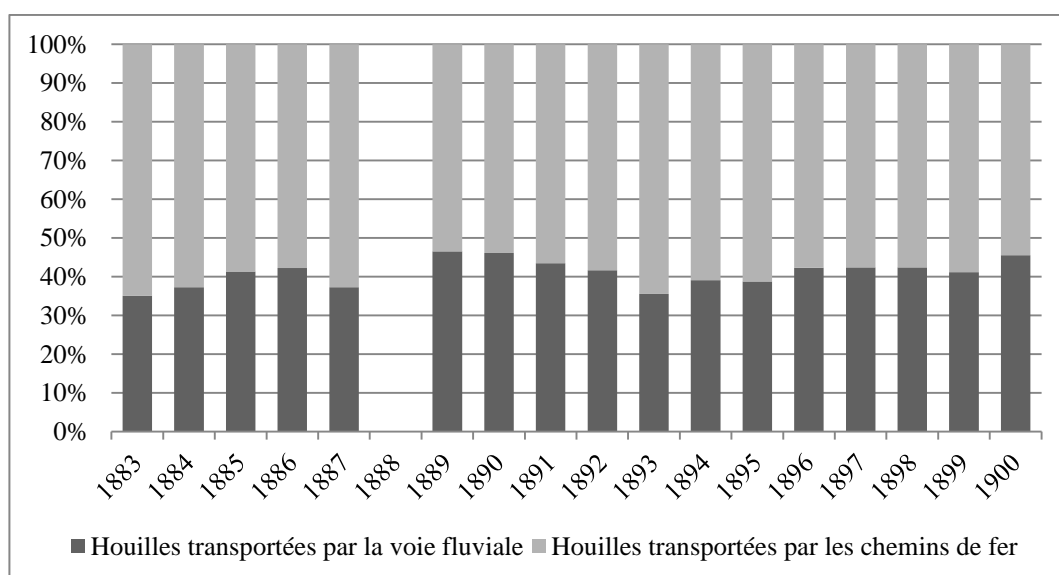
<sup>632</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960, p.63.

<sup>633</sup> Pour un tonnage moyen de 100 000 t.

<sup>634</sup> En dessous de 100 000 t.

<sup>635</sup> De Préaudeau, « Répartition des transports entre les chemins de fer et les voies navigables 1885-1887 », in *Association française pour l'avancement des Sciences*, 20<sup>e</sup> session, II, 1891, pp.888-901.

**Graphique 10. Répartition intermodale du trafic des combustibles minéraux consommés dans la région parisienne 1883-1900.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Année 1883-1900.*

Un autre élément entrainé en ligne de compte. L'essor des chemins de fer sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire était le résultat des bouleversements structurels de l'économie française. La demande de transport semblait telle que les crises de 1847, 1857 et 1865 n'influencèrent guère l'activité du rail. Cependant, vers 1875, la reconversion de l'économie s'achevait et en 1880, elle pouvait être considérée comme quasiment accomplie, la France apparaissait en la matière relativement bien équipée<sup>636</sup>. Le réseau français comportait au 31 décembre 1881 24 900 km de voies, ce qui correspondait peu ou prou au niveau actuel grande desserte. Les centres industriels se trouvaient désormais relativement

<sup>636</sup> Dominique Barjot, *La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, Paris, Economica, 2006, 944p.

bien desservis par les chemins de fer, avec des rendements financiers de l'ordre de 5%<sup>637</sup>. En ce sens, l'utilité d'un plan massif de travaux d'infrastructures en faveur des chemins de fer n'était pas si évidente sur le long terme<sup>638</sup>. Les voies ferrées avaient peut-être été construites trop rapidement sous le Second Empire, si bien que les gouvernements ne bénéficiaient plus guère de marge d'ajustement pour mener une politique de soutien de l'activité industrielle grâce aux travaux publics qui soit pertinente.

L'industrie batelière profita néanmoins de la jurisprudence du Comité consultatif qui eut après 1883, pour objectif de garantir le respect d'une stricte égalité entre les expéditeurs et les situations acquises, mais également, de défendre les petits expéditeurs. Le Comité consultatif considéra vers la fin des années 1880, qu'un tarif susceptible de concurrencer la navigation n'allait être homologué que s'il excédait de 20% le fret correspondant. Cette mesure touchait plus particulièrement les matières pondéreuses qui constituaient l'aliment essentiel de la navigation intérieure. La profonde mutation de la batellerie depuis le Second Empire et accentuée par le plan Freycinet a consisté en la spécialisation de celle-ci notamment dans le convoiement de combustibles minéraux<sup>639</sup>.

Quel a été donc l'impact sur le trafic fluvial à Paris des profonds bouleversements induits par l'application du programme Freycinet ?... C'est ce qui va être, à présent, envisagé. La simple quantification de l'activité du port de Paris ne s'avère pas une tâche si aisée en raison des sources et de la définition même du cadre d'études.

## **B. Le renouvellement de la question intermodalité sous l'influence du plan Freycinet.**

---

### **1. La Basse-Seine : voie sous-employée ou voie royale pour la pénétration des marchandises importées ?**

Les difficultés économiques que connaissait la France réactivèrent la concurrence entre les voies ferrées et les voies navigables<sup>640</sup>. En fait, elles représentaient davantage une opportunité pour critiquer la politique qui avait été conduite depuis 1879. Ainsi, le directeur de la très libérale revue l'*Économiste Français* Paul Leroy-Beaulieu dénonça la charge que

---

<sup>637</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises...*, *op. cit.*, p.64.

<sup>638</sup> David Le Bris, « Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? », in *Entreprise et histoire*, avril 2012, n°69, pp.19-26.

<sup>639</sup> « Procès-verbal de l'assemblée générale de la Chambre Syndicale de la Marine réunie le 19 avril 1886 », in *Journal des transports*, 17 juillet 1886, p.320.

<sup>640</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République ... », *op. cit.*, p.103.

représentaient les travaux publics<sup>641</sup>. Selon lui, il aurait été préférable de contracter des accords avec les compagnies de chemins de fer dans le sens d'un abaissement des prix du transport et de créer un mode de transport accéléré intermédiaire entre la petite vitesse et la grande vitesse. Cette solution aurait été plus efficace que de se lancer dans une politique de travaux publics qu'il jugeait ruineuse, car elle revenait à construire des canaux inutiles, des voies de chemins de fer secondaires qui l'étaient tout autant et des ports maritimes de seconde catégorie dont les perspectives étaient forcément limitées. La voie était ainsi ouverte pour les compagnies de chemins de fer afin de riposter contre la politique favorable à la batellerie. Leroy-Baulieu formulait le fameux argument de la « tonne en plus<sup>642</sup> » qui allait être défendu par les ferristes par la suite, à savoir l'inutilité de développer des infrastructures navigables, les chemins de fer pouvant transporter l'ensemble des marchandises à moindre frais. Critiquée en raison de leurs politiques tarifaires pour leur caractère arbitraire et sa complexité, les compagnies répliquèrent en mettant en cause le bienfondé de la modernisation des voies navigables. Leurs accusations gravitaient essentiellement autour de deux thèmes : en premier lieu, la concurrence des voies navigables n'aurait eu pour résultat que de contribuer à la détérioration de leurs recettes et à la hausse de la garantie d'intérêt. En second lieu, elles incriminèrent le régime de faveur dont bénéficiait la batellerie depuis la suppression des droits de navigation par la loi du 19 février 1880<sup>643</sup>. En outre, elles jouèrent la carte du régionalisme contre le centralisme parisien, et dénoncèrent « l'injustice » que représentaient, selon elles, la dépense annuelle de 15 millions de francs au seul profit du Nord et de la Meurthe-et-Moselle, et cela au détriment de régions moins industrialisées et moins bien dotées en voies navigables... C'est-à-dire bien entendu, des régions susceptibles d'être desservies par les chemins de fer et bénéficier d'investissement en matière d'infrastructures ferroviaires. L'un de leurs chevaux de bataille consista à réclamer à cor et à cri le rétablissement des droits de navigation<sup>644</sup>, mesure censée palier cette « injustice régionale ». Dans le même temps, cette argumentation s'inscrivait en contradiction avec l'avis globalement partagé des contemporains - et parfois il pouvait s'agir des mêmes personnes - d'une excessive dispersion

---

<sup>641</sup> Paul Leroy Beaulieu, « La baisse des prix et la crise commerciale », in *Revue des deux Mondes*, 15 mai 1886.

<sup>642</sup> Ferdinand Arnodin, *La lutte économique des transports*, Paris, Librairie des sciences politiques et sociales Marcel Rivière, 1909, p.18.

<sup>643</sup> Voir notamment Léon Leygue, *Chemins de fer : notions générales et économiques*, Paris, Librairie polytechnique, Baudry et Cie, libraires-éditeurs, 1892, pp.

<sup>644</sup> « Extrait du discours prononcé par M. Noblemaire, directeur de la Compagnie PLM devant la commission des Transports de l'Alliance Syndicale pour la défense des intérêts généraux du Commerce et de l'Industrie », in *Journal des transports*, 31 mai 1889.

des travaux envisagés et effectués dans le cadre du plan Freycinet<sup>645</sup>. En effet, une politique rationnelle aurait supposé de favoriser les ouvrages prioritaires, les plus utiles, ce qui revenait à privilégier les régions industrielles déjà pourvues de canaux et nécessitant de desservir et accroître les trafics existant et potentiels, et donc les régions du nord et du nord-est de la France.

Il n'en demeurait pas moins que les compagnies de chemins de fer trouvèrent un appui auprès des milieux protectionnistes et agricoles regroupés, entre autres, au sein de la Société des agriculteurs de France qui exprima ses inquiétudes sur la situation de l'agriculture française, lors de son assemblée générale à Paris en février 1888. Les détracteurs du plan Freycinet dénoncèrent notamment la progression du trafic de certaines voies navigables qui semblaient avoir favorisé les importations de produits étrangers. Les cultivateurs français de Normandie ou de la Beauce payaient le transport vers la capitale 6 ou 7 francs la tonne, voire plus, alors que les blés en provenance d'Amérique du Nord débarqués à Rouen remontaient à Paris pour seulement 3 ou 4 francs la tonne<sup>646</sup>. L'action des compagnies ferroviaires et des milieux agricoles aboutit au dépôt d'un amendement au projet de loi des finances de l'exercice 1888<sup>647</sup>. Une des plus graves allégations contre les voies navigables formulées était d'avoir encouragé les importations, notamment de charbons et de denrées agricoles, et cela aux dépens de la production française. Cette détérioration du secteur agricole national les conduisit à dénoncer la suppression des droits sur la navigation décidée en 1880. Ainsi, devant le congrès des agriculteurs de France, M. Noblemaire, directeur du PLM s'écriait : « *Dans ces conditions, la navigation intérieure est l'instrument par excellence de la pénétration des produits étrangers dans notre pays*<sup>648</sup> ». Celui-ci constitua un des plus redoutables adversaires de la batellerie. Tout au long de la période, il engagea une lutte de longue haleine contre les voies navigables, son arme favorite consistant à préconiser le retour aux droits sur la navigation. Cependant, l'amendement Versigny ne fut finalement pas adopté lors de la séance du 8 décembre 1888. En effet, les chambres de commerce avaient exprimé leur hostilité à ce projet<sup>649</sup> et le Syndicat de la Marine sut faire prévaloir l'utilité de la

---

<sup>645</sup> « Rapport de M. Lecherbonnier, rapporteur du budget du Ministère des Travaux publics », in *Journal Officiel*, 12 mai 1881.

<sup>646</sup> F. Berthault, *La concurrence étrangère (L'amendement Versigny)*, Montdidier, Imprimerie Hourdequin-Descaux, 1888, p.16.

<sup>647</sup> Il s'agissait de quatre députés de la Haute-Saône : Versigny, Marquisery, Levrey et Mercier.

<sup>648</sup> « Extrait du discours prononcé par M. Noblemaire, *op. cit.* »

<sup>649</sup> « Rapport de Félix Faure au nom de la Commission du Budget », in *Journal Officiel*, année 2038, séance du 25 octobre 1887.



navigation dans son rôle de modérateur des prix<sup>650</sup>. En tant que rapport du budget des travaux publics, Félix Faure montra à plusieurs reprises les bienfaits des voies navigables sur l'économie générale. Au fond, deux logiques s'affrontaient, correspondant à des intérêts apparemment divergents : les uns prétendaient défendre les producteurs, tandis que les autres affirmaient défendre les consommateurs, qu'il s'agisse de la population (surtout urbaine) que des industries de transformation. Cet échec ne le découragea pas pour autant les milieux ferristes dans leur action subversive. Le directeur du PLM présenta encore un nouveau plan d'action le 25 avril 1898 devant le banquet annuel de la Société d'Économie politique à Lyon<sup>651</sup>. S'il exprima son hostilité aux rivières et canaux en tant que voies navigables, il se montra « étrangement » favorable aux canaux d'irrigation, et accusait justement les aménagements effectués sur le Rhône d'avoir privé l'agriculture de précieuses quantités d'eau. En réalité, il s'agissait bien sûr de rallier les milieux agricoles à sa cause et d'empêcher notamment la construction du canal du Rhône.

La navigation intérieure paraissait contribuer à atténuer les effets de la crise en atténuant le prix du transport et par voie de conséquence, des marchandises, notamment grâce à l'importation de produits étrangers, voire coloniaux dans le cas des vins algériens. C'est une représentation assez traditionnelle. Qu'en est-il réellement du rôle de la batellerie ? A-t-elle vraiment favorisé les importations ou bien la production française ? Il semble qu'une analyse chronologique fine des statistiques aboutit à une image plus complexe et contrastée des choses, et qu'elle justifie clairement de distinguer deux périodes, avant et après le tournant du XX<sup>e</sup> siècle<sup>652</sup>, à la fois parce que la présentation même des statistiques se modifie radicalement, mais aussi parce que l'on observe une inflexion conjoncturelle du trafic et des modifications structurelles. Les aménagements de la Basse-Seine qui représentaient une des plus grandes réussites du plan Freycinet sur le plan technique n'en constituaient pas moins un enjeu économique et idéologique majeur entre les tenants du protectionnisme et du libre-échange, de la batellerie et des chemins de fer, d'une politique volontariste ou « libérale<sup>653</sup> »...

---

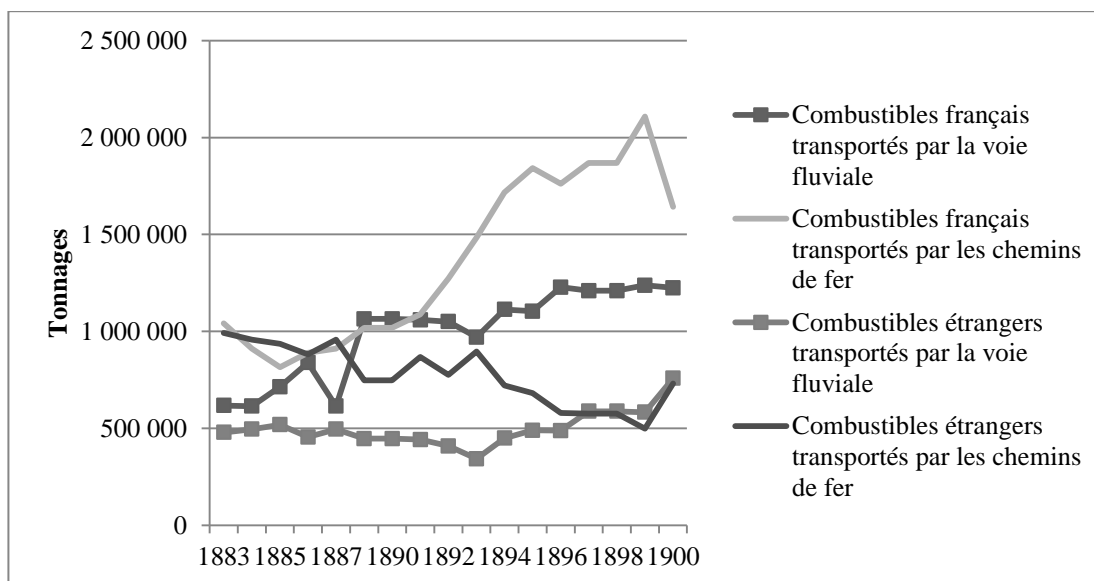
<sup>650</sup> Chambre Syndicale de la Marine. Navigation intérieure : Protestation contre l'amendement Versigny tendant à l'établissement d'un droit de circulation sur les voies navigables, 1888, p.5.

<sup>651</sup> Jean-Charles Roux, « Voies navigables et voies ferrées », in *Revue Politique et Parlementaire*, novembre 1898, pp.583-585.

<sup>652</sup> Bien entendu, on ne doit pas considérer de façon hermétique la chronologie, mais au contraire en envisager toutes les porosités. Et l'on ne doit pas non plus perdre de vue la continuité sur le long terme du trafic global.

<sup>653</sup> Ou tout au moins, non interventionniste.

**Graphique 11. Transports des combustibles minéraux acheminés vers la région parisienne par origine et par mode 1883-1900.**



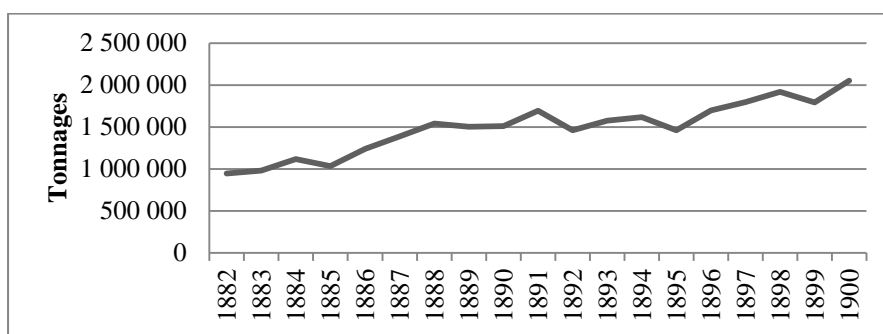
Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1900.*

Si les aménagements sur la Basse-Seine<sup>654</sup> ont sensiblement amélioré la navigation entre Paris et Rouen, en portant le tirant d'eau à 3,20 m, la progression du trafic sur la 8<sup>e</sup> section jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle était certes, sensible, mais peut-être pas encore aussi considérable qu'on aurait pu le croire sur cette période à savoir 117%, avec un trafic passant

<sup>654</sup> La problématique intermodale se situait au cœur même de la modernisation des voies navigables. Elle concernait plus spécifiquement les liaisons dites de Paris à la Belgique et la basse Seine, car il s'agit des deux voies possibles de pénétration, mais également de la production française de charbon pour ce qui est de la liaison avec la région du Nord. La basse Seine est une appellation regroupant en fait plusieurs réalités. D'une part, elle désignait la navigation sur la Seine entre Paris et Rouen, voire le Havre, mais depuis le Second Empire, elle a été peu à peu décomposée pour aboutir dans les années 1880 aux 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> sections, voire parfois 9<sup>e</sup> section (entre Rouen et le Havre). La 6<sup>e</sup> section désignait le trafic aval immédiat de Paris jusqu'à la Briche, au niveau d'Épinay et Saint-Denis, à savoir la confluence entre le canal Saint-Denis et la Seine, la 7<sup>e</sup> section s'étendait à cette époque entre Épinay et Conflans-Sainte-Honorine, c'est-à-dire qu'elle correspondait à la confluence entre le trafic de Seine maritime, et les canaux du Nord. La 8<sup>e</sup> section recouvrait de la façon plus spécifique le trafic entre Conflans et Rouen, une 9<sup>e</sup> section étant parfois employée (mais pas systématiquement) pour désigner la navigation entre Rouen et le Havre (notamment le canal de Tancarville). Or, au cours des deux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, ces deux portions de la Seine ne connurent pas nécessairement des évolutions parallèles. Plus précisément, la mesure des importations de combustibles minéraux et denrées alimentaires ne peut véritablement s'effectuer qu'en considérant la 8<sup>e</sup> section.

de 947 644 tonnes en 1882 à 2 millions de tonnes en 1900. Cela paraissait beaucoup, mais c'était finalement peu, si l'on considérait le trafic de l'Oise avec respectivement 2,2 et 3, 6 millions tonnes pour les mêmes années, alors que les investissements consentis, et tout simplement le potentiel n'étaient pourtant pas comparables. Des facteurs techniques pouvaient expliquer cette relative modestie, car si depuis 1885, le fleuve disposait d'une profondeur minimale de 3,20 m sur les 244 km séparant Paris et Rouen, et le rendait théoriquement accessible à tous les bateaux, demeurait la question de l'exiguïté des arches marinières de divers ouvrages d'art qui restreignait notablement le port des chalands et des bateaux porteurs<sup>655</sup>.

**Graphique 12. Trafic dans la 8<sup>e</sup> section de la Seine 1882-1900.**

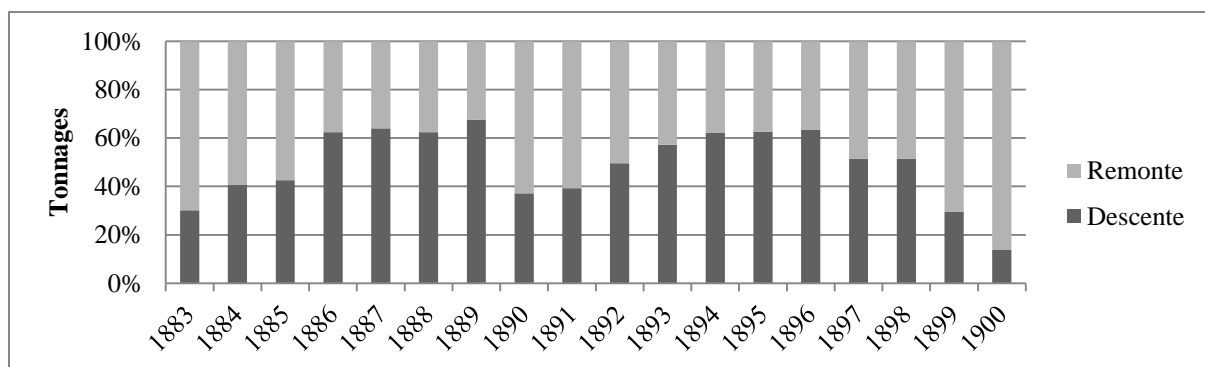


Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Année 1883-1900.*

Le trafic des combustibles minéraux a certes progressé de 157%, mais en tonnages absolus, les quantités demeuraient modestes, le trafic étant passé de 133 827 à 344 109 tonnes entre en 1883 et 1900. Une précision surprenante doit être formulée, à savoir que le trafic de descente sur cette section, en matière de combustibles minéraux s'est maintenu à un niveau relativement élevé, comme le montre le graphique ci-dessous :

<sup>655</sup> L. Sekutowicz, *La Seine maritime, étude sur l'importance économique du port de Rouen*, Paris, publications du journal "Le Génie civil", 1903,142 p.80. Ce n'est qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle que ces défauts allaient être remédiés, tout au moins en partie, et par là, provoquer une véritable explosion du trafic dans cette section. Voir dernier chapitre de notre thèse.

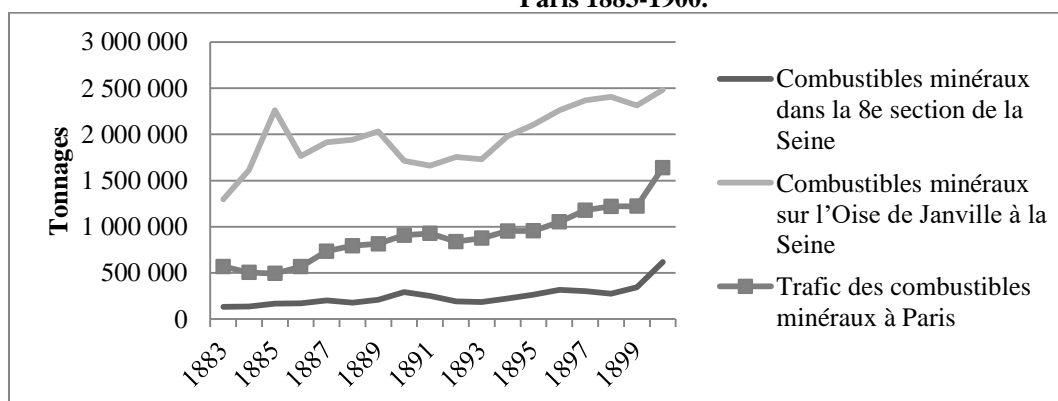
**Graphique 13. Remonte et descente dans la 8<sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1900.

Le trafic de descente tendit plutôt à croître jusqu'en 1898, jusqu'à 67,6% en 1889. Il ne déclina que dans la première décennie du siècle suivant. C'est peut-être le constat le plus étonnant, car cela signifierait que cette section, et plus singulièrement Rouen, se fournissait elle-même en partie de charbons venus du nord de la France (belges ou français). Si l'on considère cette seule section, le mythe d'une voie de pénétration des charbons étrangers s'écroule en partie, tout au moins, et c'est important de le souligner, jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Et si l'on compare avec l'activité de l'Oise au cours de la même période, il apparaît que les transports de charbons sur cette ligne étaient bien plus considérables, non seulement en proportion, mais également en tonnages absolus, comme tend à le prouver le graphique suivant :

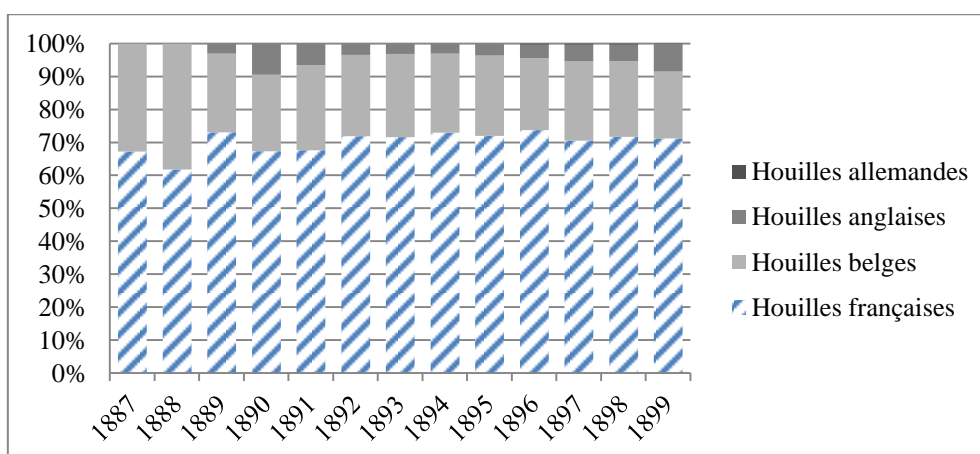
**Graphique 14. Trafic des combustibles minéraux sur la Basse-Seine, sur l'Oise et dans la traversée de Paris 1883-1900.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1900.*

La proportion des combustibles minéraux par rapport au trafic total sur cette voie a progressé, en passant de 57% en 1883 à 68,5% en 1900. Leur volume a progressé de 91% contre 61% pour le trafic global, soit de 1,3 millions à 2,5 millions de tonnes sur la même période. Il ressort que les efforts ont été réels pour transporter davantage de charbons sur cette ligne, et qu'au pire, ce ne sont guère les charbons anglais qui auraient été favorisés, mais les charbons belges, même si ces derniers semblaient marquer le pas par rapport à la production des mines françaises, notamment celles du Pas-de-Calais<sup>656</sup>. Cela reflétait également les progrès de la production des charbonnages du nord du pays. La prise en compte de la structure par origine des charbons dans la 7<sup>e</sup> section semblait corroborer ce constat :

**Graphique 15. Répartition des houilles dans la 7<sup>e</sup> section de la Seine au cours de la période 1887-1899.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1887-1900.*

Il apparaît que les charbons français dominaient sur cette portion de la navigation de la Seine, et plus encore que les charbons en provenance des voies navigables du nord étaient prépondérants, qu'ils fussent français ou belges. La part des charbons français est passée de 68% à 71%, tandis que celle des charbons belges est tombée de 32 % à près de 20% vers la fin du siècle. Il fallait moins percevoir une montée des charbons étrangers qu'un déclin des charbons en provenance de Belgique au profit de ceux de Grande-Bretagne, encore que leur proportion demeurât encore assez restreinte, soit 8,3% en 1899.

<sup>656</sup> Marcel Gillet, *Les Charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1973, pp.81-84.

## 2. La Seine, une voie de pénétration pour les produits d'importation de produits agricoles.

---

Le trafic des denrées alimentaires a fortement progressé durant les deux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, il a connu une hausse de 174% entre 1883 et 1900<sup>657</sup>. Cependant, en termes de volume, il demeurait à un niveau relativement modeste par rapport au trafic global, oscillant entre un minimum de 8% et un maximum de 17% en 1891. Il connut d'ailleurs un certain déclin vers la fin du siècle. L'unique mesure du trafic global ne permet pas d'évaluer la part des denrées alimentaires d'importation, car les statistiques fournies par le ministère des Travaux publics ne les mesurent pas formellement, il faut les déduire à partir d'une comparaison entre les trafics de remonte et de descente. On peut raisonnablement supposer que le premier se composait principalement des marchandises en provenance de la Basse-Seine et donc des ports normands *A contrario*, selon le même raisonnement, les seconds devaient concerner essentiellement la production française<sup>658</sup>. À ce titre, force était de constater que le trafic de remonte excédait sensiblement celui de la descente, jusqu'à 78% en 1886, c'est-à-dire au pire moment de la crise que connaissait l'agriculture, et avec une quasi parité en 1895, soit 55%<sup>659</sup>. La courbe du trafic des denrées alimentaires était assez chaotique, ce qui tenait au caractère très spéculatif de ce marché, extrêmement dépendant des conditions naturelles en France et à l'étranger. Il faut noter que le trafic de la descente, bien que plus modeste, n'en a pas moins crû fortement, soit une hausse de 97% entre 1883 et 1900. À dire vrai, la courbe du trafic de remonte correspondait à peu près à celle du trafic global, ce qui montrait sa suprématie. On peut distinguer trois phases, une première de hausse importante de 131% entre 1883 et 1891, où il frôla le million de tonnes<sup>660</sup>. Ensuite, il connut une phase descendante de 38% entre 1892 et 1895<sup>661</sup>. Il s'est repris ensuite entre 1896 et 1897<sup>662</sup>. Les statistiques du département de la Seine montrent une prépondérance des alcools et des céréales en provenance de la Basse-Seine<sup>663</sup>. Le constat semblait plus marquant pour les alcools. En effet, ceux en provenance de Basse-Seine (entre le Havre et Paris) représentaient

---

<sup>657</sup> En passant de 391 286 t à 679 653 t.

<sup>658</sup> Encore qu'il pouvait s'agir de denrées transformées et réexportées, c'est-à-dire une production française à partir de produits français ou étrangers.

<sup>659</sup> Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*.

<sup>660</sup> Passant de 391 286 t à 903 121 t.

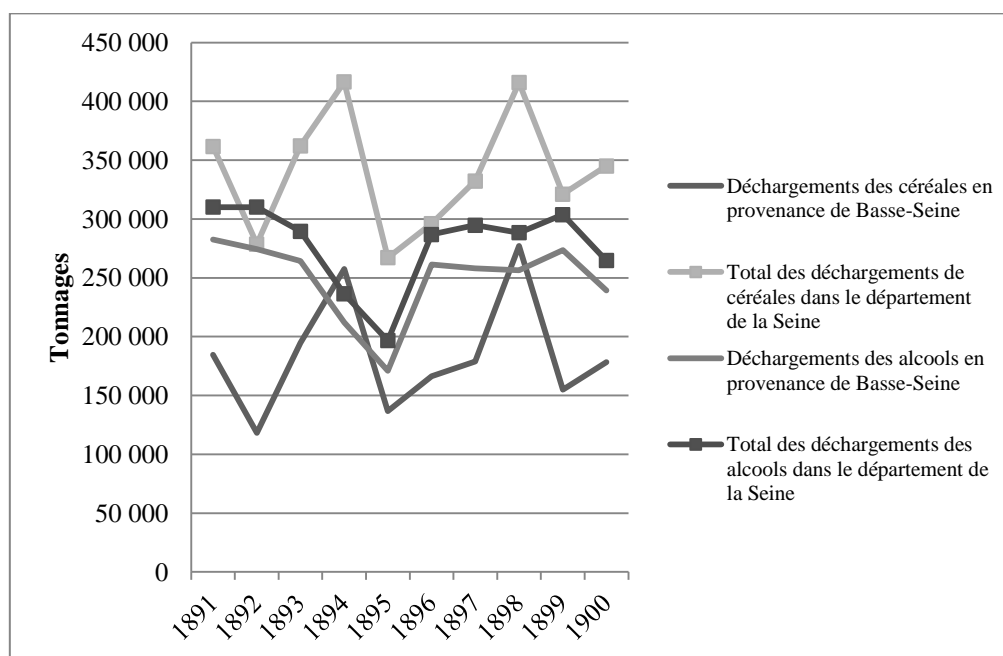
<sup>661</sup> Tombant à 556 102 t.

<sup>662</sup> Cette reprise pouvait s'expliquer par des récoltes médiocres en France. Voir Clément Colson, « Questions de transport », in *Revue Politique et Parlementaire*, 1898.

<sup>663</sup> *Annuaire statistique de la Ville de Paris, années 1891-1900*.

entre 87 et 91% sur la période étudiée. Cette prééminence s'expliquait par la crise que connaissait la production de vin française, mais également par la guerre de tarifs que menaient les compagnies de chemins de fer afin de s'approprier la production nationale<sup>664</sup>. Sur ce point, il semble manifeste que les aménagements de la Seine ont favorisé les importations, et cela, en dépit des mesures protectionnistes<sup>665</sup>. L'ampleur de ce trafic tend à montrer encore une fois que la période était moins protectionniste que ce que l'on imagine souvent. La progression des importations semblaient résulter des difficultés, structurelles ou conjoncturelles, de la production agricole française. L'agglomération parisienne était un centre majeur de consommation, et de transformation des produits agricoles, l'important pour les édiles parisiens résidait surtout dans la régularité des approvisionnements et la modération des prix. La navigation fluviale jouait donc un rôle de régulateur et de compensateur des variations de la production agricole française. Les lieux de débarquement des vins étaient le port Saint-Bernard qui se situait à proximité de la Halle aux vins, il recevait les huiles, vins et autres alcools<sup>666</sup>, et bien entendu, le port de Bercy, réaménagé à la suite de la construction des entrepôts en 1878.

**Graphique 16. Trafic circulant des alcools et des céréales circulant dans le département de la Seine en provenance de la Basse-Seine 1891-1900.**



<sup>664</sup> Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1918, pp.840-841.

<sup>665</sup> Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1976, pp.219-238.

<sup>666</sup> J. Malatesta, « Les ports de Paris », extrait du *Monde moderne*, 1900, II, pp.349-363.

Cependant, les voies navigables pouvaient également servir les producteurs nationaux dans la mesure où le trafic de sucres et mélasses originaires du Nord dépassaient ceux provenant de la Basse-Seine<sup>667</sup>. Pour cette catégorie de marchandises, les flux s'effectuaient majoritairement, sauf accidents conjoncturels, en 1898 et 1910, entre le Nord de la France et la région parisienne. Le problème résidait donc moins dans le choix du mode de transport que dans le dynamisme intrinsèque de la production industrielle ou agricole considérée. D'ailleurs, la critique des ferristes et des milieux agricoles était réversible : les voies navigables en étaient parfois réduites à favoriser les importations de denrées alimentaires parce que les compagnies de chemins de fer s'étaient lancées dans une politique tarifaire extrêmement agressive qui obligeait à chercher d'autres débouchés. En ce sens, la batellerie jouait encore son rôle de modératrice des prix et permettait aux agriculteurs de bénéficier de tarifs ferroviaires plus avantageux. Plus largement, si les lobbies agricoles français tempêtaient contre les voies navigables pour avoir favorisé les denrées alimentaires étrangères, c'était précisément ce que cherchaient d'autres acteurs. Tel était le cas, par exemple, l'industrie agro-alimentaire, mais aussi la Ville de Paris qui aspirait à une modération des prix afin de soulager sa population en croissance constante, et de manière « accessoire » cherchait à s'assurer la paix sociale. En dépit des aléas de la production agricole française dans les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, la minoterie industrielle s'est considérablement développée dans la région parisienne, notamment en bordure des rivières et des canaux, comme l'attestaient les constructions des Grands moulins de Pantin sur le canal de l'Ourcq en 1882 par le meunier de la Brie Abel Stanislas Leblanc et des Grands moulins de Corbeil en 1893<sup>668</sup>. C'est ainsi que ce minotier de la Brie fit construire en 1882, au seuil de la capitale, entre le canal de l'Ourcq et les voies du chemin de fer de l'Est, un moulin équipé de 24 meules. Au décès du fondateur, en 1883, le fils de ce dernier, Abel Désiré Leblanc a fondé, en collaboration avec le meunier Duval, la société des Moulins de Pantin et adopta, dès 1884, le procédé de la mouture hongroise<sup>669</sup>. Ces établissements ont contribué à la modernisation du

---

<sup>667</sup> 4 772 t contre 10 909 t en 1891.

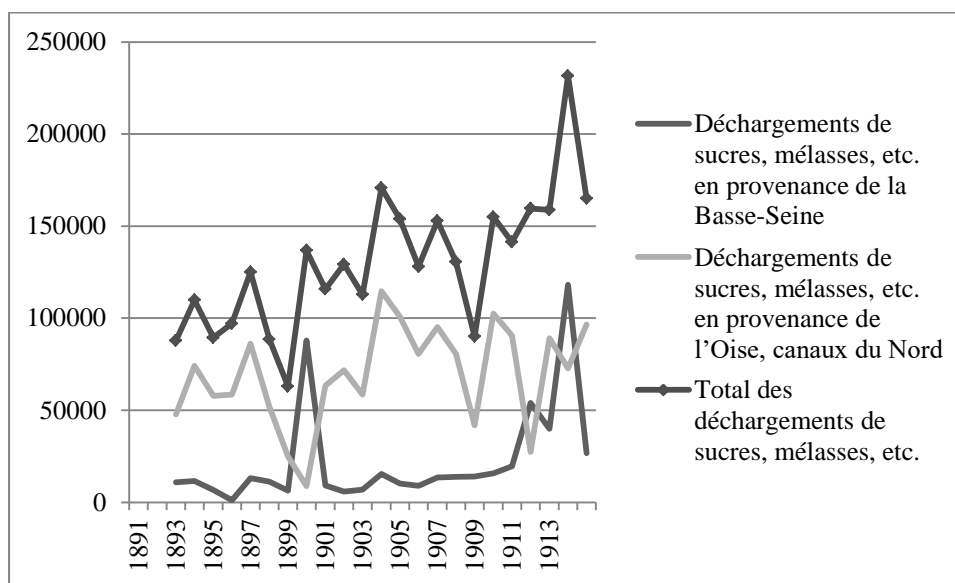
<sup>668</sup> Simon Texier, « Les grands moulins de Pantin », in Béatrice de Andia et Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p.159-162.

<sup>669</sup> Il s'agit de moulins à cylindres, ce procédé mettait ainsi fin à la mouture par meules. Cette innovation technologique a été mise au point autour de 1870 par le meunier-mécanicien suisse Friedrich Wechman. Le directeur, André Mechwart, de la firme hongroise Ganz et C<sup>ie</sup> a racheté le brevet en 1874. Cette technique de mouture dite « hongroise » apportait davantage d'efficacité, tant sur le plan de la blancheur de la farine que de la qualité du pain fabriqué.



secteur agro-alimentaire de la région parisienne, ce qui devait permettre de faire face à l'expansion démographique de cette région. Si la batellerie n'a guère aidé au relèvement du secteur agricole français en pleine période de dépression, elle n'en a pas moins contribué à l'essor du secteur agro-alimentaire qui permit par la suite le redressement de l'agriculture nationale en lui procurant de nouveaux débouchés.

**Graphique 17. Provenance des déchargements de produits liés à l'industrie sucrière dans le département de la Seine 1891-1911.**



Source Annuaire statistique de la Ville de Paris, années 1891-1911.

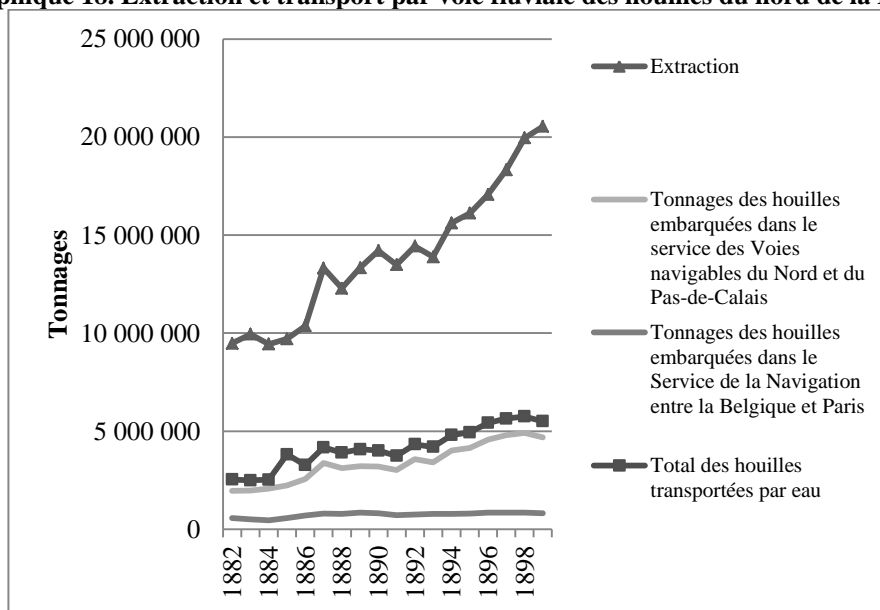
En résumé, sur la Seine, 57 millions de francs ont été dépensés depuis 1878 et 1900 en vue d'obtenir un mouillage régulier de 3,20 m en aval de Paris. L'influence des travaux devint sensible à partir de 1886. Le tonnage-kilométrique de la section entre la confluence de l'Oise et de la Seine et Rouen, la 8<sup>e</sup> section de la Seine, selon la nomenclature de l'administration des Travaux publics, a effectivement connu un doublement dans les vingt dernières années du siècle, en passant de 135 millions en 1885 à 323 millions en 1900<sup>670</sup>. À l'inverse, le chemin de fer de Paris à Rouen a enregistré pendant une décennie des difficultés dans son trafic (188 millions de tonnes-kilométriques en 1885 contre 176 millions en 1895). Cependant, au crépuscule de ce siècle, le trafic connut un redressement notable : 220 millions de tonnes-kilométriques en 1899, et 176 millions en 1900. Il est ainsi permis de penser que les trafics des deux modes de transport avaient prospéré de manière parallèle. Plus encore, les deux trafics paraissent s'être nourris en proposant une offre de transport plus étendue à l'industrie et au commerce. En effet, la batellerie ne transportait pas forcément les mêmes qualités de

<sup>670</sup> Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*.

charbon<sup>671</sup>. Cela signifiait que si la concurrence transparaissait en termes de fret, la réalité des trafics ne reflétait pas nécessairement cette concurrence symbolique. Si Clément Colson envisageait le rôle psychologique dans les actes économiques, il n'appliquait pas forcément son raisonnement pour la batellerie<sup>672</sup>.

Sur les voies du Nord, les travaux réalisés dans le cadre du plan Freycinet n'avaient pas véritablement affecté le trafic des chemins de fer ; sur la ligne de Paris à Mons, près de 11 millions de francs ont été dépensés entre 1879 et 1896, les trafics de l'Oise et du canal Saint-Quentin ont ainsi plus que doublé en deux décennies, tandis que ceux de l'Escaut et du canal latéral à l'Oise ont progressé de moitié. Concernant les lignes concurrentes de Paris à la frontière par Creil et Amiens, Lille et embranchement de Douai, le trafic sur la première a connu une évolution assez comparable : 84 millions de tonnes-kilométriques en 1880 contre 184 millions de tonnes-kilométriques en 1900. Un rapport de 25% pour les voies navigables et 75% pour les voies ferrées s'était établi, les accusations des ferristes relevaient donc plus de la rhétorique que de la réalité.

**Graphique 18. Extraction et transport par voie fluviale des houilles du nord de la France 1882-1899.**



Source : Archive des canaux de Paris, boîte Paris-port-de-mer. Canal du Nord. Ministère des Travaux publics. Départements du Nord, du Pas-de-Calais ; de la Somme et de l'Oise, M. La Rivière, M. Bourgeois, Canal du Nord. Avant-projet. Enquête d'utilité publique (titre 1<sup>er</sup> de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 1.

<sup>671</sup> J.H. Jevons, *The British Coal Trade*, Newton Abbot, 1919, p.31.

<sup>672</sup> Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, Paris, Rothschild, Éditeur, 2<sup>e</sup> édition 1898, 682p.

En réalité, les partisans de la voie d'eau ne reconnaissaient qu'une exception, pas forcément la plus attendue, celle de la ligne de Paris à la frontière de l'Est<sup>673</sup>. Le tonnage kilométrique du canal de la Marne était effectivement passé de 932 millions à 295 millions, celui de la ligne de Paris à Avricourt reculaient de même de 410 à 279 millions. L'action de la concurrence des voies navigables a pu jouer, encore fallait-il prendre en compte la perte des départements de l'Est après leur rattachement forcé à la Prusse en 1871.

Par ailleurs, les pertes supposées pour les compagnies de chemins de fer ne l'étaient pas forcément pour l'économie générale. Les deux millions de tonnes kilométriques gagnées par la batellerie représentaient, selon les partisans des canaux, une économie de 40 millions de francs, grâce à un fret de 1,5 centime la tonne contre 3-4 centimes concernant les marchandises pondéreuses. Les adversaires de la batellerie attribuaient les rapides progrès du tonnage des voies navigables à un simple détournement du trafic dont auraient été victimes les compagnies de chemins de fer concurrentes<sup>674</sup>. Ils appuyaient leur argumentation sur le fait que le tonnage des voies ferrées n'avait progressé que très laborieusement au cours de la période du développement du réseau de la navigation intérieure. Les années 1884 et 1889 durant lesquelles furent exécutées sur les voies navigables les travaux prévus par le plan Freycinet, correspondirent effectivement à une période de dépression pour les voies ferrées. Cependant, ce lien de causalité quant à la stagnation du trafic des chemins de fer à la simple concurrence des voies navigables n'était pas si évident. En effet, le trafic des grandes lignes avait reculé à un rythme assez proche sur les voies subissant directement la concurrence de la batellerie et sur celles qui en étaient préservée, soit respectivement une baisse de 8,6% et 7,5%<sup>675</sup>. Toutefois, on pouvait tout autant incriminer les lignes secondaires, dans la mesure où elles réalisaient des jonctions nouvelles et des limitations de parcours entre les voies existantes. Et force était de constater qu'entre 1883 et 1885, les lignes d'un tonnage moyen<sup>676</sup> connurent un essor considérable de 49%<sup>677</sup>. Au fond, force était de constater que sur le long terme, le trafic des principales lignes de chemins de fer en concurrence avec les plus importantes artères navigables n'avait pas vraiment été restreint.

Du reste, la hausse du trafic d'une voie ne signifiait pas nécessairement une concurrence au détriment de l'autre mode de transport. Dans les régions où un canal ou un chemin de fer avait des composantes de trafic similaires, chacun pouvait posséder son propre

---

<sup>673</sup> Émile Aimont, « L'outillage national », in *Revue Politique et Parlementaire*, juin 1902, t. XXXI, pp.242-243.

<sup>674</sup> Clément Colson, *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, 6 vol., 1901-1907 (2<sup>e</sup> éd. 1924-1931).

<sup>675</sup> Pour un tonnage moyen de 100 000 t.

<sup>676</sup> En dessous de 100 000 t.

<sup>677</sup> De Préaudeau, « La crise des transports ... », *op. cit.*, pp.925-940.

trafic<sup>678</sup>. Dans ces conditions, si l'une des voies ayant des conditions de trafic favorables, son trafic ne revenait pas de manière inéluctable à l'autre. Il pouvait même disparaître purement et simplement. Ainsi, le trafic enlevé aux voies navigables par l'établissement ne serait donc pas de manière systématique retourné vers la voie ferrée<sup>679</sup>.

### **III. MUTATIONS DU TRAFIC FLUVIAL PARISIEN.**

---

#### **A. Structuration du trafic global.**

---

##### **1. Effets des aménagements de la Seine depuis le plan Freycinet sur le port de Paris.**

---

Les événements de 1870-1871 portèrent un rude coup sur le trafic qui sombra jusqu'à 55%. Pour la période suivante jusqu'à la première guerre mondiale, l'activité connut ensuite une progression quasi discontinue. De 1872 à 1881, le tonnage des expéditions et des arrivages doubla, passant de 1 073 à 2 281 millions de tonnes<sup>680</sup>. Ce doublement s'est accompli dans la régularité : de 1872 à 1876, la hausse équivalait à celle du marché parisien, dont l'approvisionnement ne pouvait être exclusivement effectué par les chemins de fer et aux premiers effets positifs des travaux de canalisation de la Seine<sup>681</sup>.

#### **Graphique 19. Mouvement de la navigation dans le département de la Seine 1872-1882.**

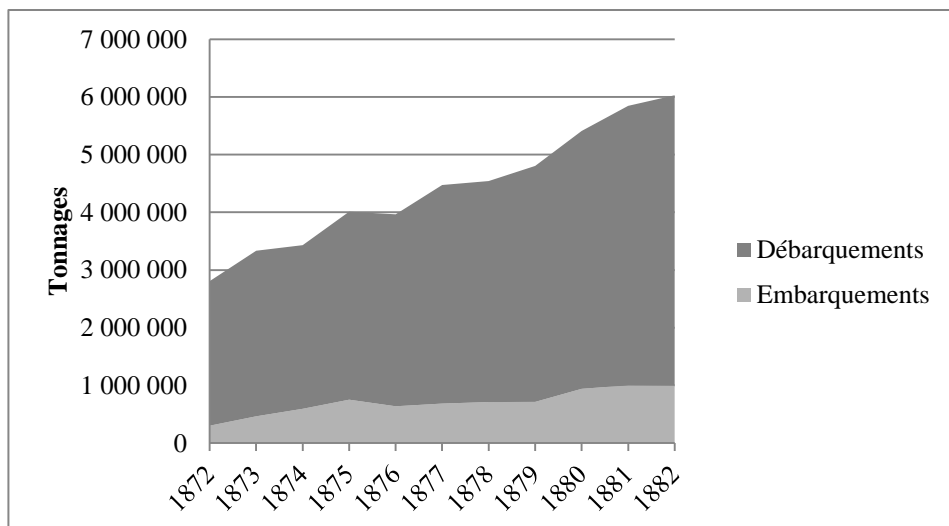
---

<sup>678</sup> Jules Fleury, « Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer dans l'industrie des transports en France », in V<sup>e</sup> Congrès international de navigation, Paris, 1892, 2<sup>e</sup> question, p.3.

<sup>679</sup> Beaurin-Gressier, « Navigation intérieure », in Léon Say, *Dictionnaire des finances*, tome II, Paris-Nancy, Berger-Levrault et Cie éditeur, 1894, p.653.

<sup>680</sup> *Annuaire statistique de la Ville de Paris et du débarquement de la Seine*, année 1881, p. 127.

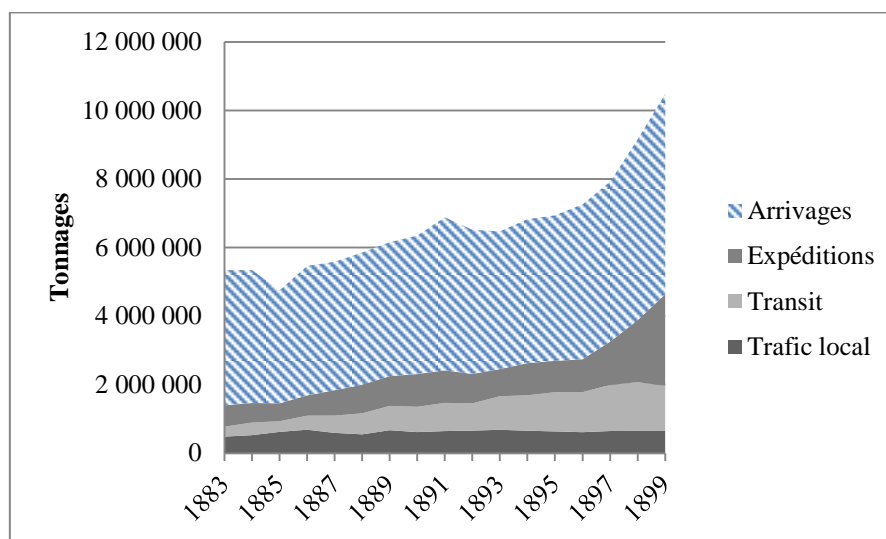
<sup>681</sup> Michèle, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », in *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebron de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris Hôtel d'Angoulême Lamoignon, p. 364.



Source : AMB, C143-4, Préfecture de Police, Inspection générale de la navigation et des ports, Paris, Imprimeries Municipales, 1891, p.3 ; Annales statistiques de la ville de Paris pour les années 1890-1900.

La répartition par nature du trafic du port de Paris se caractérisait par une prédominance des arrivages qui représentaient à eux seuls 67%, soit plus des deux tiers du mouvement total. L'écart énorme entre le tonnage des expéditions et des arrivages prouve que le port de Paris était de toute évidence un port de consommation. La navigation fluviale desservait en effet la capitale qui était un centre de consommation de premier ordre abritant de nombreuses industries. La ville et sa banlieue recevaient une quantité considérable de combustibles, de matériaux de construction et autres matières premières, qui étaient utilisés sur place en partie, et en partie transformés en produits de toute nature pour être réexpédiés hors de la région parisienne, en France ou même à l'étranger. Les expéditions se composaient majoritairement de produits fabriqués dont la valeur pour un même poids était supérieure, mais ne représentaient qu'un tonnage relativement faible.

Graphique 20. Trafic du port de Paris 1883-1900.



Source : Ministère des Travaux publics, Direction des routes, de la navigation et des mines. Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé du tonnage des marchandises. Année 1883-1900.

Les statistiques des ingénieurs de la navigation évaluaient les chargements moyens par ce qu'elle nommait « *le degré d'utilisation des bateaux* », ce dernier s'éleva en 1887 à 69,5% de la capacité des bateaux, leurs chargements moyens étaient de 155 t pour l'ensemble du mouvement des bateaux chargés, mais en tenant compte dans le calcul les bateaux vides, le rapport tombait à 47%. Le rapport par nature de trafic ne s'élevait qu'à 45% pour les expéditions, les bateaux vides n'entrant pas en ligne de compte, contre 77% pour les arrivages et 66% pour le transit. Cela confirmait la faiblesse du fret de retour, ainsi qu'un degré d'utilisation bien plus favorable pour les débarquements et le transit. Dans le premier cas, il excédait les trois quarts de la capacité des bateaux pour atteindre les deux tiers dans le second cas. Les ingénieurs expliquaient encore la différence entre la capacité et le chargement par la variété des routes empruntées, quelques-unes ne permettaient effectivement pas encore à la batellerie « flamande », il faut entendre par-là les péniches au gabarit Freycinet, prédominant sur la Seine, de circuler partout avec des chargements complets.

Le degré d'emploi le plus haut résidait dans le trafic intérieur, s'élevant à 87% de la capacité des bateaux, mais on avait affaire à des transports spéciaux effectués par un matériel construit *ad hoc*, transportant presque exclusivement des vidanges embarquées à Paris et amenées aux dépotoirs et usines au bord du canal Saint-Denis. Les expéditions comportaient les plus faibles changements, tandis que le transit connaissait les plus importants pour les raisons évoquées plus haut. La moyenne du chargement se montait pour les arrivages à 122 t à

la descente et 227 t à la remonte, soit une moyenne de 161 t dans les deux sens. Le contraste marqué entre la descente tenait à la diversité des bateaux provenant de la haute Seine et de ses affluents, où naviguaient de nombreuses embarcations à faible tonnage. La situation était inverse sur la Basse-Seine, où dominaient les péniches à gros gabarit, en fait en majorité des chalands.

Les moyennes apparaissaient ainsi beaucoup plus fortes pour les transports empruntant la basse Seine et les voies affluentes remontant vers les ports de la mer du Nord et vers la frontière du Nord-Est, que pour les transports de la haute Seine et des voies du centre. Le parcours moyen atteignait 278 km pour le premier contre 131 km pour le second. L'écart favorable pour les voies du Nord et de l'Est s'avérait, par conséquent, considérable, et ce principalement à cause des conditions propices pour la navigation fluviale au point de vue de la navigabilité et de la profusion du fret. Il s'agissait, entre autres, des combustibles minéraux provenant de la Belgique et surtout des bassins français du Nord, atteignant jusqu'à 377 km pour les arrivages de cette provenance. Ce constat s'appliquait de même aux parcours moyens des transports en transit qui étaient plus longs, mais présentaient des variations analogues à celles des arrivages, le cours moyen d'une tonne transitant étant de 285 km à la descente et de 337 km à la remonte. Les variations seraient encore plus marquées si l'on considérait chaque ligne de navigation ou chaque cours d'eau. On obtenait alors un parcours moyen de 592 km aux arrivages de la Haute-Seine et de 631 km aux expéditions de la même ligne. La moyenne du trajet pour le même transit y atteignait 756 km<sup>682</sup>.

Sur un poids total des embarquements réalisés sur la capitale, tant dans les ports de la Seine que sur ceux des canaux se montant à 1,3 millions de tonnes en 1887, les expéditions atteignaient 740 739 t. Ces expéditions se répartissaient selon les directions de la manière suivante en 1887 : 381 014 t à destination des ports de la basse Seine et de ses affluents, 360888 t vers les ports de haute Seine et de ses affluents et 48 477 t vers les ports de l'Ourcq. Le tonnage le plus important, s'élevant à 159 545t s'effectuait principalement à destination des ports de Poissy, Triel, Meulan, Mantes et Rouen. Il s'agissait majoritairement de transports de produits agricoles, de produits divers, d'engrais, et de bois. Ensuite, venaient les expéditions empruntant l'Oise, les canaux de l'Oise et de Saint-Quentin, et l'Escaut ainsi que la ligne de la Sambre pour gagner les ports du nord de la France et de la Belgique, entre autres ceux de Pontoise, Creil, Chauny, Saint-Quentin, Cambrai, Anzin, Valenciennes, Douai, Lille, Béthune, Saint-Omer, Dunkerque, Maubeuge, Hautmont... La ligne de l'Aisne, des Ardennes

---

<sup>682</sup> Mais les ingénieurs de la navigation précisaient que ces moyennes ne s'appliquaient qu'à de faibles tonnages et exerçaient par suite peu d'influence sur le résultat d'ensemble (*Ibid.* p. 82).

venait en dernier avec 18 512 t de produits agricoles et de marchandises diverses. À la remonte, Paris avait expédié un poids total de 360 888 t de marchandises en 1887, transportant majoritairement des matériaux de construction (82 505 t), 68 836 t de produits agricoles, 29 090 t de produits métallurgiques, 41 040 t de produits industriels et divers. La majeure partie de ces expéditions, soit 174 566 t, avait eu pour destination des ports de la haute Seine tels que Choisy-le-Roi, Corbeil, Saint-Mammès, Ponthierry, Melun, Montereau. Pour ce qui était des arrivages, un poids total de marchandises de 3,7 millions de tonnes avaient été débarquées. Parmi les arrivages par la haute Seine, on comptait 905 201 t en provenance des ports en aval de Montereau, consistant en matériaux de construction avec 776 234 t, 51663 t de produits agricoles, 41 110 t de charbon, 32 945 t de bois flottés<sup>683</sup>.

L'analyse du trafic des ports dans la traversée de Paris confirmait le fait que les arrivages l'emportaient sur les expéditions. Les ports les plus importants se localisaient sur les lisières de la capitale, en amont de Paris (ports de Bercy, Râpée, Hôpital...) et en aval (Passy, Grenelle<sup>684</sup>...), à l'exception notable du port d'Orsay (254 320 t<sup>685</sup>). Le port le plus fréquenté était alors le port Saint-Bernard pour ses vins avec 368 165 t, tandis que le port du Champ-de-Mars était occupé par l'Exposition de 1889.

---

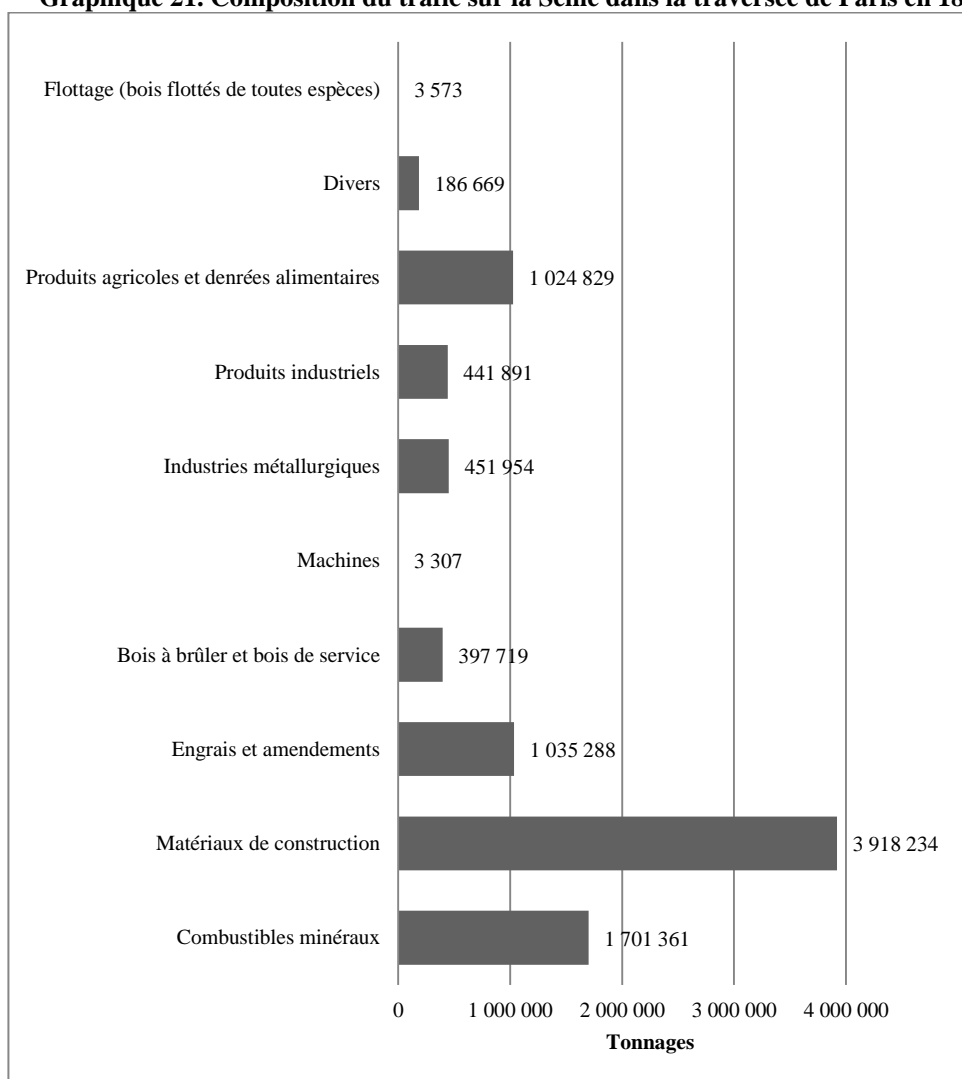
<sup>683</sup> Le déclin du trafic de bois flotté à l'intérieur de Paris a été irrémédiable et rapide. Cependant, il s'est poursuivi aux portes de la capitale jusque vers les années 1910.

<sup>684</sup> Le port de Javel demeurait encore relativement modeste avec 95 225 t en 1889, contre 263 931 t pour le port de Grenelle la même année).

<sup>685</sup> Il faut noter que les expéditions et arrivages se trouvaient quasiment au même niveau, soit respectivement 125 000 et 129 320 t.

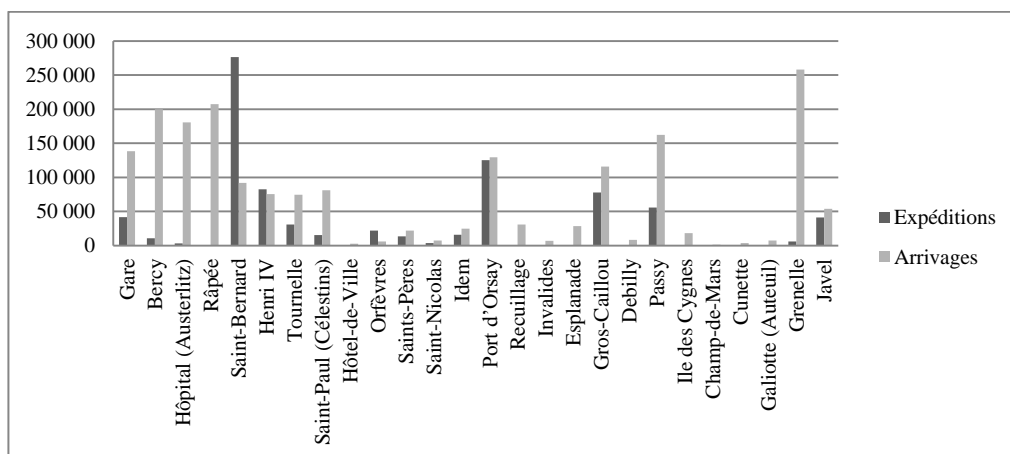


**Graphique 21. Composition du trafic sur la Seine dans la traversée de Paris en 1898.**



Source : Ministère des Travaux publics, Direction des routes, de la navigation et des mines. Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé du tonnage des marchandises. Année 1898, Paris, Imprimerie Nationale, 1898, vol. 2, pp.42-43.

**Graphique 22. Arrivages et expéditions sur les ports dans la traversée de Paris en 1889 (en tonnes).**



Source : Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, p.70, d'après un document communiqué par M. Guillemain, inspecteur général de la Navigation.

## **2. Le trafic en amont de Paris : un courant de trafic déséquilibré et pourtant majeur.**

La position géographique, à mi-chemin entre sa source et son débouché sur la mer, ainsi que sa situation au carrefour des grands affluents<sup>686</sup> a fait de Paris et sa banlieue le cœur névralgique de la navigation fluviale séquanienne, c'est-à-dire le point d'arrivée obligé. Le fait s'avère d'autant plus remarquable que la grande navigation s'arrête principalement et réellement, sur la Seine, à Montereau<sup>687</sup>. À cela, il faut bien entendu prendre en compte l'importance économique de la capitale. L'activité portuaire se révèle à la fois un facteur propulsif et tributaire de la prospérité économique de la région. Cette position de « verrou navigable » justifie donc de considérer deux grands flux : ceux en amont et en aval<sup>688</sup>.

### **a) Une conséquence de la concurrence intermodale : la spécialisation dans les matériaux de construction.**

Au début des années 1890, plus de deux millions de tonnes en provenance de la Haute-Seine étaient déposées dans l'enceinte même de la capitale. Il s'agissait du tonnage le plus important du port de Paris *intra-muros*. Si l'on envisageait les entrées aux dépendances suburbaines où s'arrêtaient de nombreux chargements de houilles du Nord et de Grande-Bretagne, les poids totaux des arrivages de la Basse-Seine, de l'Oise et de la Haute-Seine s'équilibraient. Cet intense mouvement de transports s'exerçait entre la ville et les rives amont du fleuve : 1,3 millions de tonnes étaient débarqués sur les berges de la capitale *intra-muros* en 1891. Ce chiffre apparaissait d'un niveau remarquable, le trafic de retour étant très faible, y compris sur les lignes de Rouen et de Valenciennes<sup>689</sup>.

La Haute-Seine navigable n'était pourtant guère longue, sa section ouverte à la navigation industrielle, avec une profondeur de deux mètres, s'étendait entre Paris et Montereau<sup>690</sup>, soit seulement une centaine de kilomètres... De Montereau à Marcilly (68 km), la batellerie était plus clairsemée malgré un approfondissement de 1,50 m. Cette section comptait deux prolongements d'une quarantaine de kilomètres : le canal de la Haute-Seine jusqu'à Troyes qui aboutissait à Marcilly au confluent de l'Aube à une quinzaine de kilomètres en aval de Méry où débutait théoriquement la Seine navigable<sup>34</sup>, et la fraction navigable de l'Aube jusqu'à Arcis-sur-Aube.

---

<sup>686</sup> Rappel : Yonne, Loing, Marne, à l'amont et Oise à l'aval.

<sup>687</sup> Pour la simple et bonne raison, que la Seine n'est, en réalité, que le confluent de l'Yonne.

<sup>688</sup> D'ailleurs, au risque de se contredire, cela est valable pour tous les ports fluviaux, à la différence des ports maritimes, dont certains peuvent seulement constituer des ports de consommation, un peu à l'image de Paris.

<sup>689</sup> François Maury, *op. cit.*, p.114.

<sup>690</sup> Jean Marais, « Le port de Montereau au XIX<sup>e</sup> siècle », in *La Seine et son histoire en Île-de-France*, actes du septième colloque de la fédération de Conflans-Sainte-Honorine, 5-6 décembre 1992, *Mémoire de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France*, 45, 1994, pp.266-280.

<sup>34</sup> De Méry à Marcilly, la Seine dont les détours de 26 km n'étaient pas utilisés.

Les canaux du Briare et du Loing livraient à la batellerie, avec les seules ressources du Gâtinais, une centaine de milliers de tonnes de marchandises : sable pour la verrerie, grès, céréales de Nemours, moellons de Souppes, cédant de même sucres et céréales, minerais, engrais, produits industriels de Montargis. Le canal d'Orléans, à petite section, y ajoutait quelques bois de la forêt riveraine, mais aucun trafic d'aval. La vallée inférieure de la Loire n'apportait plus rien par voie d'eau, et ce en raison de l'absence d'une ligne en continu entre Nantes et Paris. Le fleuve n'offrait qu'un mouillage de 0,70 m entre l'embouchure de la Vienne et Briare où s'amorçait le canal latéral. Il allait même jusqu'à tomber à 0,25 m, au moment des basses eaux<sup>691</sup>.

La Bourgogne alimentait la batellerie avec les ciments de Marigny et Venarey, des drogueries, vinaigres, moutardes de Dijon, de pierres de taille, de tuiles et briques, de bois et céréales des carrières, fabriques et localités riveraines et qui ajoutaient aux pierres de taille et aux bois déjà chargés à Saint-Jean-de-Losne une soixantaine de milliers de tonnes, au plus. À l'instar de ceux de Champagne, les vins de Bourgogne ont été détournés par les Compagnies de chemins de fer qui ont su capter ce trafic par le moyen de tarif attractif. La Basse-Yonne dérivait vers Paris un tonnage égal de céréales, farines et sucres, de bois à brûler, de ciments, embarqués à Sens et Joigny. La navigation s'y montrait active, disposant de remorqueurs et d'un service de touage sur chaîne noyée<sup>692</sup>. Sur l'Yonne, le trafic est demeuré stable durant toute la période. Alors qu'il s'agissait auparavant d'une des voies d'approvisionnement majeure pour la capitale, le trafic sur cette voie ne semblait guère avoir profité du plan Freycinet, passant de 428 983 à 455 854 tonnes de 1883 à 1900, à savoir une croissance de 6%, ce qui signifiait une quasi stagnation si l'on tenait compte d'autres voies navigables. Élément très significatif, le transit dominait, oscillant entre un minimum 73%, en 1897 et un maximum de 82% en 1889 du trafic. S'il avait servi de laboratoire d'expérimentation pour les aménagements modernes des rivières françaises, cet axe fluvial s'était, tout compte fait, révélé le vrai perdant des importantes mutations de la navigation intérieure opérées surtout à partir du plan Freycinet<sup>693</sup>. De ce point de vue, les chemins de fer avaient gagné la partie contre la batellerie. Les raisons de ce déclin relatif au cours de cette période tenaient sans doute à l'insuffisance des aménagements, au manque d'industries et encore à une agriculture encore

---

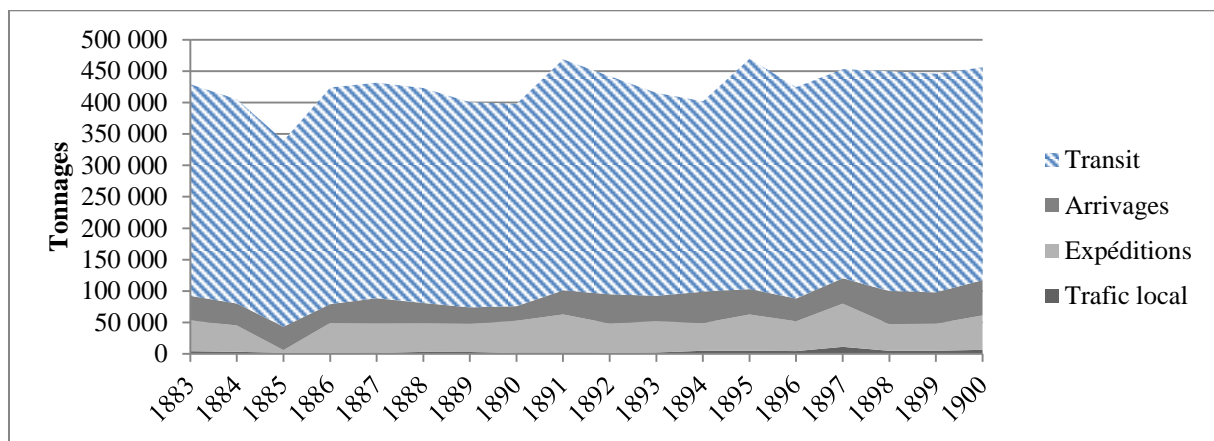
<sup>691</sup> François Maury, *op.cit.*, p.120.

<sup>692</sup> Sur le touage, voir premier chapitre.

<sup>693</sup> Car comme on a pu le voir dans le chapitre précédent, l'Yonne demeurait une voie importante sous le Second Empire.

fondée sur la polyculture<sup>694</sup>. De manière ironique, les « améliorations » de la navigation s'étaient retournées contre le trafic fluvial local, dans la mesure où en atténuant la force du courant, elles condamnèrent à plus ou moins brève échéance le flottage du bois, activité majeure sur l'Yonne, à une époque aussi où le charbon de terre s'était substitué au bois pour le chauffage et plus globalement l'activité industrielle. La rivière est devenue peu à peu un axe de transit, reliant le Centre de la France par le canal du Nivernais<sup>695</sup> et la Saône, via le canal de Bourgogne. Cependant, ces axes restaient eux-mêmes secondaires, dans la mesure où les conditions de navigation demeuraient peu satisfaisantes, car nécessitant respectivement le franchement de 138 et 189 écluses...

**Graphique 23. Trafic de la 2<sup>nd</sup>e section de l'Yonne (Laroche-Montereau) 1883-1900.**



Source : Statistique de la navigation intérieure, années 1883-1900.

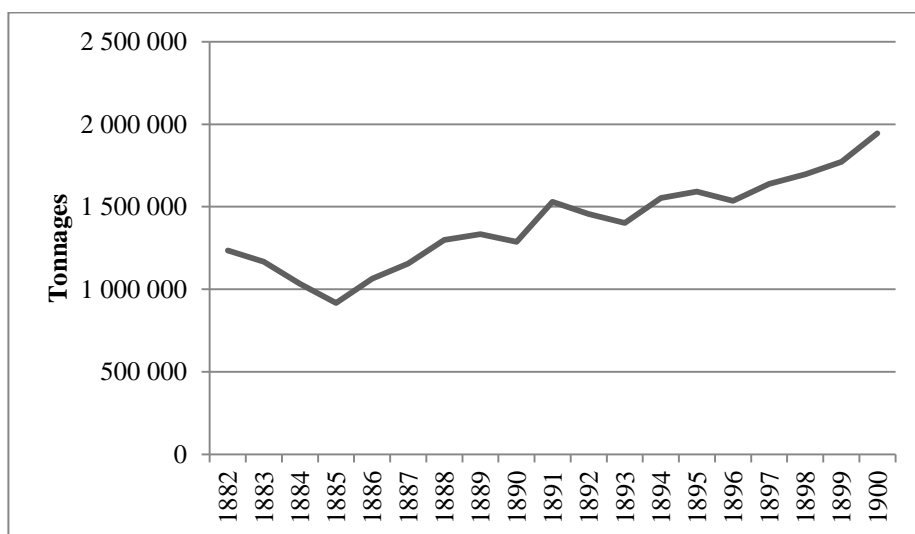
Ces axes n'entretenaient donc que des relations limitées avec la capitale. L'activité batelière la plus notable s'effectuait entre Montereau et la frontière amont de Paris, l'administration des Travaux publics la divisait elle-même en deux sections, à savoir la 3<sup>e</sup> section, entre Montereau et Corbeil, soit 58 kilomètres et la 4<sup>e</sup> section entre Corbeil et Paris, sur une quarantaine de kilomètres. Du fait de son éloignement de la capitale, l'activité de la 3<sup>e</sup> section était plus modeste, sans être pour autant négligeable, soit 1,9 millions de tonnes en 1900. Son trafic connut ainsi une progression significative de 57% entre 1882 et 1900. Toutefois, celui-ci consistait essentiellement en du transit, qui ne composait pas moins de 85% du total.

<sup>694</sup> Adolphe Jouanne, *Département de l'Yonne*, Paris, Librairie Hachette et C<sup>ie</sup>, 1909, pp.38-41. La spécialisation aujourd'hui de la vallée icaunaise dans la culture des céréales convient paradoxalement mieux à la navigation fluviale.

<sup>695</sup> Long de 174 km, ce canal avait été créé afin de relier la Seine et la haute Loire via l'Yonne et l'Aron. Il commençait par Auxerre et se terminait à Decize. Il approvisionnait la capitale en charbons et en bois.

Les villes d'amont telles que Corbeil, Melun, Montereau, n'entretenaient pas un commerce très puissant avec la capitale, tout au moins, pas encore. La dernière ville citée expédiait néanmoins des tuiles et des briques. En outre, la batellerie avait perdu des trafics traditionnels tels que les céréales. Les bourgs de la Brie n'envoyaient plus guère de céréales, préférant la voie ferrée, apparemment plus appropriée pour la conservation des grains et relativement peu coûteuse en raison de la courte distance à effectuer vers la capitale<sup>696</sup>. Tous les ports riverains recevaient en revanche des houilles du Nord et des charbons anglais qui avaient simplement transité par Paris. Les grands chalands de la Basse-Seine remontaient jusqu'à Montereau en s'allégeant dans la capitale. Les bateaux les plus ordinaires sur le cours supérieur du fleuve jaugeaient de 250 à 300 tonnes. La plupart étaient remorqués, les autres faisaient appel au touage, le halage ayant fortement décliné à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle... La Haute-Seine formait le débouché des lignes de Lyon par la Bourgogne et de la Loire par le Bourbonnais et le Nivernais, grossissant le mouvement de la section entre Montereau et Paris.

**Graphique 24. Trafic de la 3<sup>e</sup> section (Montereau Corbeil) de la Seine 1882-1900.**



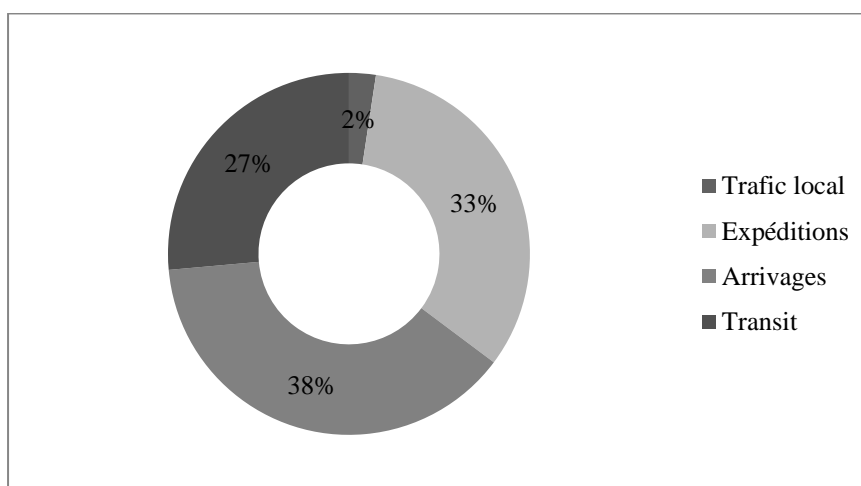
Source : Ministère des Travaux, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1900.

<sup>696</sup> Les raisons invoquées par les agriculteurs français semblaient assez curieuses. Comment expliquer que le transport des céréales importées depuis Rouen prospérait alors que celles-ci étaient souvent importées de très loin ? Clément Colson affirme pourtant que la batellerie était plus dangereuse sur de courtes distances. De manière paradoxale, comme une revanche de l'histoire, après le déclin du charbon enclenché dans les années 1970, la batellerie française a compensé une partie de ses pertes par le transport de céréales. Il fallait sans doute chercher ailleurs ces réticences...

## b) Paris amont ou le temps des sablières.

La voie majeure en amont de Paris au cours de cette période, et la plus symbolique des mutations de la navigation intérieure était, sans conteste, la 4<sup>e</sup> section de la Seine. En passant de 2,4 à 6,5 millions de tonnes, l'essor du trafic s'est révélé fulgurant sur la période 1883-1900, enregistrant une hausse de 165%<sup>697</sup>. Cette section comportait elle-même trois zones d'activité, à savoir celle touchant immédiatement les fortifications de Paris, où se sont implantées de nombreux industries et commerces : usines Fresne, Springer et Breuil, forges et usines à gaz à Alfortville, Magasins généraux à Ivry... Ensuite, il y avait une zone intermédiaire, en réalité, la plus importante, celle des sablières : Vigneux, Draveil, Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, puis une zone plus éloignée, abritant diverses industries : Grands Moulins à Corbeil, papeterie à Vignons, usines Decauville à Essones... Une des originalités de cette portion de la Seine réside dans l'importance des expéditions. L'activité portuaire ne se bornait pas à l'approvisionnement de matières premières venues de l'extérieur, mais il s'agissait aussi d'une zone de *production*, ce qui marquait sa singularité par rapport aux autres sections de la Seine.

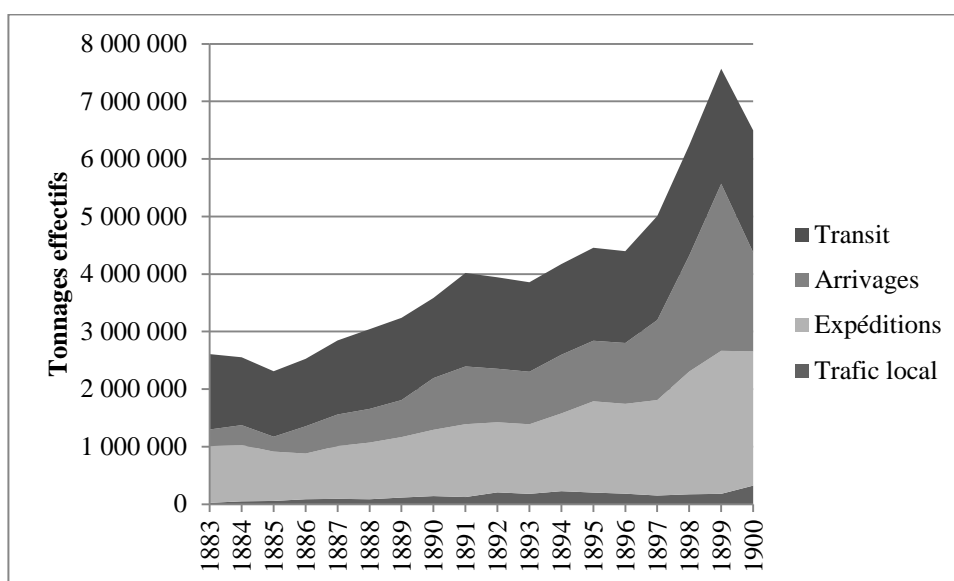
**Graphique 25. Courants de trafic de la 4<sup>e</sup> section de la Seine en 1899.**



Source : Ministère des travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, année 1899.

<sup>697</sup> Avec un pic de 7,6 millions de tonnes en 1899, ce qui représentait une croissance de 208% ! Cette progression remarquable s'expliquait en partie par les travaux liés à l'Exposition universelle de 1900 et au creusement du métropolitain réalisé pour la même occasion. Pour faciliter les comparaisons avec les autres sections, on a préféré conservé la période 1882-1900. L'année 1900 était « effectivement » une année de correction, et correspondait au relatif marasme du début du siècle. Ces questions seront abordées de manière plus approfondie dans le sixième chapitre de cette thèse.

**Graphique 26. Trafic de la 4<sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900.**



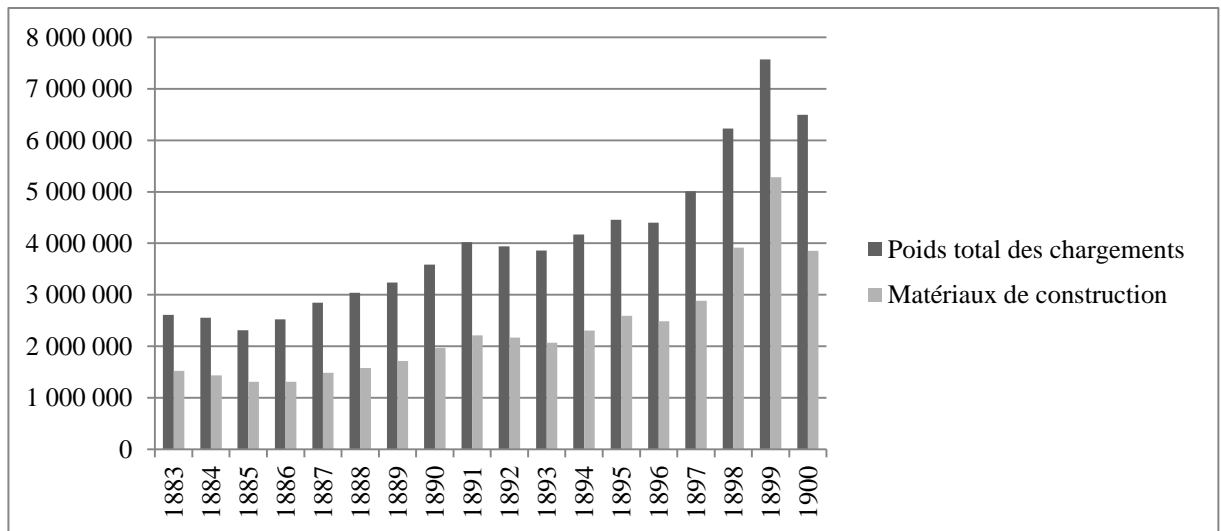
Source : Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1900.

Comme le montre le graphique suivant, la principale source d’approvisionnement de la Haute-Seine était formée par les matériaux de construction. Leur pourcentage varia de 52% en 1886, à 70% en 1899, année, il est vrai, exceptionnelle, mais qui préfigurait la période suivante. La 4<sup>e</sup> section de la Seine fournissait ainsi autour de deux millions de tonnes de matériaux les ports situés dans la traversée de la capitale et les canaux parisiens<sup>698</sup>. Cette proportion témoignait d’une hyperspécialisation, notamment les matériaux de construction, qui était en partie le résultat de la concurrence des chemins de fer. En effet, la haute Seine représentait une des voies de prédilection pour l’approvisionnement de marchandises lourdes, car la descente ne mobilisait que peu d’énergie, qu’elle soit animale, humaine ou mécanique<sup>699</sup>...

**Graphique 27. Trafic des matériaux de construction dans la 4<sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900 (en tonnes).**

<sup>698</sup> Dont le trafic pour cette catégorie de marchandises s’élevait à 3,7 millions de tonnes, soit théoriquement, près de 55%.

<sup>699</sup> Voire en fait, la simple énergie du courant, surtout au début de la période étudiée.



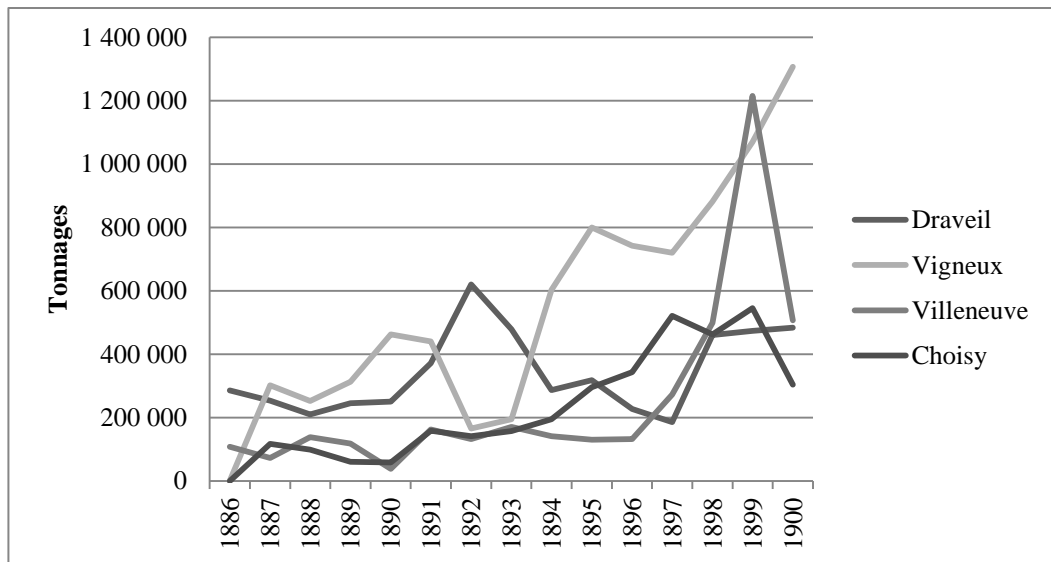
Source : Ministère des Travaux Publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1900.

L'essor des sablières s'expliquait également en raison de conditions géologiques très spécifiques. Le fleuve coulait en amont de Paris entre d'épaisses couches de gravier constituées par les alluvions de sa masse liquide dans un passé très lointain. Les gisements étaient tels que l'exploitation de ces sablières suffisait à alimenter la navigation fluviale. De vastes excavations s'étaient produites, ce qui obligeait à les combler et à restaurer le sol, avec les déblais occasionnés par les grands travaux parisiens comprenant les aplanissements, démolitions, percements de tunnels pour chemins de fer souterrains, enlèvement de terre pour l'aménagement de caves : « *De là ce singulier va-et-vient de lourds bateaux, propre à la Haute-Seine*<sup>700</sup>. » Certains villages figuraient ainsi parmi les premiers ports intérieurs français, à l'instar de Vigneux qui, avec ses 1,3 millions de tonnes enregistrées en 1900, figurait en troisième position après Paris et Rouen !... Avec Vigneux, Villeneuve-le-Roi et Draveil, bourgs localisés à une vingtaine de kilomètres de Montereau, ils étaient les principaux centres de trafic, ce dernier s'échelonnait toutefois jusqu'à Travers, Ponthierry et Valvins, non loin de Montereau. Cette exploitation se trouvait aux mains de quelques industriels syndiqués, possédant tout un matériel spécifique pour l'extraction, dragues et autres grues de déchargement... Ils conduisaient les opérations de fouilles, envois et remblaiements... Leur activité était telle qu'ils encombraient la plus grande partie des quais fluviaux, ce qui ne manquait pas d'entrer en conflit avec la navigation proprement dite, celle de la Basse-Seine plus particulièrement. Le haut fleuve n'apportait donc plus grand-chose à ce trafic.

**Graphique 28. Trafic des ports sabliers de la Haute-Seine (4<sup>e</sup> section Paris-amont) 1886-1900.**

<sup>700</sup> François Maury, *op. cit.*, p.115.





Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1900.

Il semble utile de s'intéresser plus précisément à ces acteurs majeurs de la navigation fluviale dans la région parisienne qu'étaient ces entreprises extractives. Le concept de système technique trouve sa cohérence avec l'émergence de compagnies d'extraction, qui elles-mêmes créèrent une activité de travaux publics, comme ce fut le cas de Morillon-Corvol<sup>701</sup> et de Piketty. En effet, à partir des années 1890, les travaux liés au métro parisien stimulèrent l'essor du marché du sable. Fait révélateur des imbrications parfois contradictoires du marché, la Compagnie du Métropolitain devenait dans le même temps une concurrente potentielle, dans la mesure où le creusement des galeries générait du sable et cet afflux inattendu contribuait à la chute des cours. Malgré tout, les évacuations de déblais s'avéraient tellement considérables qu'elles constituèrent une activité fort profitable pour les sociétés Piketty, Leneru, Garçin et C<sup>ie</sup> et Morillon-Corvol<sup>702</sup>. La batellerie jouait ainsi sur les deux tableaux, c'est-à-dire intervenait à la fois le rôle de transporteur des matériaux (sable, pierres de taille...), du site d'extraction à celui du chantier, mais aussi a servi à l'évacuation des déblais. Les travaux d'Hausmann avaient contribué à l'éclosion de petites entreprises le long de la

<sup>701</sup>La société Morillon-Corvol comportait deux activités distinctes : d'une part, l'extraction et le transport de sable et d'autre part les travaux publics (en particulier les dragages). Sur la première activité, voir Isabelle Backouche et Sophie Eustache, *Morillon-Corvol*, Paris, textuel, 2003, 192p. Sur l'activité travaux public, consulter : Dominique Barjot, *La trace des bâtisseurs. Histoire du groupe Vinci*, Vinci, Rueil-Malmaison, 2003, pp.191-193.

<sup>702</sup> Il faut noter que les frères Piketty et certains de ces investisseurs entretenaient des liens familiaux : beau-père, beaux-frères par alliances... De la même façon, les familles Morillon et Corvol avaient tissé des liens familiaux, dans la mesure où les fondateurs, Nicolas Morillon (1810-1866) et Charles Corvol père (1808-1870) s'étaient mariés avec deux sœurs, cette alliance familiale les avait conduits à se traiter réciproquement de « cousines ». Cf. Backouche et Sophie Eustache, *Morillon-Corvol*, Paris, textuel, 2003, 192p. Sur l'activité travaux public, consulter : Dominique Barjot, *La trace des bâtisseurs. Histoire du groupe Vinci*, Vinci, Rueil-Malmaison, 2003, pp.10-11.

Seine en amont de Paris dans le lit mineur du fleuve, puis sur les rives<sup>703</sup>. Le secteur s'est peu à peu structuré à la faveur des améliorations techniques, comme l'apparition des dragues mécaniques à godets mues à vapeur, qui autorisaient des prélèvements plus conséquents. Les sociétés d'extractions se sont équipées d'une flotte de péniches en vue du transport des sables vers les ports établis sur les quais dans la traversée de Paris. Les déblais issus des démolitions étaient destinés au comblement des sablières épuisées<sup>704</sup>. Sur le plan du capital, ces sociétés se sont rapidement agrandies. En s'associant avec d'autres exploitants, la société Piketty et C<sup>ie</sup> est devenue, le 22 janvier 1889, la société Piketty, Leneru et C<sup>ie</sup>, société en nom collectif et en commandite simple, au capital de 1 060 000 francs<sup>705</sup>.

Une autre société fondée par Albert Morillon et M. Charles Corvol s'est montrée aussi fort active, plus particulièrement à Draveil où elle exploitait un énorme site. L'histoire de entreprise Morillon Corvol se révélait encore plus significative des mutations des voies navigables qui ont marqué la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Originaires de Clamecy, dans le Morvan, la famille Corvol travaillait dans le commerce du bois et son transport par flottage jusqu'à Paris depuis le XVII<sup>e</sup>, à une époque où cette région fournissait massivement le bois de chauffage pour la capitale. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup>, ils devinrent entrepreneurs et possédaient leurs propres bateaux. Avec d'autres familles de Clamecy, ils se lancèrent, en 1848, dans les affaires en créant la Nivernaise, entreprise de transport par voie d'eau et par terre, qui ne subsista que jusqu'en 1852. Toutefois, Charles Corvol poursuivit l'activité de sa société de marine et de transport par voie d'eau Corvol aîné qui se consacrait principalement à convoier du bois entre Clamecy et la capitale, et des vins de l'Yonne entre Auxerre et Paris. La société prospéra au point d'associer les fils et devenir Corvol aîné et fils en 1868. Si les événements de 1870 n'affectèrent finalement qu'assez peu l'entreprise, les profondes mutations liées à la Révolution industrielle contribuèrent au déclin du bois de chauffage et du charbon de bois au profit des charbons du Nord convoyé par chemins de fer ou via le canal Saint-Quentin. En définitive, le trafic de la basse Seine s'est accompli aux dépens de celui de la haute Seine et surtout l'Yonne. En outre, comme on a pu le voir, les améliorations de la navigation avaient paradoxalement condamné à plus ou moins long terme le flottage, dans la

---

<sup>703</sup> Les berges correspondent au « lit majeur ». La couche de sable et de cailloutis est susceptible de dépasser sept mètres.

<sup>704</sup> Il s'agissait souvent de contrats de forçage, qui stipulaient la remise en état initial des terrains, sauf pour certaines parcelles destinées à composer un paysage lacustre. Dans les années 1880, la société Piketty et C<sup>ie</sup> s'était ainsi associée avec George Chaudron de Courcel, ancien officier de marine qui avait fait bâtir une vaste résidence en bord de Seine à Vigneux.

<sup>705</sup> Jacques Macé, « Le temps des sablières à Vigneux, Draveil et dans le Val de Seine », in *Bulletin n°73 de la Société historique de l'Essonne et du Hurepoix*, Archives départementales de l'Essonne, septembre 2004, pp.2-5.

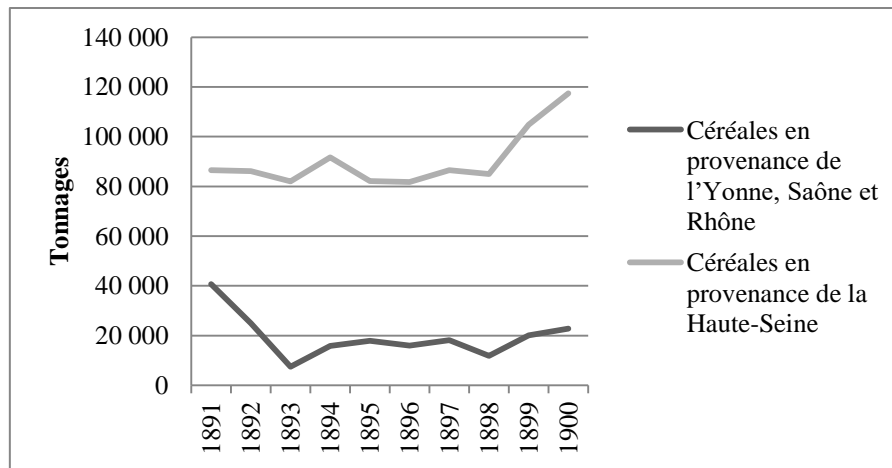
mesure où le courant des rivières se trouvait considérablement ralenti. Par ailleurs, le trafic des vins souffrit des conséquences des destructions des vignobles français par le phylloxéra sévissant en France depuis 1864 et qui détruisit la majeure partie des vignobles de l'Yonne. Les familles Morillon et Corvol se virent ainsi contraintes d'une conversion de leur activité. Les Corvol prirent la mesure des transformations de la navigation intérieure, et se lancèrent dans le secteur prometteur que représentait l'extraction des sables et graviers alluvionnaires.

Les entreprises Piketty et Morillon Corvol s'imposèrent ainsi peu à peu sur le marché, même si elles durent affronter la concurrence de plus modestes entrepreneurs qui tentèrent de casser les prix afin d'attirer des clients<sup>706</sup>. Comme on a pu s'en rendre compte en analysant les trafics des seconde et troisième sections de la navigation de la Seine, l'ampleur du trafic amont ne saurait masquer certaines faiblesses. En effet, l'hyperspécialisation dans les matériaux de construction signifiait, en un sens, une certaine défaite de la batellerie par rapport aux voies ferrées qui se sont accaparées l'essentiel des autres trafics, tels que celui des denrées alimentaires (céréales, vins...) qui ne constituaient plus qu'autour de 30% pour les céréales sur la Haute-Seine et entre 5-10% sur l'Yonne.

**Graphique 29. Céréales en provenance de l'Yonne et de la Haute-Seine dans le transport fluvial du département de la Seine 1891-1900.**

---

<sup>706</sup> Parmi eux : Lavollay, Charvet, Grousselle, Pers, etc.



Source : Annuaire statistiques de la Ville de Paris, années 1891-1900.

## B. Impact du plan Freycinet sur le plan des infrastructures portuaires parisiennes

Après avoir considéré les deux courants d’approvisionnement de la capitale, il convient à présent de s’intéresser à l’activité à l’intérieur de Paris, et plus particulièrement les canaux parisiens.

### 1. Les canaux de Paris : un déclin relatif, mais inéluctable.

En termes d’infrastructures portuaires, l’essentiel des aménagements sur les berges de la Seine avait été réalisé dans les années 1840 sous la Monarchie de Juillet et dans une moindre mesure sous le Second Empire. En revanche, le plan Freycinet a eu de profondes répercussions sur les canaux de Paris, en termes d’infrastructures, de rapports avec la navigation en rivière et même de rapports entre eux. Jusqu’au plan Freycinet, les canaux de Paris suivirent une évolution à peu près comparable à celle de la Seine. Si la guerre contre la Prusse avait notablement perturbé le trafic global en passant de 2,6 millions de tonnes en 1869 à 1,3 millions en 1871, celui ne rattrapa le niveau d’avant-guerre qu’assez lentement et seulement dans les années 1877-1878<sup>707</sup>. Les aménagements du plan Freycinet ont provoqué une différenciation croissante entre les canaux, car si leur niveau de parité demeurait relativement proche, autour de 600 000 t pour le canal de l’Ourcq, 900 000 t pour le canal Saint-Martin et un million pour le canal Saint-Denis, les trafics des deux premiers ouvrages cités semblent avoir décroché à partir de 1883. Le trafic du canal de l’Ourcq a chuté brutalement d’un million de tonnes pour stagner de façon durable, pour ne pas dire définitive,

<sup>707</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 782, Canal Saint-Martin : relevé du tonnage (1876-1892), canaux Saint-Denis, Saint-Martin et bassin de la Villette, diagramme du tonnage 1876-1885.

autour de 600 000 tonnes. En fait, hormis la portion comprise dans Paris, les conditions de navigation n'incitaient guère à un accroissement du trafic. L'activité du canal Saint-Martin s'est également écroulée, tombant jusqu'à 632 682 t en 1887 pour se redresser et se stabiliser autour de la barre du million de tonnes. Finalement, si l'on tenait en compte la couverture sur une partie de son parcours, la suppression des droits sur la navigation et les aménagements sur le fleuve, le plus étonnant résidait moins dans son déclin que dans le fait que son trafic se soit maintenu à un niveau singulièrement élevé<sup>708</sup>. En un sens, l'essor global du mouvement de la navigation sur la Seine a contribué à en soutenir le trafic. Les relations entre la navigation et le fleuve relevaient désormais moins de la concurrence que de la complémentarité<sup>709</sup>, ce qui avait été très tôt le vœu des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées<sup>710</sup>. En fin de compte, le rattrapage du trafic des ports dans la traversée par rapport aux canaux de Paris et au bassin de la Villette s'est opéré à un rythme relativement lent. Encore une fois, c'est plutôt la résistance des canaux qui doit surprendre. En 1872, le trafic des ports en Seine s'élevait à près de 932 000 t contre 1,5 millions pour le bassin de la Villette<sup>711</sup>. En fait, il fallut attendre le tournant des années 1880 pour obtenir une quasi parité et l'année 1888 pour que la suprématie des ports séquanais devienne pérenne, année qui correspondait à l'achèvement des travaux prévus par la loi du 5 juillet 1879. Ces derniers s'étaient donc révélés plus décisifs que la suppression des droits de navigation décidée dès le mois de février 1880, alors que rappelons-le, la navigation sur les canaux était toujours soumise à des péages. Par conséquent, cela oblige à relativiser encore une fois les débats autour de cette mesure controversée, les améliorations portées sur les conditions de navigation ont constitué les réels moteurs du redressement des voies navigables, davantage que l'abrogation des droits qui visait plus à soulager la batellerie artisanale à court terme dans l'attente de l'achèvement des travaux sur les cours d'eau.

**Graphique 30. Rapport des trafics canaux/traversée de Paris (5<sup>e</sup> section de la Seine) 1882-1900.**

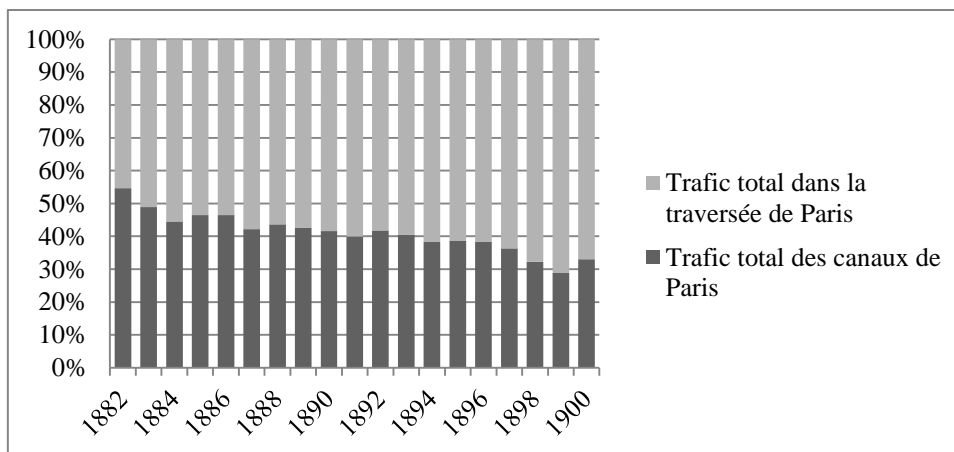
---

<sup>708</sup> François Maury, *Le port de Paris*, Paris, Librairie Félix Alcan, troisième édition entièrement refondue, 1911, p.153.

<sup>709</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, p.58.

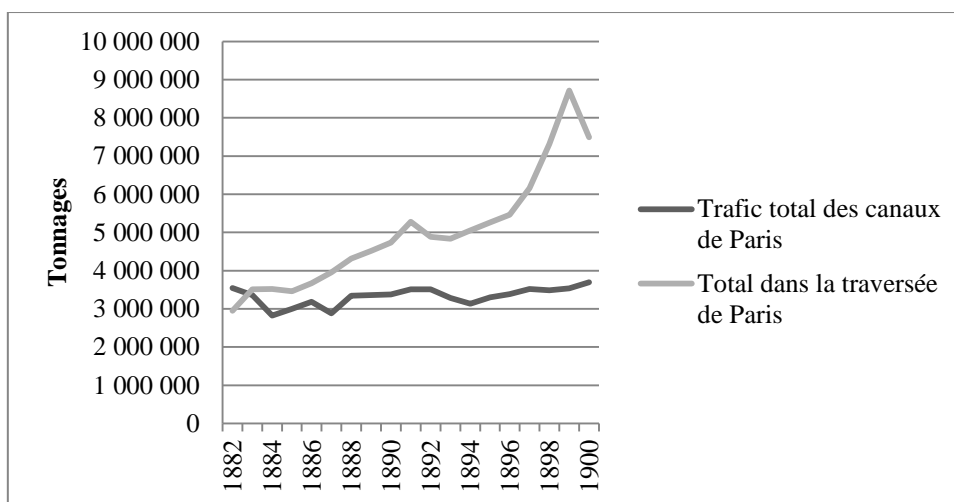
<sup>710</sup> AN F<sup>14</sup> 6729 (site de Pierrefitte-sur-Seine), Délibération du conseil général des Ponts et Chaussées, 21 novembre 1842.

<sup>711</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 782.



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1900.*

**Graphique 31. Trafic des canaux de Paris et de la 5<sup>e</sup> section de la Seine (traversée de Paris) 1882-1900.**



Sources : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1900.*

Comme en témoignait l'ampleur des travaux effectués, le canal Saint-Denis semblait avoir été le principal bénéficiaire du plan Freycinet, et cela d'autant plus qu'il profita également des aménagements réalisés sur la Basse-Seine et les voies navigables du Nord. La composition de son trafic s'avère bien plus diversifiée que celle de ses homologues davantage tributaires de l'industrie du bâtiment : 59% pour le canal de l'Ourcq et 43% pour le canal Saint-Martin. Les combustibles minéraux figuraient en bonne place dans le trafic du canal Saint-Denis, avec 29%, les produits industriels, l'industrie métallurgique, les machines représentaient respectivement 5%, 2% et 2%. L'accumulation de ces postes montrait la vocation industrielle du nord de Paris et du canal qui les desservait. En un sens, le trafic du

canal Saint-Denis suivait une évolution contracyclique dans la mesure où il progressait sensiblement en pleine période de dépression.

## **2. Travaux de modernisation des canaux parisiens.**

---

La modernisation des canaux et du bassin de la Villette comportait deux volets, d'une part le rachat de la concession, d'autre part des travaux d'amélioration. En ce sens, elle se conformait à la philosophie du plan Freycinet. Toutefois, le rachat des canaux ayant grevé une part non négligeable des dépenses. En outre, le canal Saint-Denis et le bassin de la Villette constituaient une des destinations majeures pour les transports par voie d'eau, en particulier pour les charbons en provenance du Nord et des ports normands. Cependant, à l'instar du rachat de la concession du canal Saint-Martin sous le Second Empire, les canaux de Paris représentaient également un enjeu plus vaste pour la Ville de Paris, à savoir l'alimentation en eau. La concession du canal de l'Ourcq avait montré ses limites vers la fin du Second Empire. En effet, ses concessionnaires ne semblaient guère soucieux des déperditions du canal, si bien que la navigation dut être interrompue à plusieurs reprises entre 1861 et 1865. En outre, la Ville de Paris manquait d'eau, ce qui l'amena à édifier les usines de Trilbardou et d'Isles. Celles-ci puisaient 83 000 m<sup>3</sup> dans la Marne pour les rejeter journallement dans l'Ourcq. Si les documents de l'administration municipale tendaient à charger les concessionnaires, c'est qu'il lui était apparu que finalement, il lui était plus profitable de gérer directement ces canaux. Cela devait, tout au moins en théorie, lui permettre de sécuriser l'approvisionnement en eaux industrielles. C'est la raison pour laquelle le préfet lança la procédure de rachat de la concession dès 1874. Celui-ci fut arrêté le 29 juin 1876<sup>712</sup>. Les concessionnaires avaient obtenu quarante-six annuités de 540 000 francs, compensation qui semblait, au dire de l'ingénieur Humblot, très favorable aux anciens concessionnaires<sup>713</sup>. C'était d'ailleurs le cas de nombreux rachats de concessions au cours de cette période. La politique menée par la municipalité républicaine n'avait donc guère différé de celle menée par le baron Haussmann sous le régime précédent, pour le meilleur et pour le pire. Le coût pouvait paraître quelque peu exorbitant dans la mesure où le canal restitué nécessitait d'importants travaux de réfection et de modernisation, mais la Ville reprenait la main dans la fourniture de l'eau<sup>714</sup>. En effet, il

---

<sup>712</sup> AP VO<sup>3</sup> 495, Canal de l'Ourcq (1871-1885) travaux, autorisations, instance Chambellaud (1871), rachat du canal (1876).

<sup>713</sup> Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, p.67.

<sup>714</sup> Deligny, *Rapport sur les projets destinés à compléter l'alimentation en eau de Paris*, Conseil Municipal, 1890.

ne fallait pas perdre de vue que ce rachat s'inscrivait avant tout dans une vaste politique de l'eau impliquant à la fois l'approvisionnement et l'assainissement de la capitale<sup>715</sup>.

En 1878, fut lancée l'idée d'approfondir le canal Saint-Denis, le bassin de la Villette ainsi que la gare de l'Arsenal. Un avant-projet présenté par M. Mallet<sup>716</sup>, au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission sur les travaux à exécuter pour l'approfondissement à 3,20 m du tirant d'eau du canal Saint-Denis, du bassin de la Villette et de la gare de l'Arsenal fut déposé et accepté par le Conseil Municipal de Paris. Le rapport prenait en considération les travaux d'amélioration de la Seine qui étaient alors en œuvre pour rapprocher Paris de la mer. Ce n'était pas tout à fait Paris port de mer, dans la plus stricte appellation, mais l'avant-projet soulignait que l'approfondissement de la Seine était susceptible de permettre aux caboteurs d'arriver jusqu'à la capitale, mais bien entendu, aussi les péniches au gabarit augmenté. En conséquence, il s'agissait de faire acheminer davantage de marchandises en provenance des ports de la Seine Inférieure<sup>717</sup> :

*Paris port de mer, ce rêve de plus d'un Parisien, est, sur le point de se réaliser ; non pas que les flots de l'Océan vont venir baigner les quais du port Saint-Nicolas, mais des navires d'un tonnage de près de 800 tonnes, et non pas seulement des caboteurs, vont pouvoir à pleine charge, remonter la Seine depuis Rouen et venir déposer sur les bords du fleuve, les marchandises provenant des pays d'outre-mer, à la grande satisfaction du commerce et de l'industrie, et faire de la capitale un véritable entrepôt entre l'Ouest, l'Est et le Centre de la France (...) Telles vont être, on ne peut en douter, les conséquences de l'approfondissement de la Seine, dont le tirant d'eau, de Rouen à Paris va être porté à 3 m 20<sup>718</sup>.*

L'Administration affichait donc une réelle volonté d'interconnecter la capitale avec ses « avant-ports » sur la Manche.

Au moment même où le programme Freycinet était discuté et allait être voté, la Ville de Paris décidait de son côté de coordonner son action pour améliorer ses infrastructures fluviales, à savoir les canaux et le bassin de la Villette. Le bassin de la Villette semblait connaître un certain déclin dû à l'établissement des chemins de fer et à l'annexion de la Villette à Paris. Depuis le rachat des canaux, la Ville avait d'autant plus intérêt à valoriser son

---

<sup>715</sup> Sur les enjeux de l'eau à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle, voir Julia Csergo, « L'eau à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle : approvisionnement et consommation », in *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebon de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris Hôtel d'Angoulême Lamoignon, pp.137-152.

<sup>716</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 765, Rapport présenté par M. Mallet, au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission sur un avant-projet de travaux à exécuter pour l'approfondissement à 3,20 m du tirant d'eau du canal Saint-Denis, du bassin de La Villette et de la Gare de l'Arsenal. Conseil Municipal de Paris, n°29, 1878.

<sup>717</sup> Actuelle Seine-Maritime.

<sup>718</sup> Si la loi n'avait pas encore été votée, il n'en demeurait pas moins que son avant-projet avait déjà été déposé en 1878, si bien que le contenu du programme Freycinet était globalement connu. On parlait déjà dans ce rapport de porter le tirant d'eau du canal Saint-Denis et du bassin de la Villette à 3,20 m. Les dimensions des écluses, au moins, devaient être augmentées.



patrimoine fluvial. Un des enjeux consistait à adapter le canal Saint-Denis et le bassin de la Villette aux travaux d'amélioration de la Seine envisagés par le ministre des Travaux publics. Le rapport de la Ville de Paris envisageait déjà de porter le tirant d'eau du canal Saint-Denis et du bassin de la Villette à 3,20 m. Les dimensions des écluses devaient être augmentées, au moins en longueur. Certaines difficultés se posèrent toutefois quant à la nécessité d'atteindre ce résultat par divers travaux de gaz, la longueur des écluses était portée à 60 m<sup>719</sup>.

Au moment du rachat, le canal Saint-Denis se trouvait dans un état de dégradation avancée, ce qui impliquait d'importantes réparations<sup>720</sup>. Le manque de crédits accordés et la perspective de la reconstruction et la transformation de ces ouvrages ont contribué à ce que les réparations jusqu'en 1885 n'aient été pourvues que pour le strict nécessaire. La situation était donc peu brillante, les pierres de taille des écluses étaient, entre autres gravement rongées des écluses. Les portes en bois de ces dernières, dont la construction remontait à plusieurs décennies, obligeaient d'interrompre de façon récurrente la navigation pour des réparations partielles. Les mortiers étaient tellement désagrégés et délavés qu'ils se révélaient réutilisables : « *Nous avons trouvé un curieux exemple de décomposition du mortier dans une écluse où l'on a pu employer pour une réparation le sable de l'ancien mortier sans lui faire subir de lavage, tellement il était pur et dépouillé de toute parcelle de chaux*<sup>721</sup> ». Le canal Saint-Denis n'était pas une exception, et le même constat pouvait être formulé pour les deux autres canaux<sup>722</sup>. L'état de délabrement des canaux parisiens lors de la reprise de la concession par la Ville posait la question de la légitimité du montant du remboursement à la compagnie privée concessionnaire<sup>723</sup>. La Ville paraissait avoir généreusement rétribuée celle-ci, dans la mesure où elle récupérait des infrastructures peu opérationnelles pour faire face à la montée globale du trafic de la navigation intérieure conséquemment au plan Freycinet. Or, l'abrogation des droits sur les voies navigables françaises rendant plus compétitive la navigation en Seine par rapport aux canaux. Le cas n'était bien entendu pas unique, et pouvait s'étendre à la plupart des canaux rachetés par l'État. Une partie significative des budgets

---

<sup>719</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 765 : Approfondissement du bassin de la Villette et du canal Saint-Denis (1880-1885).

<sup>720</sup> M. Le Chatelier « Note sur la reconstruction du bassin de la Villette et du canal Saint-Denis » in *Annales des Ponts et Chaussées*, tome XI, 1<sup>er</sup> semestre 1886, pp.709-772.

<sup>721</sup> Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, pp. 46-47.

<sup>722</sup> Les cas d'échouages de bateaux n'étaient pas si rares, comme le montrait le cas d'un marinier qui avait fait couler à huit mois d'intervalle sa péniche dans le canal Saint-Martin sur la période 1858-1859. Même si la négligence du marinier fut démontrée, il n'en demeurait pas moins que l'état du canal Saint-Martin était aussi en cause, et que la Compagnie s'en était sortie à bon compte. A.P. VO<sup>3</sup> 763, échouage de la péniche n°35, patron Houdreau [en fait Houdereau] 1859-1860. Note pour la Compagnie du canal Saint-Martin, le Secrétaire général, Dupin. Tribunal du Commerce-Compagnie des assurances maritimes, 16 juin 1859.

<sup>723</sup> Sur les concessions, voir Dominique Barjot (dir.), « Concessions et optimisation des investissements publics », in *Entreprises et Histoire*, n°38, juin 2005.

alloués aux voies navigables avait donc consisté à racheter des canaux vétustes construits sous la Restauration et la Monarchie de Juillet peu aptes à répondre aux exigences de la batellerie industrielle et fournissait de quoi renforcer les arguments des anticanalistes<sup>724</sup>. Encore que comme on a pu le voir, dans le cas des canaux parisiens, la Ville n'était pas perdante, puisqu'en reprenant la mainmise sur les canaux, elle pouvait entreprendre une vaste politique d'alimentation en eau pour la capitale. En outre, elle récupérait une double source de revenus résultant des droits sur la navigation et surtout de la vente de l'eau. Bien que très favorable à l'ancienne compagnie concessionnaire, le rachat des canaux constituait tout de même une affaire intéressante pour la Ville de Paris. De plus, en modernisant les canaux, celle-ci favorisait l'approvisionnement de la capitale en denrées à un coût moindre et stimulait l'activité industrielle et commerciale<sup>725</sup>.

Le canal Saint-Denis connut donc une importante modernisation, le nombre de ses écluses fut ramené de 12 à 7<sup>726</sup>. Celles-ci étaient dotées de deux sas, l'un de petites dimensions destiné aux péniches du nord et l'autre plus grand, aux chalands du fleuve. Les travaux durèrent plusieurs années et coûtèrent près de 15 millions de français, la Ville de Paris ayant bénéficié d'une subvention du Conseil général de la Seine. Pour compléter ces aménagements, des travaux furent effectués entre 1891 et 1895 sur le canal de l'Ourcq de manière à porter le tirant d'eau à 2 mètres jusqu'à Pantin<sup>727</sup>. Le but visait à rendre accessibles les usines installées au-delà des fortifications aux péniches du nord<sup>728</sup>, le canal de l'Ourcq ne pouvant recevoir que des flûtes, bateaux de très faible gabarit.

### **3. Le bassin de la Villette au cœur du tissu industriel et commercial.**

---

<sup>724</sup> Pourtant, ils se gardaient d'avancer cette argumentation qui aurait quelque peu mis à mal le bienfondé de la construction d'infrastructures par des investissements privés. En effet, ils étaient partisans d'un retour aux droits de navigation et à l'affermage de ces canaux quand cela était possible. Comme on l'a vu dans le premier chapitre, les canaux du Midi et du canal latéral à la Garonne avaient été affermés à des intérêts liés aux frères Pereire, puis à la Compagnie du Midi. Il apparaissait difficile de dénoncer le coût faramineux des dépenses en faveur des voies navigables, si dans le même temps, certaines dépenses avaient consisté à racheter des canaux au profit de ceux qui dénonçaient justement une politique dilapidant l'argent du contribuable.

<sup>725</sup> Le système de l'Octroi n'ayant pas été aboli, l'afflux de marchandises grâce aux voies navigables en son sein représentait un apport financier non négligeable, bien que difficile à mesurer. Sur l'essor du quartier de la Villette, voir Alain Faure, « L'industrie à Paris : La Villette », in J. Jenn (éd.), *Le XIX<sup>e</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la Ville de Paris, 1996, p. 91-112.

<sup>726</sup> Yves Lefresne, Jean-Pierre Dubreuil, « Les travaux sur les canaux », in Béatrice de Andia et Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p.68.

<sup>727</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 477, Canaux municipaux. Bassin de La Villette et Canal de l'Ourcq, autorisation et divers. Canal Saint-Denis : reconstruction des écluses, 1895-1897.

<sup>728</sup> Hughues Fiblec, « Deux usines de Paul Friesé » in Béatrice de Andia et Simon Texier (dir.), *Les Canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, pp.152-158.

La question du tissu industriel et commercial autour du bassin de la Villette est relativement bien connue, car elle a suscité déjà de nombreuses études. Plusieurs recherches ont déjà répertorié un certain nombre d'entreprises qui ont joué un rôle d'ailleurs plus ou moins durable dans le port parisien. Il s'agissait principalement de négociants en charbon et en matériaux de construction<sup>729</sup>. Le bassin de la Villette remplissait une double fonction pour les canaux parisiens, la première consistant à servir de point de jonction entre celui de l'Ourcq dont il formait une partie intégrante et tête d'alimentation des canaux de Saint-Denis et de Saint-Martin. Néanmoins, son rôle ne se bornait pas à constituer un carrefour d'alimentation hydraulique, dans la mesure où il représentait un point de terminus majeur pour la batellerie<sup>730</sup>. Le volume de son trafic témoignait de ce rôle, atteignant en 1882, un total de 1,3 millions de tonnes. Il s'agissait avant tout d'un port de réception avec 1,1 millions de tonnes d'arrivages et 199 175 t de départs pour la même année. L'ampleur des tonnages embarqués et débarqués pouvaient se comparer à celle du port de Dunkerque (1,3 millions de tonnes), même si les autres ports maritimes majeurs le dépassaient, à savoir Marseille (4,1 millions de tonnes), le Havre (2,6 millions de tonnes) et enfin Bordeaux (2,1 millions de tonnes)<sup>731</sup>. Toutefois, les chiffres cités ne concernaient que les bateaux s'arrêtant aux bassins de la Villette, car un nombre significatif de bateaux le traversaient en vue de passer d'un canal à un autre. Dès lors, le trafic devenait plus conséquent encore, le transit s'étant élevé à 610 193 t en 1882, ce qui faisait porter le trafic à 1,9 millions de tonnes pour cette année<sup>732</sup>.

**Graphique 32. Trafic du bassin de la Villette et des canaux de Paris 1885-1900.**

<sup>729</sup> Emmanuelle François, « Le XIX<sup>e</sup> siècle du bassin de la Villette », mémoire de maîtrise sous la direction de Michelle Perrot, Université de Paris VII, U.E.R. de géographie, Histoire et science de la société, octobre 1984, 220p.; Isabelle Backouche, « Entrer dans Paris par voie d'eau. Usages et urbanisation du bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », *Entrer en ville*, Noëlle Dauphin, Jean-Pierre Guihembet, Françoise Michaud-Fréjaville (éds), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, pp. 285-306 ; Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, pp. 47-86.

<sup>730</sup> L'ingénieur Humblot rendait indissociable le bassin proprement dit et la partie du canal formant sur 900 mètres de long, un tronçon commun au canal Saint-Denis et au canal de l'Ourcq, dont la largeur avait été portée dès l'origine à 30 m au niveau de la flottaison. C'est pourquoi l'on parlait souvent de deux « bassins » de la Villette. Voir Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, Paris, p.24.

<sup>731</sup> Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, Paris, p.24.

<sup>732</sup> Humblot, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, Imprimerie Chaix, Paris, p.25.



Source : Annales statistiques de la Ville de Paris, années 1885-1900 ; AMB- C-20 2, Inspection de la Navigation, Mouvement de la navigation (Grands bassins de La Villette).

Grâce aux travaux visant à rénover le bassin de la Villette ainsi que l'agrandissement du canal Saint-Denis, le trafic connut un nouvel essor, et ce, dès 1885, montrant qu'il y a un lien évident entre l'amélioration des infrastructures et le développement commercial. Il fallait également et bien entendu prendre en compte l'essor de la batellerie favorisé par le programme Freycinet. Le mouvement de la navigation (embarquements, débarquements) variait annuellement entre 1,25 et 1,5 millions de tonnes, soit à lui seul plus de la moitié du tonnage cumulé des trois canaux ! Le port de la Villette était ainsi devenu un centre de trafic primordial et cela d'autant plus grâce aux travaux de rénovation entrepris dans les années 1880. La quantité de marchandises s'est élevée à 1,3 millions de tonnes en 1891, soit 1,2 millions tonnes pour les débarquements (85,9%) et seulement 189 976 tonnes (14,1%) pour embarquements, le port de la Villette étant conforme à la vocation générale de l'activité portuaire à Paris, c'est-à-dire un port de consommation. Le trafic est demeuré assez stable jusqu'avant la première guerre mondiale : 1,1 millions de tonnes en 1900, un million en 1913. L'exploitation était divisée en deux zones distinctes, la première constituée par les francs-bords du bassin, les quais avec les grandes entrées du port larges de 20 m et donnant accès aux quais de la Loire et de la Seine. Considérés comme essentiels à l'exploitation du port, ces terrains n'étaient que temporairement loués, du moins en principe, à des entrepreneurs ayant des marchandises à transborder. Le port public comprenait cette première zone couverte de magasins, pour les simples chantiers répartis sur le quai de la Loire et étaient loués souvent pour un temps plus long à des entrepreneurs dont les marchandises ne nécessitaient pas de magasins clos pour les abriter. La deuxième zone incluait neuf magasins bâtis en 1881 et réservés aux entreprises à fort tonnage. Le port public était davantage un lieu de transit pour

les marchandises sans destinataires ou parce que l'entrepreneur ne disposait pas de la place suffisante dans son magasin. On trouvait ainsi les bois en grumes, bois de sciage, briques et ciments, mais également des blés et de l'avoine<sup>733</sup>. Il faut remarquer qu'après 1910, le manque de magasins amena à louer le port public à des entrepreneurs attirés. L'ensemble formait un espace clos, le port étant fermé à heures fixes par deux grandes barrières censées protéger les magasins des « *maraudeurs* ». Cette enceinte divisait elle-même les entreprises en deux groupes, celles dont l'activité était liée au canal et celles installées au bord de l'eau.

Les entreprises desservant le port de la Villette pouvaient être divisées en quatre catégories : les transporteurs fluviaux, les négociants en marchandises diverses (denrées alimentaires, produits coloniaux...), les négociants en charbon et enfin ceux en matériaux de construction. Le port était très fréquenté par les entrepreneurs de matériaux de construction qui avaient diverses spécialités. Ils débarquèrent en 1899 : 166 000 t de plâtre, 48 000 t de sable, 31 000 t de bois, 5500 t de verres, 27 000 t de tuyaux divers et briques, ce qui faisait un total de 277 000 t. Les grains et farines étaient acheminés par la batellerie des entrepreneurs de transport par eau, mais aussi des commerçants entrepositaires disposant de leur propre flotte exclusivement réservée à leurs affaires tels que Collin et Compagnie, négociant spécialisé dans les grains en gros, fourrages, mouture et concassage. De son côté, l'entreprise Alphonse Morel convoyait des denrées alimentaires (vermicelles, farines) qu'elle produisait par le canal de l'Ourcq, de son moulin jusqu'au bassin de la Villette où l'entrepreneur loua de 1881 à 1897 un magasin complet au 29-33 quai de Seine.

La seconde activité dans le port consistait dans le négoce du charbon. Le charbon formait près d'un tiers du trafic du port, par exemple, en 1898, 377 000 t de charbons sur un trafic total de 1,25 millions de tonnes. Les entrepreneurs étaient pléthores dans ce domaine. C'était ainsi que 377 000 t avaient été débarquées en 1898 sur les quais. On peut citer la famille Dehaynin<sup>734</sup>, qui était une grande famille de la Villette. Elle avait pris la tête des Entrepôts et magasins généraux en 1867<sup>735</sup>. Le tonnage réalisé fut de 27 000 tonnes en 1879 et de 39 950 tonnes l'année suivante. Il y avait également Guiszez & Cousin, présents à la Villette entre 1877 et 1905, avec un tonnage de 21 000 tonnes en 1879.

Parmi les transporteurs par eau, certains se sont implantés depuis longtemps au port de la Villette et y ont conservé une place privilégiée. Ainsi, les Bateaux Fournier, entreprise originaire de Meaux, s'étaient installés sur le port de la Villette en 1830, un des chefs de la

---

<sup>733</sup> Consulter les *Annuaire statistiques de la Ville de Paris*.

<sup>734</sup> Emmanuelle Françoise, *Le XIX<sup>ème</sup> siècle du bassin de la Villette*, mémoire de maîtrise d'histoire, Paris VII Jussieu, 1985, p.111.

<sup>735</sup> Elle donna son nom à une rue du quartier en 1907.

société, Jules Fournier était considéré comme le défenseur de la marine de l'Ourcq. La succession de père en fils a permis à la Maison Fournier de conserver une position significative dans le port jusqu'en 1917. Entre 1880 et 1917, elle loua un même magasin d'une surface de 720m<sup>2</sup> sur le quai de la Seine avec un tonnage moyen de 28 000 tonnes par an.

La société dota son magasin d'un appontement équipé d'appareils élévatoires en vue de faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises. On peut encore citer la Compagnie Ardennaise des porteurs de la Meuse. Bien que cette entreprise n'eût qu'une présence fugace dans le port, elle était d'une taille relativement conséquente avec un capital de 10 millions de francs. La Compagnie Ardennaise assurait un service de navigation reliant Bordeaux, le Havre, Paris, Rouen, la Belgique et la Haute-Meuse. Elle loua, entre 1877 et 1887, un terrain de 550 m<sup>2</sup>, aménageant son magasin reconstruit en 1881<sup>736</sup>, pour la réception des grains et des farines d'avoine et de blé dont elle s'était faite la spécialité. Durant sa courte présence dans le port de la Villette, son tonnage a connu un doublement en passant de 15 000 à 35 000 tonnes entre 1879 et 1880. Sa flotte se composait d'une vingtaine de chalands et steamers. Toutefois, il existait d'autres sociétés spécialisées dans les denrées alimentaires : la société Larget, la société Pavot. La première approvisionnait les raffineries en pains de sucre, mais importait également de la fécule, de l'avoine ainsi que des raisins secs.

La première entreprise de transport était sans conteste la Compagnie de navigation du Havre-Paris, installée quai de la Loire. Elle occupait 1 140 m<sup>2</sup> de magasins en 1883 pour un trafic de 80 000 t en 1887. Cette société a procédé à divers rachats d'entreprises. En 1889, elle prit la dénomination de Compagnie Française des Transports Fluviaux et Maritimes Havre-Paris-Lyon<sup>737</sup>. En 1891, elle procéda au rachat de la Compagnie générale de transport Dommartin qui travaillait à la Villette depuis 1883. La nouvelle entreprise ainsi constituée recevait et expédiait annuellement 97 000 t au bassin de la Villette. La Compagnie HPL fit l'acquisition des biens de La Seine en 1911, arrivée au bassin en 1899 sous la dénomination de La Fluviale et locataire de nombreux magasins. Il s'agissait d'un des acteurs majeurs du secteur batelier, l'importance de cette société de transport fluvial se vérifiait ainsi dans la répartition des magasins entre les entrepreneurs : l'HPLM occupa cinq magasins complets en 1917, la Compagnie Havre-Paris de Duchemin disposait de 17 chalands de fer et 15 bateaux à

---

<sup>736</sup> Cf. précédemment sur la rénovation du bassin de la Villette.

<sup>737</sup> Bernard Le Sueur, *La « Grande Batellerie », 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation XIX<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, Coédition, La Mirandole-Pascale Dondey, éditeur-Ville de Conflans-Sainte-Honorine, Musée de la Batellerie, 1996, 163p.

vapeur en 1887, ajoutant huit péniches à vapeur de 220 t, trois vapeurs porteurs marins de 200 tonnes, 17 chalands de 320 t.

### *Une tentative de structuration des usagers : la création du Syndicat du Bassin de la Villette*

L'importance de l'activité du bassin de la Villette incita ses usagers à se regrouper afin de défendre leurs intérêts. En 1884, ceux-ci se groupèrent en un syndicat adoptant la dénomination de « Syndicat du bassin de la Villette et des Canaux Adjacents ». La création du syndicat fut accueillie plutôt favorablement par la direction des canaux. Ce syndicat intervenait souvent sur les problèmes de navigation ainsi que sur les questions touchant l'outillage portuaire. Il porta particulièrement son attention sur la navigabilité du canal de l'Ourcq et son entretien. Il était épaulé dans cette tâche par le Syndicat de la Navigation de l'Ourcq qui avait été créé, quant à lui, en février 1881. Le syndicat du bassin de la Villette était exclusivement un syndicat de défense des intérêts privés. Il intervint depuis sa création auprès de l'administration des canaux afin de formuler souhaits et protestations. Les entrepreneurs du bassin de la Villette entendaient conserver certaines prérogatives comme l'établissement d'appareils de levage de force moyenne et d'en être ainsi les exploitants. Ils préféraient investir dans l'achat d'un engin plutôt que de verser des droits d'usage à la direction des canaux. Cependant, il n'était pas toujours possible de se passer complètement des services de l'administration, notamment concernant la dotation d'un outillage d'une certaine importance comme ce fut le cas pour une grue de 50 000 tonnes de puissance qui impliqua l'intervention des finances de la Ville de Paris.

Au cours des deux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, l'essor industriel et commercial autour du bassin de la Villette résulte de manière indiscutable des aménagements effectués dans le cadre du plan Freycinet, et plus particulièrement, ceux réalisés en Basse-Seine et sur le canal Saint-Denis. Pourtant, conçu sous le Consulat, l'ambiguïté de sa vocation<sup>738</sup> en faisait une infrastructure hybride. Tout compte fait, sa vocation industrielle et commerciale ne s'affirma qu'assez tardivement. S'il semblait solidement ancré dans le tissu économique local, comme en témoignait la prépondérance de négociants, ses dimensions interdisaient l'établissement de sites de production. Le plus curieux était que son ambivalence n'avait guère favorisé la liaison avec les chemins de fer, même s'il profitait de l'émulation créée par

---

<sup>738</sup> Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, pp. 60-65.

l'activité autour des gares<sup>739</sup>. Cette stricte séparation manifestait l'âpreté des relations intermodales et le fait qu'il s'agissait d'un outil industriel incomplet. Sans doute, ce constat pourrait être formulé en des termes assez proches pour les gares intra-muros, tant il était vrai aussi, que les pouvoirs publics s'efforcèrent de contenir l'activité industrielle et commerciale<sup>740</sup> de la capitale. Cette incomplétude allait d'ailleurs susciter divers projets d'agrandissement du bassin de la Villette<sup>741</sup>.

---

<sup>739</sup> Et inversement.

<sup>740</sup> Par activité commerciale, on entend le commerce de gros, l'entrepôt, le grand négoce, et non, bien entendu, le commerce de détail qui connut un développement significatif et ne fut pas découragé par les pouvoirs publics, comme le montre l'essor des grands magasins. Il s'agissait en réalité d'activités plus proches de l'industrie.

<sup>741</sup> François Maury, *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, pp.236-240.



## **Conclusion : La singularité et le rôle méconnu du port de Paris.**

---

Le plan Freycinet avait échoué autant par la dérive financière que par les craintes que suscitaient le renforcement du réseau d'État entre 1879 et 1881 qui pouvait signifier le rachat de l'ensemble du réseau. En outre, l'engouement du public à l'égard de cette politique de travaux publics s'était dissipé, car elle avait montré ses limites et s'était révélée dispendieuse, et dans le cas des aménagements fluviaux, ne pouvait produire des résultats tangibles que sur le long terme. Les préoccupations s'orientèrent alors vers les dépenses liées aux conquêtes coloniales et à l'instruction publique, tandis qu'une partie de l'épargne se tournait vers des investissements à l'étranger<sup>742</sup>. Les conséquences du plan Freycinet et du projet de loi Guyot ne furent pas sans ambiguïté. En effet, si cette politique de travaux publics permit aux voies navigables de résister à la concurrence des chemins de fer, les conditions de son ajournement posèrent les bases de ses limitations. La dispersion des dépenses contribua paradoxalement à des déséquilibres en termes de réseau, qui allaient se révéler lourds de conséquences pour la batellerie. Dans le cas qui nous concerne, les aménagements insuffisants des canaux du nord de la France et les prodigieuses avancées de la navigation sur la Seine, notamment la ligne entre la capitale et la mer, allaient s'avérer problématiques dans un pays devenu plus favorable au protectionnisme<sup>743</sup>, et de ce fait, affaiblir la position de la batellerie. L'ironie résidait dans le fait que les républicains, pourtant plutôt hostiles initialement aux grandes compagnies, ont finalement contribué, grâce au plan Freycinet, à un renforcement des monopoles de ces dernières. La convention de 1883 signifia à brève échéance un répit pour les compagnies ferroviaires, à savoir qu'elles avaient évité le rachat, mais elles avaient préservé leur monopole au prix de contreparties assez lourdes sur le long terme. Cela allait signifier une intensification de la concurrence avec les voies navigables et affaiblir la compétitivité de ces dernières, surtout pour ce qui était des canaux. Dans le même temps, la convention de 1883 combinée avec la suppression des droits sur la navigation intérieure en 1880 eurent pour corollaire un désintérêt insidieux des pouvoirs publics à l'égard la navigation intérieure. La politique menée à cette époque revenait en quelque sorte à une forme d'étatisation des deux réseaux, étatisation involontaire et paradoxale tout au moins pour les voies navigables, car elle concernait plus le réseau que son exploitation et son outillage. En réalité, elle n'avait été ni vraiment souhaitée, ni même réellement théorisée. Il s'agissait avant

---

<sup>742</sup> Allain-Targé, « Discours lors de la discussion de la convention de 1883 », in *Journal Officiel*, p.1761.

<sup>743</sup> Yasuo Gonjo, « *Le plan Freycinet. Un aspect de la grande dépression économique* », in *Revue historique*, juillet-septembre 1972, p.79.

tout de mesures pragmatiques visant à répondre à des besoins ponctuels de la navigation fluviale, mais elles avaient servi à faire pression sur les chemins de fer et à les contraindre à modérer leurs tarifs et améliorer l'exploitation de leur réseau. En ce sens, l'intérêt du plan Freycinet s'était révélé triple si l'on ajoutait les services rendus aux industries et aux commerces situés sur les voies navigables. Cette « étatisation » témoignait aussi de l'échec de politiques d'essence libérale cherchant à améliorer le rendement des voies navigables. Le paradoxe résidait dans la nécessité par défaut d'une intervention étatique afin de soutenir les conditions indispensables au maintien de la libre concurrence.

Dans la région parisienne, la batellerie semble avoir suivi une évolution différente de celle du mouvement global de l'économie nationale. En effet, la navigation connut un essor considérable après une période, il est vrai, de difficultés, mais qui correspondit paradoxalement à une période de croissance de l'économie nationale (début des années 1850), mais récession économique ne signifie pas nécessairement crise des transports <sup>744</sup>. L'intensification de la concurrence exigeait de réduire le coût des marchandises, et notamment du transport, à une époque où l'offre de transport n'était pas aussi variée qu'aujourd'hui, la main-d'œuvre peu onéreuse étant relativement abondante. À contrario, un mode de transport susceptible de convoier en masse des marchandises de faible valeur, et ce, à moindre coût, n'était pas si courant. À l'époque, seuls trois modes de transports en étaient capables : le transport maritime, mais celui-ci ne concernait que marginalement le transport terrestre, le transport ferroviaire et enfin la voie fluviale. La voie ferrée était certes, rapide, mais le risque était, aux yeux des contemporains, de voir se créer un quasi-monopole des grandes compagnies de chemins de fer, plaçant les industriels et les commerçants dans une situation d'otages. Par ailleurs, lors de la « crise ferroviaire », les grandes compagnies de chemins de fer s'étaient révélées incapables d'assumer entièrement les transports de marchandises. Un mode alternatif apparaissait nécessaire et l'on envisagea le rôle assigné à la batellerie comme modérateur des prix dans la capitale, notamment par l'importation de charbons, blés et vins étrangers.

Autre signe que le port de Paris semblait se jouer de la conjoncture de l'époque, c'était le fait que durant cette période, le port affirma sa fonction de port de consommation, permettant, entre autres, l'importation de charbons anglais ou belges, de blés des nouveaux mondes ou même de Russie, ou encore de vins algériens ou espagnols... En effet, beaucoup attribuèrent la récession aux divers traités de libre-échange, et plus particulièrement, celui de

---

<sup>744</sup> D'ailleurs, paradoxalement, un contexte de prospérité économique, du moins de croissance, peut provoquer une crise des transports par un essor non maîtrisé des flux.

1860, passé avec la Grande-Bretagne, si bien que des mesures protectionnistes ont été prises, afin de protéger, entre autres, l'agriculture française<sup>745</sup>. Il s'agissait notamment des fameuses lois Méline. Pourtant, leurs effets étaient somme toute à relativiser dans la mesure où l'analyse du trafic du port de Paris en témoigne, elles n'ont pas empêché ces trafics de se développer. La batellerie a joué un rôle comparable à celui de la navigation intérieure allemande<sup>746</sup> : inciter la concurrence entre les modes de transports pour réduire à la fois le coût des charbons importés et des charbons produits dans le pays. On était donc bien loin de l'autarcie et des mesures protectionnistes qui allaient être prises durant les années 1930, comme le fit remarquer Schumpeter : « *Mais, l'un dans l'autre, et par comparaison avec ce qui devait se passer pendant et après la Première Guerre mondiale, on peut dire sans beaucoup se tromper que, dans les principes et la réalité pratique, le commerce mondial était fondamentalement libre. Il faudrait prendre comme référence les principes professés par les partisans extrémistes de la liberté du commerce pour considérer que ce monde était agressivement protectionniste, tout au moins si l'on exclut les États-Unis, la Russie et l'Espagne*<sup>747</sup>. »

La batellerie a su trouver un nouveau souffle par une refonte complète de ses modalités. La question consiste donc à déterminer s'il y a eu effectivement l'émergence d'un « système technique » fluvial<sup>748</sup>. Par ce terme, il faudrait entendre un cycle liant la matière première, énergie, la production et le transport, correspondant aux fameuses « grappes d'innovations » de Schumpeter<sup>749</sup> : par exemple, fer-charbon-vapeur-chemins de fer. Pour le port de Paris, il s'agirait de lier le charbon<sup>750</sup>, le fer, la navigation, les grues... Les navires, construits en fer, réclamant du charbon pour leur production et même chose pour les grues...

<sup>745</sup> Voir Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1976, 355p.

<sup>746</sup> Rainer Fremdling, « Les frets et le transport du charbon dans l'Allemagne du Nord, 1850-1913 », in HES n°1, 1992, pp.31-60.

<sup>747</sup> Joseph A. Schumpeter, *Histoire de l'analyse économique*, tome III *L'âge de la science*, Paris, tel Gallimard, traduit de l'anglais sous la direction de Jean-Claude Casanova, 1983 pour la traduction française, p.30. Le livre sortit en anglais en 1954 sous le titre *History of economic analysis*.

<sup>748</sup> Bertrand Gille, « La notion de "système technique" (essai d'épistémologie technique) », in *Culture technique*, 1979, n° 1 ; pp. 8-18.

<sup>749</sup> Joseph Schumpeter, *Théorie de l'économie économique. Recherche sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, traduit de l'allemand par Jean-Jacques Anstett, Paris, Dalloz, 1999, 371p. ; Joseph Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de Gaël Fain, Paris, bibliothèque historique Payot, 399p.

<sup>750</sup> À propos de la question du charbon dans la région parisienne : « Nouvelle ville, nouvelle vie : croissance et rôle du réseau gazier parisien au XIX<sup>e</sup> siècle », Jean-Pierre Williot, *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, publié sous la direction de François Caron, Jean Dérens, Luc Passion et Philippe Cebon de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, pp.213-239. ; « Création et développement du réseau électrique parisien 1878-1939 », Alain Beltran, *ibid.*, pp. 241-257. Voir encore dans le même ouvrage : « Se chauffer à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle » par Afred Fierro, pp. 207-212.

Toutefois, le problème ne s'avère pas si simple à résoudre dans le sens où jusqu'à la Première Guerre mondiale, la motorisation éprouva bien des difficultés à s'imposer, les coques en fer restaient exceptionnelles. En outre, l'outillage public demeurait rare et il s'agissait souvent de matériel d'occasion<sup>751</sup>... L'émergence de grandes compagnies de transport, telles que la Compagnie générale HPLM n'a pas contribué de façon décisive à la modernisation du secteur. Pire encore, les compagnies de touage n'avaient aucun intérêt à un approfondissement excessif des cours d'eau. Elles appelaient plutôt à des améliorations minimales qui leur garantissaient une clientèle soucieuse de bénéficier d'une offre crédible face aux marinières dont les moyens financiers et intellectuels apparaissaient bien plus limités pour espérer une modernisation considérable du parc fluvial français. D'ailleurs, ce constat pouvait être étendu au reste des autres compagnies fluviales. Elles cherchaient à tirer profit du désordre global de la profession, ce qui leur procurait une meilleure visibilité au milieu d'un secteur désordonné. On ne peut pas dire non plus que la construction de péniches ait contribué au développement économique dans des proportions comparables à ce qui s'est vu pour les chemins de fer ou l'automobile<sup>752</sup>. D'une certaine manière, c'est une batellerie faite de « *bric et de broc* » qui a servi l'industrialisation !... Ce qui rend d'autant plus singulier l'histoire de la batellerie dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914.

La singularité du port de Paris repose encore sur le rôle de l'État<sup>753</sup>. Si ce dernier a incontestablement contribué au développement, à la refonte du transport fluvial, son rôle, en ce qui concerne les infrastructures fluviales s'avère plus que modeste, hormis les canaux de Paris, seul acte volontaire de reprise en main d'une infrastructure portuaire fluviale, encore faut-il nuancer par les faits qu'il s'agit de la Ville de Paris et d'une appropriation d'une rente financière que représentait l'approvisionnement en eau, et accessoirement les droits de navigation. En effet, comme on l'a vu, ce sont avant tout les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont repensé la batellerie, mis au point les innovations techniques. Il s'agit là d'ailleurs d'une attitude originale dans la mesure où l'on peut parler d'un « *dirigisme au service de l'initiative privée* », dans la mesure où il s'agissait d'offrir une infrastructure utile aux entreprises privées, sans qu'il ait été question de nationalisation, ou même d'aide, sous forme de prêt ou autres, aux compagnies de transport fluvial. De ce point de vue, le cas diffère sensiblement des chemins de fer.

---

<sup>751</sup> Adrien Legrand, *La condition économique et sociale des marinières du Nord*, thèse pour le doctorat en droit, université de Nancy, Merville, impr. de L. Loiez, 1910, p.33.

<sup>752</sup> Encore que cette question mériterait d'être étudiée, s'il existe des sources permettant de réaliser une telle analyse.

<sup>753</sup> Pierre Rosanvallon, *L'État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Le Seuil, L'Univers historique, 1990 ; coll. Points Histoire, 1993 et 1998.

Pour finir, le port de Paris prit sa physionomie moderne durant cette période, à savoir un « « port » de consommation », transportant des marchandises pondéreuses, et ce, grâce aux efforts des pouvoirs publics pour moderniser le réseau fluvial. Pourtant, ces derniers ont jusqu'alors peu œuvré pour les infrastructures portuaires à proprement parler.

## CHAPITRE IV. PARIS PORT DE MER, UN CONTRE-PLAN FREYCINET : ENTRE MYTHES ET RÉALITÉ.

---

### Introduction : entre imaginaires et réalités.

---

Jusqu'ici, a été envisagé ce que l'on pourrait désigner comme le « port de Paris réel<sup>754</sup> », c'est-à-dire tout ce qui concernait l'activité portuaire, le trafic, les mutations du transport fluvial... Dans le présent chapitre, on abordera un aspect plus « mythique<sup>755</sup> », renvoyant à la représentation que les contemporains s'en sont faite. Certains aspects utopiques ont, en fait, déjà été évoqués dans cette recherche<sup>756</sup>. La première caractéristique de ces utopies réside dans une volonté de transformer la structure commerciale parisienne, notamment par le biais de la navigation fluviale. « Paris port de mer » a constitué un thème récurrent, pour ne pas dire obsessionnel, de la question portuaire parisienne au XIX<sup>e</sup> siècle, défrayant la chronique jusqu'à la veille de la Première guerre mondiale, voire au-delà... Cette question semble pourtant avoir désintéressé les historiens. Sans doute l'un des ultimes vestiges du mythe, la nouvelle de Blaise Cendrars est demeurée célèbre. La première à avoir « ressorti des cartons », selon l'expression de l'écrivain, a été certainement Michèle Merger<sup>757</sup> dans sa thèse. L'historienne semble y percevoir un réel enjeu économique. D'autres auteurs évoquent la question, mais ne portent leur intérêt que sur les aspects pittoresques<sup>758</sup>. Peu prennent finalement la question au sérieux. Certes, les cartes postales du début du XX<sup>e</sup> siècle, de par leur caractère humoristique, n'encouragent guère à mieux considérer cette question. La thématique des canaux maritimes cependant a littéralement obnubilé le XIX<sup>e</sup> siècle si bien qu'il paraît surprenant, pour nous contemporains, de constater la surabondance des documents se rapportant à Paris port de mer qui a mobilisé des individus farfelus pour certains, mais

---

<sup>754</sup> D'ailleurs, on a pu se rendre compte que le terme de « port de Paris » était lui-même sujet à caution, car, considéré dès l'époque, comme le produit de « technocrates »...

<sup>755</sup> Il est difficile de qualifier cette approche de la question portuaire. L'emploi de « mythique » plutôt que d'autres termes, tels que « chimérique », « fabuleux », pose le risque d'un jugement de valeur : au fond, il est difficile de trancher pour Paris port de mer, dans la mesure où aucun de ces projets n'a pas vu le jour. Le terme « mythique » paraît le plus neutre - celui de mythologique semblant trop fort et mal adapté à la question - tout en prenant en compte l'aspect représentatif de ce thème. On peut aussi l'associer à celui d'utopie. Le mythe signifie à quel point il a marqué les esprits et a guidé les conceptions postérieures. Mais il renferme bien entendu une dimension utopique. Le terme d'utopie peut donc lui être associé aussi.

<sup>756</sup> Dans sa thèse, Isabelle Backouche met bien en évidence le lien entre la question des entrepôts et de Paris port de mer, mais sans l'aborder.

<sup>757</sup> Michèle Merger, *La politique de la III<sup>e</sup> République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914*, thèse de l'université de Paris-IV sous la direction de François Caron, 1979, 451p.

<sup>758</sup> Jean-Pierre Arthur Bernard, *Les deux Paris : Essai sur les représentations de Paris dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle*, Seyssel (Ain), Champ-Vallon, 2001, pp. 88-91. L'ouvrage est fort intéressant pour aborder l'histoire de la représentation de Paris par ses contemporains. L'évocation de Paris port de mer demeure toutefois fort succincte, si bien que le danger consiste à ne voir en Paris port de mer qu'un événement folklorique.

également la « crème » des ingénieurs et scientifiques. Il ressort de tout cela l'impossibilité de faire l'impasse de ce thème incontournable, dès lors que l'on désire aborder la question du port de Paris.

Après une évocation de Paris port de mer, des origines à Bouquet de la Grye, ce chapitre envisagera les divers groupes d'intérêts, favorables ou hostiles. Enfin, on se focalisera sur la portée de Paris port de mer, à la fois dans l'imaginaire et les faits, avec le développement du transport fluvio-maritime. Sur le plan méthodologique, cette question combine histoire des techniques, histoire sociale, économique, des mentalités et même se penche sur des considérations stratégiques. Il ne s'avère guère envisageable de faire abstraction de chacun de ces éléments. La difficulté consistera à tenter d'articuler différentes thématiques. Cela suppose de passer en revue les divers projets, en n'omettant pas les aspects techniques, pouvant paraître certes, très descriptifs, pour ne pas dire rébarbatifs, mais tout de même indispensables à la compréhension du propos. Il s'agit de suivre les « méandres »<sup>759</sup> de dossiers techniques parfois obscurs, mais dont la prise en compte se révèle essentielle pour envisager les enjeux plus larges liés à une question qui a tant fasciné les contemporains. Leur étude même constitue un argument pour montrer la *réalité* de Paris port de mer. Celui-ci ne relève pas du simple folklore, il mérite une étude approfondie pour lever à la fois le voile sur les mystères autour de cette question et éclairer sur une facette méconnue, mais instructive de l'histoire parisienne.

## **I. DES INTÉRÊTS CONTRADICTOIRES.**

---

<sup>759</sup> Au sens propre comme au sens figuré.

## **A. Les projets de Bouquet de la Grye : un contre-plan Freycinet.**

---

### **1. Création de la Société d'études de Paris-Port-de-Mer<sup>760</sup>.**

---

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle connut une profusion de projets de canaux maritimes reliant Paris à la mer. Les plus marquants furent certainement ceux de Bouquet de la Grye, soutenus par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer. Ingénieur hydrographe, Anatole Bouquet de la Grye se fit chef de file des défenseurs de l'idée de Paris port de mer. Anatole Bouquet de La Grye était sorti de l'École polytechnique en 1847 pour devenir ingénieur hydrographe. Sa carrière a commencé par un relevé des côtes de l'Île d'Elbe, de la Toscane et une reconnaissance de la Loire-Atlantique (1853). Il voyagea en Nouvelle-Calédonie pour effectuer des relevés des côtes et produit 14 cartes détaillées. En 1861, il s'est rendu à Alexandrie (Égypte) afin de réaliser des relevés de la ville. Par ailleurs, il était astronome et géodésien, il a ainsi été chargé de missions astronomiques en Nouvelle-Zélande et au Mexique. Il a étudié les côtes de l'Atlantique et créé le port de La Pallice (La Rochelle). Il est devenu membre de l'Académie des sciences en 1884 et président en 1902. Ce personnage ne sortait pas de nulle part, il s'agissait donc d'une figure scientifique éminente et respectée en France de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Il élaborait un projet dès 1881 qui connut plusieurs modifications successives : un canal reliait avec une seule écluse Rouen et Poissy, où devait être créé un vaste port... L'ingénieur estimait cette agglomération suffisamment proche de la capitale, s'appuyant sur l'exemple anglais : les nouveaux docks de la Tamise étaient plus éloignés du cœur de la capitale britannique que ne l'était Poissy de Paris... L'exemple des villes étrangères nouvelles, américaines, australiennes ou encore indiennes n'hésitant pas à placer leur port loin de la ville, l'avaient conduit à placer les quais de Paris port de mer à 20km de Paris. Le projet prévoyait aussi une prolongation de ce canal coupant alors la boucle de la Seine à Saint-Germain avec le nombre d'écluses nécessaires pour élever les navires au niveau de la Seine à Saint-Denis... Il fondait la viabilité économique de son projet sur l'activité normande pour le maintien des profondeurs aval à la capitale. Le premier projet s'avérait néanmoins trop dispendieux : 350 millions de francs... Ce qui l'amena à l'abandonner lui-même. En guise d'amélioration à son projet, il proposa la création de deux écluses provisoires : l'une à Poses, l'autre à Rolleboise-Méricourt. Le canal passait alors de Poissy jusqu'à Clichy, l'une d'elle

---

<sup>760</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Société d'études coloniales et maritimes, 18, rue Donnou, Paris, le 27 septembre 1890, signé : Baron Michel, secrétaire général, Sicre de Fontbruce, vice-président de la société.



devant disparaître dans un temps limité, pour obtenir ainsi un bief unique d'Andrésy au quai de Clichy.

Les projets de Bouquet de la Grye trouvèrent un appui solide, financier, politique et moral grâce au soutien d'une société d'études. Fondée le 15 septembre 1885, la Société d'études de Paris-Port-de-Mer disposait d'un capital de 300 000 francs divisé en 60 parts de 5 000 francs, et placée sous le patronage des vice-amiraux Thomasset et Jauréguiberry. Ce patronage garantissait à la société une force morale non négligeable. Bouquet de la Grye réduisit la dépense prévue sous la pression de la Société d'études, la faisant passer de 256 à 150 millions de francs. Le second projet consistait en un canal suivant le cours de la Seine, coupant en deux ponts les boucles formées par le fleuve entre Oissel et Pont-de-l'Arche et entre Sartrouville et Bezons... Il en résultait ainsi un abaissement du trajet de 33 km, obtenant ainsi 185 km contre 218km<sup>761</sup>.

L'idée de Bouquet de la Grye était que la coupure de deux boucles sur cinq sections permettait d'éviter de nombreux ponts gênant de par leur tirant d'air, le passage des navires maritimes plus hauts que les navires fluviaux. Une des difficultés de la navigation séquanienne résidait effectivement dans ces boucles qui ralentissaient ou plus précisément en rallongeaient le parcours. La navigation fluviale en Basse-Seine se trouvait désavantagée par rapport au transport ferroviaire. La voie ferrée de Paris à Rouen traversait la boucle d'Oissel sur deux ponts. Concernant la boucle de Sartrouville, deux voies la franchissaient : celle entre Rouen et celle de Paris à Saint-Germain, toutes deux sillonnées par de nombreux trains... Or, les travaux envisagés supposaient donc la modification de quatre ponts de routes et quatre ponts de chemins de fer... Ce qui aurait inmanquablement provoqué les protestations de la Compagnie de chemin de fer de l'Ouest.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le projet affichait de fortes ambitions. La profondeur du canal prévu atteignait 6,20m, soit la profondeur entre le Havre et Rouen autorisant le passage des navires de 5,90 m, voire 6 m. Certains firent remarquer que seulement 6% des navires entrant au Havre disposaient d'un tirant d'eau de six mètres et au-dessus « *quoique le Havre soit le siège et la tête de la ligne de la Compagnie Transatlantique dont les navires sont les colosses que tout le monde connaît*<sup>762</sup>. » Pourtant, le port du Havre apparaissait relativement vétuste et mal équipé vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, comparativement à ses homologues nord-européens... La navigation maritime allait en outre connaître une

---

<sup>761</sup> Comptés du pont de Clichy jusqu'au pont de Brouilly à Rouen.

<sup>762</sup> Edmond Brochon, *Paris port de cabotage. Historique de la question. Études sommaires des Moyens d'exécution, Comité d'études de Paris-port-de Cabotage. Avec lettres de l'Amiral Réveillère et M. Alphonse Humbert*, Paris, Aux bureaux de la « marine de France, 1894, p.9.

évolution cruciale, pour ne pas parler de révolution, grâce à la substitution de la voile par la vapeur, offrant des perspectives inédites, notamment en matière de capacité de tonnage. Toutefois, cette nouvelle donne technique remettait aussi en cause le projet de la Société d'études...

Le projet de Bouquet de la Grye défendu par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer rencontra un certain succès. Sur le plan politique, il recueillit l'adhésion du Parlement, de 23 conseils généraux, de 123 conseils municipaux et de tous les corps électifs de Paris, des Congrès économiques, commerciaux et ouvriers... Devant un tel engouement de l'opinion, les pouvoirs publics étaient amenés à prêter attention à ce projet. Le ministre des Travaux publics Yves Guyot reçut de nombreuses délégations du commerce et s'engagea à soumettre le projet aux enquêtes et à accorder la concession du canal maritime de Paris à Rouen à la Société d'études Paris-Port-de-Mer. Cette société devait se justifier d'une souscription préalable du tiers du capital nécessaire à la réalisation de l'œuvre, soit 50 millions. Seulement, aucune banque française ne put ou ne désira pas souscrire une part du capital dans ces conditions, la société ne disposant pas non plus du droit de réaliser une émission publique. Cette dernière s'adressa alors aux commerçants et industriels de la France entière : au lieu de 50 millions, la souscription atteignit tout de même à 70 millions, et depuis, la clôture de la souscription, 25 autres millions furent offerts.

Face à ce succès, le ministre des Travaux publics annonça au Conseil des Ministres la mise aux enquêtes du projet Paris-Port-de-Mer. L'arrêté ministériel dans lettres des 12 et 18 septembre 1890 rendit officielle cette formalité et étendit les enquêtes à toutes les chambres de commerce de France et des colonies. Le ministre des Travaux publics soumit aux enquêtes le 26 août 1890 le projet « Paris port de mer » présenté par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer. L'enquête fut ouverte pendant deux mois dans les quatre départements traversés par le canal projeté.

## **2. Désaccords entre Bouquet de la Grye et vision des Ponts et Chaussées.**

---

L'élaboration d'un tel projet questionne sur l'appréciation de ses auteurs à l'égard des travaux *effectivement* réalisés. Le lecteur qui aurait entamé la lecture de ce travail historique seulement à partir de ce chapitre serait tenté de penser que la navigation en Basse-Seine se trouvait dans un état de délabrement ou même en terrain vierge... Or, la réalité se révélait tout autre. Au contraire, la Seine connut depuis le Second Empire, puis plus encore sous la III<sup>ème</sup> République, une des phases d'aménagements les plus considérables de son histoire. Mieux

encore, les travaux venaient à peine d'être achevés. Ce rappel contextuel pose des éléments de réponse quant aux idées du concepteur. Les deux phrases ci-dessous résument assez bien la conception de Bouquet de la Grye :

*Chose singulière, les ingénieurs des Ponts et Chaussées de notre pays qui, à l'étranger, joignaient dans le congrès leurs votes à ceux de leurs collègues, au point de vue des canaux de pénétration maritime, faisaient, de retour en France, une exception en ce qui concerne la Seine. On ne pouvait, disaient-ils, modifier des travaux en cours d'exécution<sup>763</sup>.*

Bouquet de la Grye prenait à contre-pied l'état d'esprit dans lequel l'Administration des Ponts et Chaussées avait envisagé l'aménagement de la Basse-Seine. La loi de 1878<sup>764</sup> avait ainsi accordé au ministère des Travaux publics un crédit de 33 millions de francs afin de porter la profondeur du fleuve à 3,20 m, en relevant son niveau par des barrages. L'ingénieur hydrographe exposa son point de vue dans un petit fascicule intitulé *Canal maritime de Paris à Rouen* daté de juin 1894<sup>765</sup>. Il rappelle que cette même année, une vive controverse se déclencha lors d'un congrès international siégeant au Trocadéro : « *Les ingénieurs et les maires qui en faisaient partie et que l'exposition avait amenés à Paris, transigeaient que cette amélioration était trop grande ou trop petite<sup>766</sup>.* » En effet, la profondeur des canaux de France n'atteignait que deux mètres au maximum, et la batellerie ne pouvait circuler partout qu'avec un tirant d'eau de 1,80 m, ce qui supposait procéder à de nouveaux travaux d'approfondissement sur ces canaux, d'où de nouvelles dépenses... Les mesures pouvaient d'un autre côté être jugées trop faibles : « *avec le peu de hauteur des arches surbaissés des ponts, on ne peut songer faire venir des navires de mer à Paris<sup>767</sup>.* »

Selon Bouquet de la Grye, presque tous les membres du Congrès avaient émis le vœu de créer un véritable canal maritime doté d'une profondeur de sept mètres entre Paris et Rouen. Par ses conclusions, le Congrès inspira de nombreuses personnes à envisager comment relier Paris à la mer : soit par des coupures, soit par un canal maritime traversant la terre ferme... Cet enthousiasme n'était pas proprement français, mais européen : on rêvait de relier les capitales à la mer... Rome port de mer, Berlin, Bruxelles, Manchester... Devant les chambres prussiennes, le Kaiser avait annoncé qu'après avoir achevé la voie de grande navigation entre Berlin et Siettin ainsi que d'autres rectifications, le port d'Emden allait être

---

<sup>763</sup> Commission parlementaire. Déposition de M. Bouquet de la Grye... *op. cit.*, p.1.

<sup>764</sup> Voir chapitre précédent sur le plan Freycinet.

<sup>765</sup> *Ibid.*

<sup>766</sup> *Ibid.*

<sup>767</sup> *Idem.*

en état d'être utilisé par les bateaux à vapeur de haute mer afin de rendre indépendantes les industries des provinces rhénanes :

*Pendant ce temps, les congrès de navigation se succédaient, tenant leurs assises à Vienne, Bruxelles, etc. et l'idée de la pénétration des canaux prenait si bien corps – par suite de l'abaissement successif du prix des transports par des navires, tandis que ceux de la batellerie restaient presque stationnaires - que toutes les capitales d'Europe rêvaient de devenir ports de mer, et que des projets sérieux étaient présentés pour faire arriver de grands navires à Saint-Pétersbourg, à Manchester, à Bruxelles, etc.<sup>768</sup>*

Il invoquait l'abaissement des coûts des tarifs maritimes, contrairement à ceux de la batellerie qui paraissaient stagner. L'aménagement d'un canal maritime signifiait, à ses yeux, favoriser un trafic plus rentable... La stabilité des prix des frets fluviaux pouvait alors s'expliquer par l'ampleur de son essor. L'argument principal des promoteurs de Paris port de mer demeurait toutefois le « *rattrapage* » des ports européens dans le domaine commercial et portuaire. Pour justifier leur dessein, ils se plaçaient dans le contexte européen. Dans le même temps, Bouquet de la Grye élaborait une critique, radicale du plan Freycinet, concernant les infrastructures de transport de marchandises sur la Basse-Seine. Ses critiques n'étaient pas tant techniques : « *Les travaux dont il est ici question sont terminés en effet depuis six ans ; ils ont été, il faut le dire, fort bien exécutés*<sup>769</sup> », mais se portaient plutôt sur le plan des intérêts et profits qu'en a pu tirer l'État : « *et l'administration s'est applaudie des résultats qu'elle avait obtenus tant au point de vue des ouvrages eux-mêmes que des résultats commerciaux qui en ont été la conséquence*<sup>770</sup>. »

Si l'on considère le trafic de 1885, avant l'achèvement des travaux, le trafic s'élevait entre Paris et Rouen (descente + remonte) à 792 000 t, le prix moyen était de 5 francs, quatre/cinq ans après, le trafic atteignit 1,2 millions de tonnes en 1892, avec un prix de 3 francs - que Bouquet de la Grye et la Société évaluaient réellement à 4 francs - d'où un bénéfice évalué pour le commerce de 800 820 francs. Si les travaux coûtèrent cher, l'entretien de la Seine entre Rouen et Paris nécessitait, selon lui, 500 000 francs, soit une centaine de milliers de francs de plus qu'avant les grands aménagements, le bénéfice net de l'opération ressortant à 700 000 francs environ<sup>771</sup>.

La concurrence de la batellerie ôta par ailleurs les quatre cinquièmes du trafic de la Compagnie de l'Ouest. Or, les conventions de 1883 contraignaient l'État à garantir le revenu des actionnaires :

---

<sup>768</sup> *Ibid.*

<sup>769</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>770</sup> *Idem.*

<sup>771</sup> *Ibid.*

*en somme, l'opération, qui n'a créé aucune source nouvelle de richesse, et qui n'a point fait augmenter le tonnage de Rouen – puisque de 1880 à 1892 il est passé de 2 millions de tonnes à 1 932 000 tonnes- n'a agi qu'en déplaçant chaque année 1 million de francs environ de péage au détriment de l'État, possesseur en réalité des deux voies qui se font concurrence*<sup>772</sup>.

De manière paradoxale, Bouquet de la Grye reprenait à son propre compte certains arguments des détracteurs du plan Freycinet, à savoir des travaux extrêmement onéreux, dont le coût n'avait pas été compensé par la suppression des droits de navigation en 1880<sup>773</sup>. Il se montrait ainsi plus ferriste que les ferristes ! Les aménagements de la Seine n'auraient contribué qu'à retirer le trafic et le volume d'affaires qui l'accompagnait aux chemins de fer au profit d'une batellerie. Sur ce point, les plus fervents ferristes n'auraient effectivement rien eu à redire. Cependant, Bouquet de la Grye allait beaucoup plus loin. Il se plaçait en porte-à-faux à l'égard de la conception générale des Ponts et Chaussées en matière d'infrastructures. Il y aurait lieu de s'interroger s'il ne fallait pas y percevoir une rivalité entre ingénieurs hydrographes et ceux des Ponts et Chaussées, entre ingénieurs et savants... Depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Ponts et Chaussées s'étaient accaparés la décision pour les questions d'infrastructures, et cela au détriment des scientifiques de l'Institut<sup>774</sup>. La question de Paris de mer constituait pour lui une revanche du savant contre des technocrates aux conceptions beaucoup trop orthodoxes, qu'il jugeait de surcroît responsable du retard français. À juste titre, il rappelait que les deux réseaux –fluvial et ferré- appartenaient *de facto* à l'État. Or, il dénonçait la concurrence entre la batellerie et le chemin de fer, dont le prix s'est révélé ruineux pour les pouvoirs publics, et dont les résultats ne lui semblaient guère convaincants : le canal maritime qu'il projetait devait au contraire faire affluer en direction de la capitale un tonnage de deux à trois millions de tonnes<sup>775</sup>, accroissement qui aurait été dû à une prise de trafic sur les ports du Nord de l'Europe. Les opérations de manutention, la redistribution devaient, pour lui, accroître le trafic de la compagnie de chemin de fer de l'Ouest « *et qui viendra s'ajouter au dernier cinquième irréductible*<sup>776</sup>. » Les résultats de la compagnie s'en

---

<sup>772</sup> *Ibid.*

<sup>773</sup> F. Berthauld, *La concurrence étrangère (L'amendement Versigny)*, Montdidier, Imprimerie Hourdequin-Descaux, 1888, 32p.

<sup>774</sup> Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS éditions, 2009, 417p.

<sup>775</sup> Le volume du tonnage n'était pas très exagéré, puisqu'il correspondit à peu près à la réalité, le trafic atteignant deux millions de tonnes en 1900 et même quatre millions en 1913 sur la 8<sup>e</sup> section de la Seine. Son argumentation reposait donc sur des prévisions de trafic assez exactes de section entre Paris et Rouen. Ce n'était donc pas la faiblesse du projet, celle-ci résidait plutôt dans l'intérêt ou non de creuser un canal maritime pour obtenir un volume de trafic assez comparable.

<sup>776</sup> Commission parlementaire. Déposition de M. Bouquet de la Grye, *op. cit.*, pp.4 -5.

seraient trouvés améliorés, l'État n'ayant plus à verser la garantie d'intérêts qui alourdissait alors le budget...

Le projet de Bouquet de la Grye n'était donc pas sans soulever d'oppositions, et l'on devine rapidement que les ingénieurs des Ponts et Chaussées alors en service dans l'Administration n'allaient pas se montrer des plus disposés à consentir à un projet qui, tout compte fait, contredisait radicalement les travaux qu'ils avaient conduits depuis des années... et ce n'était pas les seules oppositions. Malgré tout, Bouquet de la Grye s'efforça de riposter aux questions de ses adversaires. Il se plaça notamment sur le plan commercial et économique. Le devis et la viabilité commerciale de l'entreprise devaient prendre notamment en considération la concurrence avec la compagnie de l'Ouest, la batellerie et les intérêts des charbonniers du Nord.

On a déjà évoqué l'impulsion dont devait profiter le trafic de la compagnie de chemin de fer de l'Ouest. Concernant la concurrence avec la batellerie, les arguments de Bouquet de la Grye ne manquaient pas d'ambiguïté. Tel qu'il avait été imaginé, son projet devait nuire à la batellerie : si la majorité des navires de mer remontaient à Paris, les transbordements à Rouen et au Havre devenaient inutiles. Seulement, à l'instar de la compagnie de l'Ouest, les perspectives de trafic auraient été telles que la batellerie dut y trouver son compte :

*Si, entre Paris et Rouen, elle croit pouvoir lutter contre le navire, les améliorations projetées lui seront grandement favorables ; elle n'aura plus à se faire écluser à Saint-Aubin, à la Garenne, à Port-Villez, à Meulan d'où un gain de temps et d'argent très appréciable, et comme elle continuera à être affranchie de toute taxe, on ne comprendrait pas ses réclamations<sup>777</sup>.*

Afin de ne pas froisser les milieux bateliers, il défendit le maintien de la suppression des droits de navigation. Il s'agissait d'un des points les plus sensibles divisant les détracteurs et les promoteurs des voies navigables. Ainsi, une note de la chambre de commerce de Paris<sup>778</sup> précisait que la batellerie pouvait rester exempte de taxe, si elle continuait à naviguer dans les conditions d'alors avec le tirant d'eau de trois mètres. En suivant le cours de la Seine, les navires de mer désireux également d'emprunter cette voie n'auraient été soumis à aucun péage. La batellerie n'aurait pas versé de droit proportionnel pour l'emprunt des coupures de Sartrouville ou d'Oissel en faisant usage des ports, quais et warfs... La Société d'études de Paris-Port-de-Mer avançait l'idée que la création d'un canal maritime, si elle était susceptible de réduire les perspectives en Basse-Seine pour la batellerie, allait créer d'autres courants de

---

<sup>777</sup> Déposition de M. Bouquet de la Grye, *idem.*, p.14.

<sup>778</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Non datée, mais ayant probablement servi pour l'enquête sur le rapport présenté par M. Pozzy présentée à la Chambre dans sa séance du 20 décembre 1899 ; et ACCIP IV-4.61 (9), Rapport présenté par M. Pozzy au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication lors de la séance du 20 décembre 1899, imprimé le 7 mars 1900.

trafic dans le reste de la France. En ce sens, il s'agissait d'établir un port qui se serait substitué à Anvers :

*L'accroissement du tonnage de Paris par toutes les voies qui desserviront la place maritime ne pourra que lui procurer de nouveaux éléments d'activité : l'Oise, la Marne, l'Yonne, les canaux en communication avec la Seine, aussi bien du côté des Ardennes que du côté de la Saône jusqu'à Lyon, partiront à Paris et remporteront de Paris bien des marchandises qui prennent aujourd'hui le chemin d'Anvers<sup>779</sup>.*

La position de Bouquet de la Grye demeurait équivoque : il tenta de rassurer le milieu fluvial, et ses défenseurs, tout en ayant sévèrement critiqué la philosophie du plan Freycinet, sans d'ailleurs l'avoir évoquée expressément. Il réitéra son opinion après un paragraphe plus rassurant :

*Dans le cas où sur certains points la batellerie céderait la place aux navires, ce serait au profit de notre commerce, et de nos ingénieurs, dans le Congrès de navigation, s'ils n'ont point ménagé leur sentiment sur l'utilité de la pénétration des canaux maritimes, c'est-à-dire de la prépotence du navire sur le canal<sup>780</sup>.*

L'autre risque potentiel du projet était de favoriser l'importation de charbons étrangers, et l'on pouvait craindre l'hostilité des houillères du nord du pays. Là résidait toute l'ambiguïté d'une époque marquée par le dilemme entre protectionnisme et libre-échange<sup>781</sup>. Paris port de mer était censé renforcer la France par l'afflux de marchandises, mais favorisait-il pour autant la production nationale et par là même la production française ? Conscient de cette ambivalence, Bouquet de la Grye cite les résultats d'un rapport de la chambre de commerce de Rouen, préconisant dans sa conclusion, le rachat du canal de la Sambre à l'Oise afin de faire baisser le prix du charbon de deux francs sur le charbon belge de Charleroi. Ce canal pouvait jouer un rôle de régulateur du prix de la houille, les producteurs du Nord bénéficiant d'une quasi situation de monopole. En déclarant que « *le marché régulateur vient du prix de la houille*<sup>782</sup> », Bouquet de la Grye visait les propriétaires d'Anzin, de Lens... Selon la chambre consulaire rouennaise, dans un rapport de 1892, le prix du wagon de houilles fines était de 18 francs pour les houilles belges, 16 francs pour les françaises et 14,50 francs pour le nord de l'Angleterre et 15,75 francs pour le sud. Bouquet de la Grye en conclut à une quasi parité du prix de la houille. La consommation rouennaise en houille provenait en majorité par navires de mer : sur un total de 579 595 t, 432 000 t étaient arrivées par voie maritime, 12 852

---

<sup>779</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Note annexe pour l'enquête de la Société d'Études.

<sup>780</sup> Déposition de Bouquet de la Grye, *op. cit.*, p.14.

<sup>781</sup> Paul Bairoch, « Commerce extérieur et développement économique : quelques enseignements de l'expérience libre-échangiste de la France au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Revue économique*, volume 21, 1970, pp.1-33.

<sup>782</sup> Déposition de Bouquet de la Grye, *op. cit.*, p.5.

t par voie ferrée et 19 619 t par batellerie. Les navires au départ emportaient 41 950 t, tandis que la batellerie amont embarquait 97 652 t et le chemin de fer 114 033 t, soit un total de 253 635 t. La batellerie faisait monter donc 97 000 t de houilles et en faisait descendre 19 000 t de charbons français, « *la deuxième preuve que le marché de Rouen est loin d'être exclusivement livré à une matière première de provenance étrangère* <sup>783</sup> ! ». Il observa ensuite qu'en 1892, la consommation de houilles étrangères ne constituait que 2,7% de la consommation du département de la Seine (36 000 000 t). Batellerie et Paris port de mer entraient ainsi au cœur du débat sur le libre-échange et la lutte contre les monopoles tels que ceux des chemins de fer et des charbonniers. La concurrence entre les modes de transports et celle exercée sur les charbonniers du Nord jugés tout puissants étaient censées favoriser le reste de la production française, en leur fournissant un combustible à moindre coût.

Une des faiblesses des projets de Bouquet de la Grye résidait dans leur propension à s'aliéner les principaux protagonistes concernés. Certes, la chambre de commerce de Paris, représentant le commerce parisien, des appuis politiques non négligeables (municipalité de Paris, département de la Seine) lui apportèrent un soutien, ne serait-ce que moral et médiatique. Cependant, ces lobbies, diffus au demeurant, n'exerçaient aucun pouvoir *effectif* sur la question. Ils étaient plus séduits par l'idée que véritablement disposés à fournir une aide concrète, et encore moins à ouvrir la bourse, même si de nombreux commerçants avaient souscrit une aide financière pour appuyer le projet Bouquet de la Grye de 1887 auprès du ministre des Travaux publics. Celui-ci se trouvait alors en mesure de soumettre la question aux chambres consulaires. Il ne s'agissait que de vœux, majoritairement favorables il est vrai, il manquait pourtant les décideurs clefs. Bouquet de la Grye se montra sans doute trop maladroit vis-à-vis de l'administration des Ponts et Chaussées, comme en témoigne sa déposition à une commission parlementaire de juin 1894. Tout en appelant la collaboration des ingénieurs de la navigation : « *répétons-le, leur expérience sera grandement utilisée pour la construction ou la réfection des quelques ouvrages qui doivent servir à élever les navires du plan d'eau de la mer à celui du quai de Clichy* <sup>784</sup> », il ne se priva pas de critiquer l'aménagement de la Seine, non sans dissimuler, une certaine ironie...

Son projet dénonçait fondamentalement les travaux antérieurs, fort dispendieux, et ayant posé de graves difficultés techniques. Si les travaux se déroulèrent sur six années, comment l'ingénieur hydrographe pouvait-il espérer les convaincre que ce projet grandiose ne nécessitait que quatre années ? À maintes reprises, il fit preuve d'une certaine naïveté, du

---

<sup>783</sup> *Idem.*, p.7.

<sup>784</sup> *Idem.*, p.12.



moins un surcroît d'enthousiasme, tout en reconnaissant lui-même les obstacles considérables des ingénieurs pour des travaux d'aménagement somme toute classiques. Ce dernier point ne les encourageait pas à s'engager dans des entreprises aux perspectives pour le moins hasardeuses : « *Disons en terminant que les critiques des ingénieurs sur la dépense probable de la création d'un canal maritime, tiennent peut-être aux mécomptes qu'ils ont eus dans les dépenses d'amélioration de la Seine*<sup>785</sup>. »

Les projets de Bouquet de la Grye eurent suffisamment de retentissement pour éveiller l'intérêt du Conseil des Ponts et Chaussées (par la négative)<sup>786</sup>. Ils ne furent pas les seuls à réagir, de véritables lobbies sont formés pour combattre ou soutenir ces projets. L'idée de Paris port de mer suscita ainsi bien des passions. Ces passions peuvent apparaître *a posteriori* étranges, pour ne pas dire exotiques, à nous contemporains, nombreux aujourd'hui sommes-nous à ignorer tout de la question. Pourtant, la violence de la polémique était bien réelle. Il ne s'agissait pas d'une simple idée en l'air, mais d'un puissant espoir qui mobilisa forces politiques - députés, sénateurs, conseils généraux, municipalités, chambres de commerce etc.-, industriels, citoyens... Ce débat n'en mobilisa pas moins une pléthore de redoutables adversaires. On ne tentera pas ici de déterminer, à l'instar des ingénieurs du conseil national des Ponts et Chaussées, si techniquement parlant, le projet de la Société d'études de Paris-Port-de-Mer était viable ou non, mais de saisir les motivations de ses adversaires et défenseurs.

### **3. Un retentissement national : mise à l'enquête du projet en 1890.**

---

L'ampleur de l'écho de Paris port de mer transparait dans l'enquête ouverte le 15 septembre 1890 et close le 15 novembre de la même année<sup>787</sup>. Elle produisit pour le département de la Seine les réponses suivantes : inscription de 196 dires sur le régime spécial, au dépôt de 56 mémoires ou délibérations élaborés du 15 septembre au 15 novembre. Vingt-huit délibérations ou vœux antérieurs à l'enquête, émis de 1887 à 1889, furent déposés par diverses collectivités. L'enquête donna lieu à la production de listes imprimées d'adhésion

---

<sup>785</sup> *Ibid.*

<sup>786</sup> Archives de la Section des Canaux de Paris. Ministère des Travaux publics. Construction d'un canal maritime entre Rouen et Paris. Avant-projet de la Société d'études de Paris-port-de-mer. Avis du conseil Général des Ponts et Chaussées, Paris, le 27 décembre 1888, 85p.

<sup>787</sup> Voir pour les statistiques et les avis de l'enquête de 1890 : Archives de la Section des Canaux de Paris, Établissement d'un canal maritime entre Paris et Rouen. Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine et résumé des dires formulés du 15 septembre au 15 novembre 1890, Paris, Imprimerie et Librairie centrales des chemins de fer, Imprimerie Chaix, 1891, 47p. Consulter également Conseil municipal, Rapport au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission, sur le régime de la Seine, Paris-Port de Mer et l'outillage de Paris présenté par M. George Lemarchand, conseiller municipal, Paris, Imprimerie Municipale, 1911, pp. 316-327.

comportant un ensemble de 216 signatures. Divers documents étaient parvenus à la Préfecture de la Seine touchant cette enquête après la clôture même de celle-ci, soit vingt délibérations, 39 048 signatures apposées sur des formules imprimées, l'avis de la Chambre de commerce de Paris, ainsi que celui de M. Maes, membre de celle-ci...

Parmi les 197 dires de particuliers, en incluant l'avis émis postérieurement à la clôture de l'enquête, 182 se déclaraient favorables, 15 défavorablement, dont 7 venant de contre-projets. Sur 19 mémoires émanant de particuliers, 9 étaient favorables au projet, 10 étaient défavorables, dont 5 provenant d'auteurs de contre-projets, d'accords sur le principe, mais divergents sur les moyens d'exécution. 344 638 signatures des 34 4811 produites figuraient sur les listes d'adhésion au projet. Les 173 émanant d'opposants au projet se ralliaient au contre-projet de M. Hennequin. Sur les 345 027 avis émis par des particuliers sous différentes formes, 345 014 s'étaient donc exprimés favorablement au principe proprement dit de Paris-Port de mer, 13 seulement étant défavorables. 344 829 étaient favorables au projet soumis à l'enquête pour 198 défavorables...

Parmi les délibérations émanant de collectivités du département de la Seine, 28 délibérations antérieures à l'enquête étaient favorables, émanant d'un côté du Conseil général de la Seine et de plusieurs conseillers municipaux du département, d'un autre côté de la chambre de commerce de Paris, du comité central des chambres syndicales, de l'Union nationale du Commerce et de l'industrie, et de divers syndicats professionnels. Dix délibérations ou mémoires élaborés par sept conseils municipaux et trois syndicats furent élaborés durant l'enquête, tous favorables. Postérieurement à l'enquête, 19 conseils municipaux avaient aussi adressé des délibérations favorables et la chambre de commerce de Paris avait produit une nouvelle délibération en faveur du projet. La compagnie de Chemin de fer de l'Ouest ainsi que sept sociétés commerciales de transport par voie ferrée s'étaient opposées au projet.... Concernant les délibérations prises par des collectivités étrangères au département de la Seine, 11 chambres de commerce de l'intérieur<sup>788</sup>, deux chambres de commerce françaises de l'étranger, un tribunal, soit 13 corps constitués se déclarèrent en faveur du projet. En revanche, deux chambres de commerce (Bordeaux et Rouen), deux conseils municipaux (Bordeaux et Rouen), quatre corporations ou sociétés rouennaises s'élevèrent contre le projet.

Le gouvernement consulta 125 chambres de commerce en vertu de la circulaire du 12 septembre 1890, c'est-à-dire 102 chambres de commerce de France et de Corse, 5 d'Algérie

---

<sup>788</sup> Lyon, Toulouse, Saint-Étienne, Saint-Malo, etc.

et 18 des colonies. Sur les 125 chambres consulaires interrogées par le gouvernement, 113 répondirent de la manière suivante : 38 favorablement, 24 favorablement, avec certaines réserves ou conditions, 48 défavorablement, 3 étant restées neutres.

**Tableau 3. Résultats de la consultation des chambres de commerce.**

Avis des chambres de commerce	France continentale et Corse	Algérie	Colonies et protectorats	Totaux
Favorables	29	4	5	38
Favorables avec réserves ou conditions	24	«	«	24
Défavorables	46	1	1	48
Neutres	3	«	«	3
N'ont pas répondu	«	«	«	12
<b>Totaux</b>	102	5	18	125

Source : Conseil municipal, Rapport au nom de la 6<sup>ème</sup> commission, sur le régime de la Seine, Paris-Port de Mer et l'outillage de Paris présenté par M. George Lemarchand conseiller municipal, Paris, Imprimerie Municipale, 1911, p. 322.

En dehors des réponses formulées par les chambres de commerce consultées, l'Administration reçut les délibérations de divers corps, sociétés ou compagnies dont la plupart n'avaient pas été saisies des documents émanant de l'Administration et avaient été sollicitées directement par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer. Il s'agissait des corps suivants : 6 conseillers généraux et municipaux, 11 chambres de commerce françaises à l'étranger sur un nombre total de 26 existant en 1890, 21 tribunaux de Commerce en France sur un total de 219, cinq chambres consultatives, enfin syndicats et sociétés divers. On obtenait un total de 48 dont les avis se décomposaient ainsi : 27 favorables, 10 favorables avec réserves et 11 défavorables. Ces derniers se composaient des tribunaux de Grasse et de Dax, de la chambre consultative des Arts et manufactures de Louviers, des conseils généraux de Seine inférieure, des conseillers municipaux de Boulogne-sur-Mer, Rouen, Nantes. Les sociétés diverses comprenaient la Corporation des courtiers maritimes du Havre, la Chambre Syndicale de la Marine (Paris)<sup>2</sup>, l'Union géographique du Nord de la France...

<sup>2</sup> Ce syndicat défendait en réalité les intérêts de la batellerie, non pas la navigation maritime.

## **B. Des ennemis aussi farouches que variés :**

---

Les adversaires de Paris port de mer ne formaient pas un cercle cohérent, mais se composaient plutôt d'une nébuleuse, difficile à définir, dans la mesure ces différents cercles pouvaient réunir des « ennemis naturels » : milieux protectionnistes et libre-échangistes, batellerie et chemins de fer...

### **1. Courants protectionnistes.**

---

#### **a) Paris port de mer, un facteur aggravant les importations.**

L'attitude des différents milieux hostiles à l'idée de Paris port de mer était assez singulière, car réunissant des intérêts par définitions antagonistes<sup>789</sup> : les ports de la Seine inférieures, les autres ports (mer du Nord, Atlantique...), les houillères du Nord et du Pas-de-Calais<sup>790</sup>, les producteurs de céréales et de vin français, la batellerie et les compagnies de chemin de fer... Par exemple, la Chambre de commerce de Dieppe, reprochaient à l'aménagement de la Basse-Seine de favoriser les importations :

*Cette exploitation par l'État entraînait, par similitude avec les voies navigables, la libre pratique de la Seine jusqu'à Paris, elle constituerait ainsi une sorte de pénétration gratuite en faveur des houilles anglaises, des graisses exotiques, des vins, en un mot, de toutes les productions étrangères, industrielles ou agricoles<sup>791</sup>.*

L'argument paraissait d'autant plus surprenant que la chambre de commerce de Lille rappela la nécessité de réceptionner les matières premières au plus près des besoins, à savoir notamment des charbons et cotons... Or, les importations de charbons britanniques aux ports de Dieppe ou de Dunkerque répondaient parfaitement à ces critères !... La chambre de commerce lilloise n'en était pas non plus à une contradiction près, elle dénonça le détournement de trafic des ports de Rouen et du Havre vers Paris, reprochant d'avoir favorisé la navigation de la Basse-Seine et négligé celle des départements du nord de la France !...

*La concurrence étrangère, si favorisée déjà par l'approfondissement de la Seine, deviendrait ruine pour l'agriculture, le commerce et l'industrie, et surtout pour nos ports de la Manche. Les marchandises venant de l'étranger pour alimenter les diverses industries, doivent toujours être transportées vers des centres industriels qui consomment ces marchandises<sup>792</sup>.*

Les producteurs de blés français accusèrent largement la batellerie de Basse-Seine de favoriser l'intrusion de blés étrangers (argentin, russe, américain...), et pour cette raison, du

---

<sup>789</sup> Michèle Merger,

<sup>790</sup> Entrant eux-mêmes en concurrence.

<sup>791</sup> ACCIP IV-4.61 (9), R. Lebourgeois (Rapporteur), *Enquête sur le projet de M. Bouquet de la Grye. Rapport de la Commission. Délibération de la Chambre*, Dieppe, Imprimerie Delevoye frères, Levasseur et Cie, Séance du 10 novembre 1890.

<sup>792</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Chambre de commerce de Lille, séance du 7 novembre 1890, p.6.

moins en partie, préférèrent la voie ferrée... Il en allait de même pour les producteurs de vins (en particulier la Bourgogne qui parvenaient autrefois par l'Yonne)... Or, Rouen était un grand port céréalier et les vins espagnols parvenaient par Rouen et Le Havre. De même, les chemins de fer de l'Ouest acheminaient ces mêmes marchandises ! La chambre de commerce de Rouen défendit ainsi la batellerie avec détermination, car cela servait ses propres intérêts. La voie fluviale servait de modérateur sur les prix sur les produits en en Basse-Seine et à destination de la capitale, car les aménagements effectués sur le fleuve avaient instauré des conditions favorables à la concurrence intermodale. À longue échéance, en termes de volume de trafic, les progrès de la navigation contribuèrent à un renversement des équilibres antérieurs entre Basse-Seine et Haute-Seine<sup>793</sup>. Les producteurs de blés en amont de Paris ne pouvaient donc envisager avec bienveillance, ni l'essor de la batellerie en aval de Paris, ni encore moins l'idée de Paris port de mer. Les insuffisances des conditions de navigation s'étaient révélées néfastes à la Haute-Seine ou aux charbonniers des départements du Nord et du Pas-de-Calais... Il semble d'ailleurs étrange que ces derniers n'aient guère songé à encourager un trafic de caboteurs en liaison directe avec Paris, comme ce fut le cas en Grande-Bretagne, ne serait-ce pour faire pression sur les compagnies de chemins de fer et la batellerie pour modérer leur prix... Dans ce sens, Paris port de mer pouvait répondre aux besoins de transport des houillères. Toutefois, cette option n'a pas vraiment été prise au sérieux.

Paris port de mer a réuni des protagonistes se livrant par ailleurs une concurrence acharnée : la batellerie, directement visée et les chemins de fer. L'hostilité de la Compagnie de l'Ouest ne doit pas surprendre, ayant lutté avec acharnement contre la batellerie, combat qu'elle n'était pas parvenue à remporter de manière définitive. Elle ne pouvait que se montrer hostile à un projet détournant une partie de son trafic, déjà gravement entamé par la concurrence avec la batellerie<sup>794</sup>... la compagnie de chemin de fer se serait trouvée face à une concurrence intermodale aggravée, elle aurait été contrainte d'abaisser encore ses tarifs pour certaines marchandises, ce qui aurait amené des complications financières supplémentaires... En revanche, la position de la batellerie n'était pas entièrement justifiée, dans la mesure où après tout, ce projet apportait d'indéniables améliorations à la navigation entre la mer et la capitale, améliorations qui auraient pu *a priori* lui profiter. En effet, le désavantage de la batellerie ne résidait pas tant dans sa lenteur intrinsèque, mais dans la longueur excessive du

---

<sup>793</sup> Et ce d'autant plus que les conditions de la Basse-Seine étaient plus prometteuses que celles en amont de Paris.

<sup>794</sup> Cf. premier chapitre.

tracé, allongée par les méandres du fleuve... Inconvénient que la Société d'études Paris-Port-de-Mer cherchait précisément à remédier. La convergence d'intérêt paraissait pourtant impossible : cette dernière visait justement la disparition de la batellerie et refusait tout compromis, notamment celui de ne faire payer aucun droit à la batellerie comme c'était le cas sur la Seine. Le canal maritime envisagé menaçait plus précisément la petite batellerie, or celle-ci était perçue comme la garantie pour maintenir des prix modérés. Les compagnies de remorquage et surtout de touage ne pouvaient se montrer favorables à un tel projet, car celui-ci ne pouvait que contribuer au déclin de leur activité, surtout pour celles travaillant entre Conflans et Paris. Le protectionnisme en France vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle contribua, sans doute, lourdement à l'échec du projet de Bouquet de la Grye. Au demeurant, la Société d'études ne sut se rallier des intérêts économiques puissants, mais se les aliéna au contraire.

Le XIX<sup>e</sup> siècle a été celui des canaux maritimes : soit avec des liaisons intra océaniques comme les canaux de Suez et de Panama, soit fluvio-océaniques avec le canal de Tancarville, celui de Manchester ou encore le canal Albert... Sans parler des innombrables projets n'ayant pas vu le jour. Ces projets autorisèrent les rêves les plus fous, voire dans le cas de leur réalisation effective, mobilisèrent des moyens considérables (canal de Suez, Panama)... « Paris port de mer » n'était donc pas un cas isolé. Certains de ces projets connurent le succès, d'autres se soldèrent par des échecs retentissants, l'expérience malheureuse du canal de Panama a sans doute refroidi les esprits de beaucoup : « *Le public sait ce que coûte à la nation ce qui s'est produit à Panama ; il est vrai que le travail à exécuter en Seine serait moins gigantesque ; néanmoins, il ne laisse pas que de présenter, les calculs des Ingénieurs le prouvent, des côtés très aléatoires*<sup>795</sup>. » Malgré tout, l'argument a été curieusement assez peu avancé, alors que l'on saisit mal pourquoi la chambre de commerce de Rouen ou celle du Havre s'en seraient tout compte fait privées... Si l'argument a pu jouer, il n'a pas été aussi déterminant que l'on aurait pu le croire *a priori*.

Plus que les milieux politiques, c'est l'Administration qui afficha l'hostilité la plus résolue ; « Paris port de mer » contredisait sa conception de la navigation intérieure, et avait fait déjà investir à l'État des sommes considérables qu'il s'agissait de rentabiliser. Souvent les adversaires se rangèrent du côté de l'avis du Conseil général des Ponts et chaussées, évidemment parce qu'il leur était favorable, dissimulant du même coup leurs propres intérêts au nom de ceux de l'Administration... Du point de vue méthodologique, leurs motivations par rapport aux objections des ingénieurs de la navigation doivent être distinguées :

---

<sup>795</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Protestation du Conseil municipal au nom de la ville de Rouen contre le projet « Paris port de mer ». Dire à l'enquête. Séance du 7 novembre 1890, p.8.

*Nous partageons entièrement les opinions émises par ces fonctionnaires, et nous trouvons que les nécessités et les inconvénients qu'ils ont signalés, loin d'être exagérés, ont été définis avec un tel désir de montrer une grande modération et une complète impartialité, qu'ils sont dans bien des cas, restés en deçà de la vérité, notamment pour ce qui est des conditions indispensables pour la navigation maritime et des dispositions pour qu'elle puisse s'effectuer sans trop grands risques<sup>796</sup>.*

## **b) Le cercle des charbonniers du Nord.**

Le nord industriel de la France ne se montrait guère favorable à l'idée de Paris port de mer, alors qu'il l'était plutôt pour la batellerie<sup>797</sup>. En effet, les intérêts économiques du Nord et du Pas-de-Calais encourageaient une concurrence entre les chemins de fer et la batellerie afin de réduire le coût du fret de manière à rendre leurs produits plus compétitifs. Ajoutons que les ports de cette région, comme celui de Dunkerque, n'avaient nullement intérêt à ce que Paris détournât leur trafic...

Lors de la consultation des chambres de commerce de France et d'Algérie par le ministre des Travaux publics, la chambre de commerce de Lille prononça son avis dans un rapport au nom de la Commission des Transports par son président, M. Le Ban<sup>798</sup>. La chambre de commerce lilloise émit plusieurs objections. Sa première était le détournement du trafic actuel des ports :

*Ce courant commercial que les auteurs de Paris-Clichy ambitionnent de porter, par la Seine et leur canal, de 1100 000 tonnes actuellement à 5 000 000 de tonnes après 5 ans d'exploitation et à 20 000 000 de tonnes au bout de 20 ans, ne pourrait donc se créer que par le déplacement, c'est-à-dire en enlevant aux ports, tel que Le Havre et Dunkerque, pour ne parler que de nos plus proches, la plus grande partie de leur tonnage actuel<sup>799</sup>.*

Le transbordement par le Havre et Rouen lui paraissait, à cet égard, inévitable, en raison du tonnage des navires de long-cours jaugeant au maximum des navires censés parvenir à Clichy en empruntant le canal Rouen-Clichy. La nature des marchandises, telles que les cafés, sucres, alcools, céréales, de forte valeur, ne souffraient pas du transbordement, et ce d'autant que les chalands étaient exonérés de toute redevance sur la Seine alors que les navires empruntant le canal se voyaient dans l'obligation de verser, pour la montée et la descente, une redevance de 6,50 francs la tonne. Le transbordement au Havre ou à Rouen coûtant en moyenne 0,75 centime, l'économie obtenue aurait été de 5,75 francs par tonne. En

---

<sup>796</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>797</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, pp.268-271.

<sup>798</sup> ACCIP IV-4.61(9), Chambre de commerce de Lille, rapport présenté au nom de la commission des Transport, par l'un de ses membres, Séance du 7 novembre 1890, 7 p.

<sup>799</sup> *Idem.*, p.11.

outre, les capacités de la Basse-Seine, selon la chambre de commerce de Lille, approfondie à 3,20 m permettaient de transporter quinze fois plus que le trafic actuel<sup>800</sup>.

Il ne s'agissait pas là des intérêts propres aux forces économiques du Nord. Il faut prendre en compte le contexte de récession économique que traversait la France durant cette période : crise agricole notamment due aux importations de céréales étrangères, perte de compétitivités de certains secteurs économiques. Or, le Nord était une des grandes victimes. Le charbon français était plus cher que le charbon britannique ou belge et le développement de la Basse-Seine en était le symbole. La région craignait plusieurs choses. En premier lieu, le canal projeté allait encourager l'importation de produits étrangers qui exerceraient une concurrence encore plus vive. Il ne fallait pas perdre de vue la loi Méline qu'ils avaient soutenue : « *Tout d'abord, votre Commission observe que ce canal maritime servirait uniquement à favoriser encore davantage l'invasion des produits étrangers*<sup>801</sup>. »

La chambre de commerce de Lille se montrait plutôt favorable à des infrastructures visant à stimuler le trafic intérieur, tel que le fameux canal du Nord<sup>802</sup>. Elle reprochait à l'État d'avoir consacré 90 millions de francs à l'approfondissement de la Seine à 3,20 m procurant un avantage aux marchandises étrangères, sans avoir pour autant doté le pays d'une liaison navigable digne de ce nom entre le Nord et la capitale, en n'exigeant, selon elle, que deux tiers de la somme investie pour la Seine. Le canal du Nord aurait présenté l'avantage de fournir à la région un débouché économique de trois francs la tonne au lieu des sept francs alors en vigueur pour les produits de l'agriculture et les houilles. Pourquoi alors encourager une réalisation aggravant cette tendance ? : « *Cela ne suffit pas encore, l'État devrait comparer à nouveau cent millions pour achever une entreprise uniquement destinée à favoriser encore davantage, l'envahissement des produits étrangers*<sup>803</sup>. »

En second lieu, les intérêts économiques du Nord éprouvaient une autre crainte : celle que Paris ne détournât les flux de trafic, allongeant ainsi le transport des matières premières, ce qui présentât comme désavantage d'alourdir le coût de leurs produits. Or ils désiraient que les matières premières étrangères parviennent au plus près des zones industrielles : « *Les marchandises venant de l'étranger pour alimenter les diverses industries, doivent toujours être transportées dans les ports les plus rapprochées des centres industriels qui consomment ces marchandises*<sup>804</sup>. » Concernant le Nord, Dunkerque recevait directement des cotons

---

<sup>800</sup> Soit 1,1 millions de tonnes.

<sup>801</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>802</sup> On aura l'occasion d'évoquer la question dans les chapitres suivants...

<sup>803</sup> *Idem.*, p.5.

<sup>804</sup> *Idem.*, p.6.



d'Égypte, des laines de La Plata, des lins russes, pour les industries de Lille, Roubaix, Tourcoing, Fourmies... Le port de Dunkerque semblait afficher un fort dynamisme, son trafic étant effectivement passé de 1,8 millions à 2 millions de tonnes entre 1887-1889, soit 200 000 de tonnes de plus, c'est-à-dire 16% de plus en deux ans ! La crainte de détournement de trafic des ports du Havre et surtout de Dunkerque, renchérissant par là même l'importation des matières premières, s'adjoignait à celle d'un afflux de marchandises étrangères concurrentes... Toutes ces raisons conduisirent la chambre de commerce de Lille à répondre avec énergie négativement au projet de canal maritime, parlant de « *véritable non-sens économique* » :

*C'est donc au nom des intérêts maritimes, de ceux de notre Agriculture si malheureuse depuis de longues années, du Commerce et de l'Industrie de notre région, comme ainsi au nom du développement de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais, que notre Commission est unanime à vous proposer de demander, avec toute l'énergie possible, que l'autorisation soit refusée au Canal maritime de Rouen-Clichy<sup>805</sup>.*

Les milieux protectionnistes n'étaient pourtant pas les seuls à compter parmi les opposants à Paris port de mer, au sein même des partisans du libre-échange se trouvaient des opposants...

### **c) Le cercle des ports maritimes hostiles à l'entrée d'un nouveau concurrent.**

Les ports maritimes n'avaient aucune raison, en principe du moins, à s'opposer au libre-échange. Sans être naturellement hostiles aux exportations de leur pays, les importations apportaient logiquement aux ports français d'autres activités contribuant à leur prospérité. Ils pouvaient se plaindre de la concurrence « déloyale », en fonction du point de vue adopté, des ports étrangers, mais ne pas reprocher aux différents gouvernements d'encourager les importations<sup>806</sup>...

*Rouen : un adversaire acharné.*

Les ports de la Seine maritime ne pouvaient que se montrer hostiles à l'idée de « Paris port de mer », notamment la ville de Rouen, la plus concernée par la moyenne navigation et le cabotage<sup>807</sup>. Rouen jouait au demeurant le rôle de plaque tournante entre la navigation maritime et le transport fluvial<sup>808</sup>, et entendait le demeurer. La ville de Rouen exprima ainsi une protestation contre le projet « Paris port de mer » de Bouquet de la Grye et défendu par la

---

<sup>805</sup> *Ibid.*, p.7.

<sup>806</sup> Paris-port de mer pouvait aussi stimuler le cabotage entre les ports français... Tout au moins en théorie.

<sup>807</sup> Le dépouillement de l'enquête du 15 septembre au 15 novembre 1890 mentionne parmi les intérêts rouennais qui se sont exprimés de manière défavorable : le conseil municipal de Rouen, la chambre de commerce de Rouen, la Société industrielle de Rouen, la Société de défense des intérêts de la vallée de la Seine, la compagnie des courtiers maritimes de Rouen, la chambre syndicale de la Marine. Voir *op. cit.* p. 17.

<sup>808</sup> Le Havre entretenait aussi un trafic fluvial important, et ce d'autant avec le creusement du canal de Tancarville.

Société d'études de Paris-Port-de-Mer, lors de la séance du conseil municipal du 7 novembre 1890<sup>809</sup>. La chambre de commerce de Rouen approuva à l'unanimité, dans sa séance du 13 novembre 1890, le rapport de M. Wallon lui ayant été présenté, celui-ci se prononçant évidemment contre Paris port de mer<sup>810</sup>. La presse locale a de même et largement, manifesté son déplaisir. La communauté de vue, sur cette question tout au moins, entre la Ville et la chambre de commerce de Rouen qui avancèrent les mêmes arguments apparaissait bien naturelle.

Les arguments défendant les intérêts propres à Rouen se révélaient relativement peu nombreux. La ville normande s'évertua à prouver que le projet de Paris port de mer risquait de ruiner *l'ensemble* de l'économie. Elle reprochait les perturbations sur la circulation de la ville la coupure des deux ponts de la ville et du pont de chemin de fer : le projet de la Société d'études prévoyait que vingt à trente navires montants ou descendants par jour traversent Rouen et donc interrompent la circulation de cinq à dix minutes<sup>811</sup>. La Société envisageait qu'à la montée, les navires parvinssent fréquemment les uns derrière les autres, à 200 m de distance, mais aux yeux de la chambre de commerce de Rouen, c'était méconnaître la navigation en Basse-Seine, des navires avec des vitesses hétérogènes ne pouvaient parcourir simultanément les 125km séparant Rouen de la mer :

*Cette suspension fréquente de la circulation sur les ponts de la ville serait une gêne pour la population des deux rives, un inconvénient pour la transition [le transit] des voyageurs d'une gare à l'autre, et surtout un gros embarras pour le camionnage desservant les quais du port*<sup>812</sup>.

Le port de Rouen lui-même aurait souffert de ces entraves : les navires approchant les ponts et venant avec le courant auraient été contraints de ralentir afin de laisser passer un navire venant du sens opposé, surtout ceux portés par le courant, le contraire paraissait peu probable aux membres de la chambre de commerce rouennaise. Cela impliquait que les abords de l'arche marinière des ponts auraient dû demeurer libres pour le stationnement de ces navires « *Une partie du bassin de Rouen serait ainsi accaparée par le trafic parisien*<sup>813</sup>. »

Il en allait de même avec la coupure de la voie ferrée au pont de Brouilly. La chambre de commerce de Rouen reprochait au projet de montrer moins d'égards pour le service de Rouen que pour la ligne Paris-Le Havre, épargnée grâce à une dérivation vers le Pont-de-

---

<sup>809</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Protestation du Conseil municipal au nom de la Ville de Rouen contre le projet de « Paris port de mer » à l'enquête. Séance du 7 novembre 1890, 25 p.

<sup>810</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Chambre de commerce de Rouen. Dire à l'enquête sur le projet d'un canal maritime de Paris à la mer, Rapport de M. Wallon, Rouen, Imprimerie F. Lapiere, 1890, 24p.

<sup>811</sup> Ce n'était tout de même pas énorme...

<sup>812</sup> *Idem.*, p.3.

<sup>813</sup> *Ibid.*

l'Arche et au passage de la Seine à Freneuse sur un pont fixe. Les deux gares de marchandises de Saint-Sever et celle de Sotteville, gare de dépôts de wagons de locomotive ne communiquaient pas avec les quais de la rive droite, les lignes du Havre, de Dieppe et d'Amiens que par un pont occupé.

Hormis ces objections pratiques, la chambre de commerce de Rouen constatait d'autres inconvénients plus sérieux. L'approfondissement du canal projeté lui paraissait très insuffisant, notamment pour les navires de 5,50 m, aux biefs de Poses et de Méricourt, voire sur tout le canal pour les navires de 6,50 m. Certaines améliorations lui semblaient nécessaires. Parmi celles-ci, on peut citer la création d'un port d'attente en aval de la première écluse dans le bief de Rouen, l'établissement d'une écluse sur la coupure de Tancarville, la construction de deux écluses accolées à chaque barrage, la modification par abaissement des rails sur les barrages de Poses et de Méricourt, le creusement d'un chenal spécial pour la batellerie dans la partie amont du bief de Rouen entre Oissel et Poses, etc.

L'opération apparaissait ainsi fort dispendieuse : 250 millions de francs, selon les Ponts-et-Chaussées, au lieu des 135 millions proposés par la Société d'études Paris-Port-de-Mer. Cette dernière évaluait à 925 000 francs la dépense annuelle nécessaire à l'exploitation, mais celle-ci devait être compensée par l'entrée de 1,26 millions de tonneaux de jauge, soit 3,15 millions de tonnes de marchandises, mais seulement 2,3 millions selon les ingénieurs de l'Administration. Or, il lui semblait que la Société d'étude Paris Port-de-mer mésestimait le coût annuel, évalué à 15 millions de francs par les ingénieurs. De la même, un trafic de 2,3 millions de tonnes s'avérait le seuil minimal indispensable, soit 414 000 t de marchandises avec le coefficient de 1,80<sup>814</sup>, soit 5,75 millions de tonnes avec celui de la Société d'études.

L'équilibre ne serait survenu que vers la quatorzième année, avec un budget en recettes et dépenses de 18 millions et un tonnage de jauge à l'entrée de 2,75 millions de tonneaux, c'est-à-dire 5 millions de tonnes avec le coefficient de 1,80 et 7 millions avec celui de la société. Cette dernière prévoyait que l'approfondissement de la Seine de 3 à 6,20 m ne pouvait que doubler le trafic dès l'ouverture du canal maritime et du port de Paris, portant le trafic entre l'Oise et Rouen de 1,1 millions à 2,2 millions de tonnes, si l'on se référait à l'approfondissement de la Basse-Seine de 4 à 6,20 m qui avait fait tripler effectivement le tonnage du port de Rouen. C'était oublier pourtant, selon la chambre de commerce rouennaise, que le trafic parvenait en grande partie au Nord en provenance de Paris et Rouen :

---

<sup>814</sup> Coefficient = droit de navigation.

*Si nous comparons le chiffre (soit 500 000) du tonnage qui serait nécessaire pour faire vivre la société de Paris-port-de-Mer, à ceux du trafic des ports, du trafic de Paris et du trafic de la Seine, nous constatons qu'il représente plus de six fois le trafic actuel de Rouen et du Havre avec Paris, le quart du trafic maritime de tous les ports de France, le tiers de celui des ports de l'Océan, plus que la moitié de celui de tous les ports de Seine, enfin près de la moitié de tout le mouvement commercial de Paris (arrivages, expéditions et transit), par toutes les voies et dans toutes les directions*<sup>815</sup>.

La chambre de commerce de Rouen avançait un autre argument : la Société d'études paraissait négliger le fait que la navigation à voile représentait encore 60% du tonnage général : « *On a dit, pendant un temps, que la navigation à vapeur les ferait disparaître. Ils reprennent faveur au contraire et on augmente leur capacité. On construit des voiliers à 4 ou 5 mâts. Dans l'estimation générale du trafic, cette catégorie de transporteurs n'est donc pas négligeable*<sup>816</sup>. » Le rapporteur ajouta, non sans ironie : « *Si on n'en dit mot dans les études du canal, c'est qu'on ne compte guère sur leur montée à Paris*<sup>817</sup>. » Un service remorquage se révélait alors obligatoire, avec un coût prohibitif : « *Il est probable que les navires à voile ne prendraient pas la route de Paris. C'est un gros chiffre à défalquer du tonnage que le port de mer de Paris devrait attirer dans son canal*<sup>818</sup>. » Le rapport objectait de plus les accidents climatiques : crues, sécheresse, glace... Ces perturbations réduisaient le nombre de voyages de 36 à 28... D'où une perte pour un charbonnier par exemple de 90 000 francs<sup>819</sup>. La Société promettait un dédommagement de 0,40 franc pour les 1 500 t à la remonte et 0,20 franc pour 1 000 t à la descente, soit 800 francs. Il manquait au demeurant dans le devis des moyens de réparation des navires, les cinq millions de francs prévus par la société, suffisant à peine, selon le rapporteur, à rembourser les expropriations et le creusement des bassins.

La Ville de Rouen accusait la Société de vouloir ruiner la batellerie, représentant pour la première une activité essentielle pour elle. Rouen constituait une plaque tournante entre le trafic maritime et terrestre, qu'il soit fluvial ou ferroviaire :

*Nous signalons cependant, à titre d'exemple, qu'elle affirme que l'exécution du canal ne diminuera en rien l'importance du trafic des ports du Havre et de Rouen et qu'elle déclare, d'autre part, que la batellerie entre Rouen et Paris, qui est cependant le mode principal d'expédition pour le port de Rouen devra disparaître*<sup>820</sup>.

Le rapport de la municipalité de Rouen rappelait que Rouen, Dunkerque et le Havre effectuaient des expéditions directes, notamment par la voie d'eau, sur les départements du Nord, de l'Est, du Centre et en Alsace-Lorraine à des prix bien inférieurs à ceux que la Société maritime était susceptible de proposer, et ce d'autant plus si les voies fluviales étaient

---

<sup>815</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>816</sup> *Idem.*

<sup>817</sup> *Ibid.*

<sup>818</sup> *Ibid.*

<sup>819</sup> Soit 7,50 francs la tonne de charbon pour un navire de 1 500 t, ce qui fait un total de 3 000 francs par voyage.

<sup>820</sup> Protestation...*op. cit.*, p.4.

améliorées, notamment en vue d'éviter les chômages de 40 à 60 jours. Tout comme celui de la chambre de commerce de Rouen, le rapport estimait que les frais de camionnage alourdissaient le coût du transport, Clichy, étant encore relativement alors éloigné de la capitale... Et que l'avantage de la batellerie consistait à desservir les clients au plus près de leurs besoins, et à moindre coût. Certains trafics étaient irremplaçables, selon la chambre de commerce rouennaise : ceux drainés par les canaux du Nord, le trafic de plâtre de Triel, sable de Fontainebleau, pierres de Lorraine descendant naturellement par péniche...

Le message de la Ville de Rouen était des plus clairs : ne pas nuire à sa vocation de quelque façon que ce fût, et donc ne pas perturber le réseau « traditionnel » le desservant... Autrement dit, la voie ferrée, la circulation dans la ville et la batellerie... Tout en ne lui ôtant, bien sûr, aucun trafic (caboteur). Le plan Freycinet (1879) ne pouvait donc que recevoir sa bénédiction, améliorant très notablement la navigation sur la Basse-Seine. Il entérinait la division des tâches<sup>821</sup> : Paris port de réception, le Havre accueillant les navires au long cours et Rouen la moyenne et petite marine...

#### *Les ports maritimes autres que Le Havre et Rouen.*

Les villes portuaires étaient dans leur grande majorité hostiles à Paris port de mer comme en témoignaient les réponses des chambres de commerce lors de l'enquête de 1890. Celle de Boulogne-sur-Mer<sup>822</sup> répondit par la négative dans sa séance du 7 novembre 1890 à la lettre du ministre des Travaux publics du 12 septembre de la même année. Celle de Dieppe fit de même dans sa séance du 10 novembre 1890<sup>823</sup>.

Outre les arguments techniques et commerciaux déjà mentionnés, cette dernière fit valoir les pertes que le port de Dieppe pourrait subir. Les importations<sup>824</sup> de 1889 s'étaient ainsi élevées à 431 419 t, dont 331 652 de houilles anglaises<sup>825</sup>, 91 120 de bois<sup>826</sup>. Lui restait, selon ses calculs, uniquement le trafic réalisé par les gares de sections de Dieppe à Maromme, de Dieppe à Benzeville, à Gournoy, au Tréport par la direction du Nord via les États-Unis, le trafic s'élevant à 13 888 t pour le bois, 52 207 t pour les houilles. La chambre de commerce de Dieppe évaluait ses pertes à 70 473 t pour le bois « *commerce qui fait vivre quatre à cinq*

---

<sup>821</sup> Des projets envisagèrent une fusion des trois ports...

<sup>822</sup> ACCIP IV64.61 (9), Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, *Paris port de mer. Délibération de la chambre de commerce de Boulogne, Boulogne-sur-Mer*, Société typographique, rue Adolphe Thiers, 1890, 11p.

<sup>823</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Chambre de commerce de Dieppe. Séance du 10 novembre 1890. Enquête sur le projet de Bouquet de la Grye. Rapport de la Commission. Délibération de la Chambre, Dieppe, Imprimerie Delevoye Frères, Levasseur et Cie, 1890, 17p.

<sup>824</sup> Les chiffres cités sont tirés du document cité dans la note précédente, pp. 13-14.

<sup>825</sup> 217 276 t étant transportées par la compagnie de chemin de fer de l'Ouest.

<sup>826</sup> 84 361 t étant transportées par la compagnie de chemin de fer de l'Ouest.

*cents ouvriers et ménages d'ouvriers [disparaît]*<sup>827</sup>. » Elle notait que Dieppe constituait la seule ville portuaire à posséder une ligne régulière française entre la Grande-Bretagne, de Dieppe à Grimsby, transportant en grande et petite vitesse, et complétant ses embarquements par du charbon. Il en résultait selon elle une perte d'intérêt sur cette ligne figurant pour un total de 127 365 t à l'entrée, dont 14 233 t de marchandises diverses et 18 906 t à la sortie en 1889... D'où une perte à l'entrée de 14 233 t, à laquelle s'ajoutaient selon elle 6 097 t de fonte et 5 000 t de marchandises variées. La chambre de commerce de Dieppe évaluait à 260 877 t, c'est-à-dire 60% de son trafic actuel d'importation, le total de ses pertes à l'entrée, « sans aucun espoir de retour »<sup>828</sup>. Sa lettre au ministre concluait : « *Ce serait la ruine de notre ville ; la valeur des immeubles y serait avilie, le commerce réduit presque à néant, et toute sa population laborieuse ne pouvant y trouver ni les éléments nécessaires à son activité, ni les moyens* »<sup>829</sup>. Le plus grave était que l'ensemble des forces économiques du pays se seraient trouvées ruinées par la création de ce canal<sup>830</sup>.

Les ports avançaient l'argument classique : la perte de trafic qui en serait incombée... Le rapport de l'ingénieur Bourgeois<sup>831</sup> rappelait que l'État venait de consacrer depuis une dizaine d'années plus de 200 millions de francs pour le développement des ports du Nord. L'État aurait ainsi effectué ces dépenses pour rien, et cela, d'autant plus que la Société d'études Paris-Port-de-Mer réclamait l'abandon des droits, tout en ne sollicitant aucune subvention. Or, la chambre de commerce de Dieppe évaluait à 2 086 665 francs par an, pour 99 ans, la durée de la concession « *la subvention énorme de 206 millions, intérêt non compris* »<sup>832</sup>, argument qui ne pouvait laisser indifférent l'État, car touchant une corde sensible... On ne pouvait du reste sous-estimer le risque d'un échec de la compagnie créée, sans compter certaines mauvaises expériences<sup>833</sup> « *après l'expérience des dernières années, il y a lieu de songer* »<sup>834</sup>.

Les chambres de commerce des villes portuaires avaient emprunté des sommes conséquentes en vue d'améliorer les ports et de perfectionner leur outillage. Ces emprunts

<sup>827</sup> Enquête sur le projet..., *idem.*, p.14.

<sup>828</sup> *Ibidem.*

<sup>829</sup> *Idem.*, p.16.

<sup>830</sup> Entendant par « *forces économiques* », les ports, les chambres de commerce, l'industrie, l'agriculture, les chemins de fer, les finances de l'État...

<sup>831</sup> ACCIP-IV-4.61 (9), Protestation du Conseil Municipal au nom de la ville de Rouen contre le projet de Paris port de mer, séance du 7 novembre 1890, p.9. En tant qu'ingénieur ordinaire dans les départements du Nord et du Pas de Calais, il allait élaborer un projet de canal du Nord dans le cadre du plan Baudin avec l'ingénieur Rivière.

<sup>832</sup> *Op. cit.*, p.115.

<sup>833</sup> Il s'agit bien entendu du canal de Panama...

<sup>834</sup> *Idem.*

contractés solidairement avec l'État étaient remboursés par annuités pouvant s'étaler sur de longues périodes : « *Le gage des Chambres de Commerce disparaissant, c'est sur l'État que retomberait le déficit considérable de leurs droits de tonnage*<sup>835</sup>. » Il cite encore les chemins de fer qui voyaient leurs recettes diminuer, le compte de garantie de l'État s'en trouvait encore alourdi.

La chambre de commerce de Dieppe n'a curieusement pas cité la batellerie, pourtant hostile dans son ensemble à Paris port de mer, en tant que groupe d'intérêt menacé, ce qui tend à prouver la collusion de celle-ci avec les chemins de fer. Le rapport montrait tout de même que la batellerie pouvait proposer des coûts du transport extrêmement bas, soit un centime la tonne-kilométrique pour les gros transports. En outre, le tirant d'eau de 3,20 m projeté par les plans d'aménagement de la Basse-Seine laissaient présager une nouvelle baisse en faisant tomber le prix du trajet à trois francs à la remonte contre 6,14 francs en 1886 et 4,53 francs à la descente contre 4,53 francs avant. Dans le même temps, il observait que les chemins de fer eux-mêmes allaient faire payer certains de leurs trafics à 1,5 centime la tonne-kilométrique. À la fin du rapport, la batellerie ne figure pourtant pas parmi les intérêts menacés... Ce qui reflète l'ambiguïté des acteurs de l'économie française vis-à-vis de la batellerie : l'essor du trafic de la Basse-Seine a été perçu comme un facteur favorisant l'importation de produits étrangers (houilles, blés et vins surtout)... Dans un contexte où le protectionnisme reprit de la vigueur (Loi Méline)<sup>836</sup>. Le projet Paris port de mer en faisait alors les frais : « *Cette exploitation par l'État entraînerait, par similitude avec les voies navigables, la libre pratique de la Seine jusqu'à Paris, elle constituerait ainsi une sorte de pénétration gratuite en faveur des houilles anglaises, des grains exotiques, des vins, en un mot, de toutes les productions étrangères, industrielles ou agricoles*<sup>837</sup>. » La chambre de commerce de Dieppe avança encore un argument touchant le renforcement de la centralisation, exprimant la crainte d'un « Paris tout puissant » :

*En cas de succès, ce projet centraliserait davantage encore la vie commerciale au détriment de la Province où elle se trouve disséminée, il drainerait le travail et les moyens d'existence de nos populations ouvrières, et c'est là une considération sociale des plus graves, qui peut à juste titre, inquiéter le législateur*<sup>838</sup>.

## **2. Une « alliance » contrenature entre les compagnies de chemin de fer et la batellerie.**

---

<sup>835</sup> *Ibid.*

<sup>836</sup> Jean-Charles Asselain, *Histoire économique...* tome 1, pp.179-180.

<sup>837</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>838</sup> *Ibid.*, p.11.

La controverse autour de Paris port de mer réunit des protagonistes susceptibles d'entrer en concurrence sur d'autres sujets.

#### **a) Le cercle des compagnies de chemins de fer.**

La Société d'études s'efforça de rassurer les chemins de fer de l'Ouest qui, avec la batellerie étaient les premiers concernés par une éventuelle concurrence du canal maritime projeté. Bouquet de la Grye répliqua aux réserves formulées par la compagnie de l'Ouest, lors des séances du 24 et du 31 janvier 1891. Par exemple, il reconnut la transformation du pont de chemin de fer d'Argenteuil en pont-mobile susceptible de créer des difficultés d'exploitation sur la ligne « *et qu'en réalité, de toutes les objections faites par la compagnie, celle-là doit être prise en compte* ». Imaginant une variante avec un pont fixe de 22 m au-dessus du plan d'eau, il conclut :

*En résumé, nous pensons que l'on peut surmonter ou obvier à toutes les difficultés signalées par la Compagnie de l'Ouest et qu'après une étude détaillée faite en commun, on arrivera à adopter des solutions qui ne feront subir à la Compagnie aucune gêne sérieuse et par suite ne pouvant donner lieu à aucune demande d'indemnité<sup>839</sup>.*

La compagnie de l'Ouest formula des réserves surtout d'ordre technique : mise en circulation de nombreux trains de voyageurs du fait de l'établissement d'une bifurcation avec une gare de triage au Manoir, transfert de la gare d'Argenteuil, substitution du pont mobile d'Argenteuil remplaçant le pont fixe alors en place<sup>840</sup>... Tout cela induisait des difficultés d'exploitation. Il en résultait un allongement des voies à exploiter sans compensation des frais d'exploitation en résultant, si bien que le public aurait à souffrir du surcroît de parcours, et de conditions de services sensiblement moins favorables...

Les arguments paraissaient à première vue bien innocents. La Compagnie de l'Ouest s'en tenait à des raisons purement techniques, même si elle soulignait les perturbations auxquelles « il y avait lieu de s'attendre ». Les compagnies de chemin de fer ne se sont d'ailleurs guère prononcées sur la question : on compte assez peu de documents émanant des compagnies potentiellement menacées, à savoir la compagnie de l'Ouest et celle du Nord... Il ne faut pourtant pas se leurrer, on retrouvait une stratégie similaire à celle vis-à-vis des voies

---

<sup>839</sup> A.P. D2S<sup>4</sup>/1, Paris port de mer. Complément de la déposition de M. Bouquet de la Grye devant la Commission d'enquête du département de la Seine, p.7.

<sup>840</sup> Voir : A.P. ADS<sup>4</sup>/1, Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Réplique à la réponse du Comité d'Études de Paris port de Mer aux observations présentées par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest sur l'avant-projet du canal de Paris à la mer. Département de la Seine et de Seine-et-Oise, 31p.



navigables<sup>841</sup>. Les critiques étaient rarement directes, souvent on feignait se borner à l'aspect technique du problème... Les arguments étaient malgré tout bien présents, rien ne pouvait être fait, car ces projets pouvaient potentiellement gêner l'exploitation<sup>842</sup>... S'il s'agissait de reconstruire un pont pour accroître ses propres capacités, il y a tout lieu de croire que les compagnies de chemin de fer ne s'y seraient pas opposées !... Dans le cas où la batellerie se trouvait gênée par un pont ferroviaire, cela aurait paru moins sérieux ! Si l'action des compagnies de chemins de fer paraissait bien discrète, c'était sans doute parce qu'elles ont eu recours à d'autres biais, en influençant par exemple les chambres de commerce<sup>843</sup> ou groupes de pression<sup>844</sup>...

## **b) Le cercle de la batellerie.**

Tous les protagonistes hostiles au projet de Bouquet de la Grye s'accordaient<sup>845</sup> sur l'idée que la batellerie s'acquittait très bien de son rôle sur la Basse-Seine pour approvisionner la capitale, la chambre de commerce de Rouen rappelant que son trafic en 1890 avait été multiplié par quinze... Cela signifiait que la batellerie avait une responsabilité dans l'afflux de produits étrangers... Cette accusation n'était pas sans circonstances atténuantes, car c'était le fait de mauvais choix d'aménagement des infrastructures fluviales ;

Le problème se révélait plus complexe dans la mesure où la chambre de commerce de Rouen et de Lille soutinrent ardemment la batellerie, et pour cause : Rouen était un grand port de transit ne pouvait qu'encourager la batellerie et les chemins de fer... La ville avait grandement profité du plan Freycinet, directement grâce à l'amélioration de ses équipements portuaires et indirectement grâce à celle de la navigation en Basse-Seine devenue la plus performante du pays en termes techniques... Ce qui ne manquait pas d'agacer certains partisans de Paris port de mer :

---

<sup>841</sup> L'analyse peut paraître ici un peu abrupte, mais en fait, les compagnies de chemins usèrent du même procédé dans d'autres dossiers délicats dont nous aurons l'occasion d'en parler dans les chapitres suivants quelques années après...

<sup>842</sup> Cela signifie que les intérêts de la batellerie étaient secondaires. Le même argument allait être avancé en 1944, lors de la « guerre des ponts », la SNCF arguant le même argument pour éviter de reconstruire les ponts avec un trop fort tirant d'air, le but étant d'empêcher le maximum de caboteurs de remonter jusqu'au port de Gennevilliers. De même, le port de Bonneuil ne connut qu'un essor tardif : le PLM refusa de hausser le pont situé en aval. Pour notre période, on n'hésitera pas à interrompre la navigation sur le canal Saint-Martin pendant plusieurs mois, pour la construction du métropolitain, et cela aux dépens de la batellerie.

<sup>843</sup> Cette connivence s'observait à travers des publications en commun, comme en témoignait le document suivant : A.P. DS<sup>4</sup>/1, La Chambre de commerce de Rouen et la Compagnie de l'Ouest devant la question de Paris Port de Mer entrevue entre les deux intéressés le 3 novembre 1890.

<sup>844</sup> Ce qu'on qualifierait aujourd'hui d'action de lobbying...

<sup>845</sup> En excluant la Compagnie de l'Ouest dont la position était « particulière » sur cette question pour des raisons évidentes...

*Rouen, ville de 124 000 habitants est un port uniquement de transit, ne consommant rien des marchandises exotiques qu'il reçoit. Dans son égoïsme, Rouen veut s'accaparer le monopole de fournisseur de Paris, qu'il considère comme son rival et qu'il veut conserver sous sa tutelle*<sup>846</sup>.

Le milieu batelier aurait pu *a priori* défendre Paris port de mer, dans la mesure où la navigation sur la Basse-Seine se trouvait améliorée en limitant la longueur du parcours grâce à la suppression des boucles du fleuve. La Société d'études Paris-Port de Mer avait cependant pour dessein plus ou moins délibéré d'éliminer la batellerie, comme en témoignait son refus de toute exonération de droit au cas où celle-ci aurait désiré emprunter le canal. La marine fluviale se sentait ainsi menacée et s'était rangée dans le camp des adversaires de Paris port de mer. Ce sentiment ressort du rapport d'un membre du Syndicat du bassin de la Villette et des canaux adjacents, présentée à l'assemblée générale du 9 mai 1911. Il s'agissait d'un avis « défavorable à la création qui est proposée, d'un Canal maritime aboutissant à Clichy<sup>847</sup>. » Malgré l'hostilité exprimée, ce document reconnaissait tout de même la faisabilité technique du dernier projet de Bouquet de la Grye:

*Ou aussi des canaux maritimes déjà existants ou en construction, et des brochures de propagande citant Suez ou Panama ; la prospérité du premier ne prouve pas l'utilité du canal maritime de Paris, puisque les buts à atteindre sont différents ; quant à Panama, il vaut mieux ne pas en parler. Au surplus, nous ne croyons pas qu'aucun ingénieur n'ait jamais mis en doute la possibilité matérielle de construire le canal maritime de Paris : seule la question commerciale et économique est en jeu*<sup>848</sup>.

Ce rapport s'était inspiré lui-même de ceux de M. Mallet présenté à la Fédération des industriels et Commerçants et de M. Lavaud du Syndicat de la Marine, autre représentant des intérêts de la batellerie<sup>849</sup>. Les reproches du Syndicat du Bassin de la Villette contre le projet Paris port de mer portaient sur l'éloignement du port de Clichy des centres économiques et de consommation rendant indispensables le recours à des camionnages :

---

<sup>846</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Amédée JOUY, Il faut prolonger Paris port de Mer pour assurer la Défense Nationale, Argenteuil, mars 1914, p.13.

<sup>847</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Syndicat du Bassin de La Villette et des canaux adjacents (8 quai de la Seine, Paris 19<sup>ème</sup>), Note sur le Projet « Paris port de mer », par Jules Couvreur, 1911, p.14.

<sup>848</sup> *Ibid.*, p.9.

<sup>849</sup> Diverses compagnies de navigation avaient exprimé leurs réticences lors de l'enquête de l'automne 1890 (*op. cit.*, p. 17) : la Compagnie du touage de la Basse-Seine à l'Oise, la Compagnie du touage de Conflans à la mer, la Compagnie de touage et de remorquage de l'Oise, Syndicat de la Marine, Compagnie de touage et de remorquage de transports. Cette énumération est éloquent. Comme on peut le constater, il s'agissait majoritairement de sociétés de touage qui avaient bénéficié d'un certain oligopole pour la traversée de la Seine entre Conflans et Corbeil, le halage ayant été prohibé depuis 1854 dans la traversée de Paris. Ces compagnies se trouvaient toutefois gravement menacées par l'essor de la navigation à vapeur et plus spécifiquement des remorqueurs, capables de transporter davantage de navires, et ayant profité des aménagements sur la Seine. Paris port de mer aurait porté un coup fatal à leur activité. D'ailleurs, la prise de position de Charles Lavaud n'était pas anodine, puisqu'il se trouvait justement à la tête d'une société de touage. Celle de la société travaillant sur l'Oise correspondait plutôt à la crainte de favoriser les importations de charbons étrangers en basse Seine. Là encore, les intérêts n'apparaissent pas strictement convergents.

*Si les usagers de ce bassin [le bassin de la Villette] et de ses canaux adjacents ont choisi les emplacements qu'occupent leurs usines et leurs chantiers, ce n'est pas arbitrairement ni pour le vain plaisir de payer annuellement à la Ville de Paris les 1 266 000 francs de droits de navigation qu'elle perçoit, leur situation leur a été imposée par les nécessités de leurs expéditions, de leurs approvisionnements et de l'alimentation de leur clientèle<sup>850</sup>.*

Jules Couvreur estimait que le camionnage pour Paris aurait coûté au moins de 4 à 5 francs la tonne, la réexpédition par péniche ou par chaland ne s'élevait selon son estimation de moins de 1,25 francs à 1,50 francs la tonne. Il doutait que les économies réalisées par les navires de mer remontant par le canal fussent évidentes. Selon le projet de loi Leboucq, elles auraient été d'un franc la tonne contre quatre francs par tonne sur le fret d'alors, perçu de Rouen à Clichy. Ce maigre rabais avait été calculé sur la base d'un fret de quatre francs. Or, on payait couramment, selon le même document, moins de 2,50 francs par tonne de Rouen à Clichy pour des chargements complets, voire même 2 francs. S'ajoutait à cela le fait que l'amélioration du port de Paris réduisait encore le fret en activant le déchargement des péniches :

*Il est, du reste, évident que l'amélioration de l'outillage des ports de Paris, n'est pas subordonnée à la réalisation du projet « Clichy Port de mer » et on a déjà fait observer que toutes les mesures qui seront prises pour activer le déchargement des chalands permettant la diminution des frets perçus par ceux-ci<sup>851</sup>.*

L'ennui était que beaucoup de ces navires n'auraient pas eu de fret de retour : si en navigation maritime, le trajet long s'avère souvent plus avantageux, mais Paris, grand port fluvial de consommation, ne pouvait offrir de fret de retour, car la région n'était pas un bassin minier. Le coût du transport importait peu à l'industrie du luxe, prenant plutôt en compte la rapidité et la souplesse du mode choisi... Il ne fallait pas entendre par « *souplesse* », que le transport fluvial était totalement rigide : pour être rentable, il devait transporter de grosses quantités, avec des marchandises groupées... Toutes ces raisons faisaient préférer aux industries du luxe le train plutôt que la batellerie :

*Mais quel fret de retour peut procurer une région dépourvue de charbons et de minéraux ? Les articles de luxe qui sont la spécialité de l'industrie parisienne ne représentent pas un tonnage important : ils doivent surtout être transportés vite et ils n'iront pas toujours rejoindre où qu'ils soient, les grands paquebots en partance ; et personne n'a jamais pu espérer voir les transatlantiques remonter la Seine<sup>852</sup> !*

Le Syndicat du bassin de la Villette émettait ainsi de profonds doutes quant à la viabilité économique du projet, car ne correspondant pas réellement aux besoins des usagers parisiens, ni aux pratiques des armateurs maritimes, ni même sur le plan technologique comme en

---

<sup>850</sup> *Idem.*, p.6.

<sup>851</sup> *Ibidem.*, p. 8.

<sup>852</sup> *Ibid.*, p.7.

témoignait la dernière phrase. Le canal envisagé se révélait en effet mal adapté à la voile<sup>853</sup>. Les tirants d'eau prévus par la Société d'études étaient ou allaient être largement dépassés. En revanche, Jules Couvreur suggéra d'acheminer jusque dans la capitale des « chalands de mer », dont le trafic ne nécessitait que quelques perfectionnements :

*Ces perfectionnements peuvent se continuer, ces essais peuvent se faire, modestement, sans augmenter le mouillage actuel, sans aliéner aucune partie du domaine public, sans entraver la circulation sur les ponts. Il est vrai qu'ils n'ont pas pour eux le prestige des mots ni les formules brillantes ; mais le commerce et le public s'en consoleront si, à défaut du mirage, ils ont la réalité*<sup>854</sup>.

L'économiste Paul de Rousiers, dans un ouvrage sur les grands ports de France<sup>855</sup>, suggéra cette idée, s'inspirant de l'emploi des chalands de mer dont les Allemands firent un grand usage. Ces navires effectuaient de courtes traversées afin d'amener à Paris des marchandises sans transbordement<sup>856</sup>. Jules Couvreur soulignait que le canal de Manchester ne constituait pas une panacée : ouvrage certes, remarquable, mais qui montra ses limites. Louis Molinos, professeur d'honneur de la Société des Ingénieurs Civils de France, président au Conseil d'administration de la Société Générale de Touage et de remorquage, dans son *Examen critique du Projet de canal de Clichy à la mer*<sup>857</sup> fit observer que le canal de Manchester avait été imaginé d'après une conception « *parfaitement raisonnable et fort différente du canal actuel*<sup>858</sup> », car construit sur terre le long de la Mersey et non sur le lit d'un fleuve. Ce canal n'offrait que peu de sinuosité. La ville de Manchester l'avait creusé en vue de pallier sa dépendance à l'égard de Liverpool qui percevait des droits onéreux. Or, les conditions de navigation n'y étaient pas toujours aisées : le passage de deux navires simultanément, l'un à la descente, l'autre à la remonte, ne se révélait pas possible partout.

Jules Couvreur se gardait bien d'invoquer le véritable grief contre ce canal maritime. Le port de la Villette avait grandement profité des travaux d'amélioration de la navigation sur la Seine, particulièrement sur la Basse-Seine. En effet, le canal Saint-Denis avait été remarquablement amélioré<sup>859</sup>. Le bassin de la Villette figurait ainsi parmi les principaux bénéficiaires du plan Freycinet. Le canal Saint-Denis n'était pas vraiment en mesure de recevoir des navires de mer. L'établissement d'un port concurrent dans la zone de Clichy (situé près de son embouchure à la Briche) signifiait potentiellement un détournement

---

<sup>853</sup> Cf. les dires de la chambre de commerce de Rouen et de la municipalité de Rouen dans les pages précédentes...

<sup>854</sup> *Ibid.*

<sup>855</sup> Paul de Rousiers, *Les grands ports de France ; leur rôle économique*, Paris, Armand Colin, 1909, p.106.

<sup>856</sup> On développera cette question dans les pages consacrées au transport fluvio-maritime.

<sup>857</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Louis Molinos, *Examen critique du Projet de canal de Clichy à la mer*, 1911, 38p.

<sup>858</sup> *Ibid.*, p.28.

<sup>859</sup> Voir la troisième partie du chapitre III.

significatif de son trafic. De toute évidence, Paris port de mer n'était pas une bonne idée pour les usagers du port de la Villette...

Les compagnies de touage se montraient parmi les plus farouches adversaires de Paris port de mer, à l'instar de M. Molinos. Il estimait que le projet n'avait aucun lien avec les inondations et que le soi-disant avantage que procurait un transbordement accompli à Clichy, et non plus à Rouen, aurait été au mieux dérisoire. Concernant le prix du fret, l'auteur de la plaquette nota que celui-ci variait de 1,75 à 2,25 francs la tonne entre Rouen et Clichy, chiffre irréalisable avec les moyens préconisés... Le fret du chaland devenait bien plus dispendieux, proportionnellement, entre Clichy et Bercy que de Rouen à Bercy ! La batellerie transportait une tonne de Rouen à Tolbiac pour 2,25 francs, un chaland aurait pris au moins 1,25 franc, à ajouter au trois francs de redevance prévus par les promoteurs du projet, c'est-à-dire 4,25 francs, plus le prix de la remonte du navire. Les partisans de Paris port de mer croyaient pouvoir exporter à Paris les minerais de l'Est. Ils envisageaient ainsi l'expédition des minerais de Briey à Villeneuve-Saint-Georges. Le prix du transport par l'Est et la Ceinture s'élevait au taux le plus réduit, de 6,80 francs par tonne, ou en wagons spéciaux de 6,30 francs. Le prix du fret pour un port britannique ne pouvait être inférieur à 3 francs, en supposant un fret de retour de charbon ou coke, soit 9,30 francs et en incluant les manutentions. Si l'on ajoutait 4,50 francs d'achat, prix minimum, le prix de revient total se montait à 13,80 francs. Le minerai de l'Est était malheureusement pauvre, d'une teneur en fer de près de 34% : il ne pouvait supporter de longs transports. L'auteur concluait que ces prix posaient un obstacle insurmontable pour l'introduction du minerai de fer de l'Est vers la Grande-Bretagne...

Louis Molinos en déduisait que le fret de sortie ne pouvait être fourni que par des matières lourdes, matières premières, matières fabriquées... Les industries de grosse mécanique, de chaudronnerie, etc. émigraient, chassées par le coût de la vie et la hausse de celui de la main d'œuvre. Il estimait que les prix de revient du pays ne lui permettaient pas d'exporter : « *Comme matière et main d'œuvre ils sont supérieurs à ceux de nos voisins, et les charges nouvelles dont l'impôt menace l'industrie française, ne peuvent que faire empirer la situation*<sup>860</sup>. » Le port de Paris était avant tout un port de consommation, n'offrant aucun fret de retour, et ce, même si le trafic venait à croître dans des proportions colossales : « *Le mouvement du port de Paris augmentera probablement sans cesse avec l'accroissement de la population, de ses constructions, etc. Mais sera toujours pour la consommation ; Paris continuera à absorber sans rendre*<sup>861</sup>. » Puis il examina les facilités et les délais de

---

<sup>860</sup> Cit. dans G. Lemarchand, Rapport... *op.cit.*, p.367.

<sup>861</sup> *Ibid.*

navigabilité entre Paris et Rouen. La tonne aurait été payée, y compris le droit de trois francs, près de quatre francs jusqu'au port de Clichy, somme à laquelle s'ajoutait le transbordement sur les chalands à effectuer, soit à Rouen, soit à Clichy ainsi que la location desdits pour transporter la marchandise chez le consommateur coûtant au moins en moyenne 1,25 franc au Port-à-l'Anglais et au bassin de la Villette. Cela donnait un ensemble de 5,25 francs, le prix moyen perçu pour la batellerie pour ces diverses destinations étant de 2,50 francs suivant les contrats en cours.

La Chambre Syndicale de la Marine se montra tout aussi hostile au projet. M. Lavaud, ingénieur des Arts et Manufactures publia un rapport hostile au projet de la société d'études. Les promoteurs de Paris port de mer ne défendaient, à ses yeux, qu'une chimère :

*Paris port de mer... Formule prestigieuse et suggestive ! Elle a suffi à provoquer le mouvement d'opinion auquel nous assistons en ce moment, mouvement possible seulement en un pays où l'on se paye facilement de mots, sans se donner la peine d'aller au fond des choses. Quel but poursuivent véritablement les promoteurs de cette affaire ? On est en droit de se poser cette question quand on voit le soin qu'ils apportent, non seulement à faire illusion sur les avantages à retirer de l'entreprise, mais encore à créer une sorte de mirage sur son essence même<sup>862</sup>.*

Ce canal maritime n'en n'était, pour lui, d'ailleurs pas réellement un : s'il pouvait accueillir les navires de mer de plus fort tonnage, les conditions de navigation de canal se seraient révélées immanquablement pénibles :

*Pourquoi dénommer Canal maritime de Paris-Port de Mer une voie navigable que, de leur aveu même, il est de toute impossibilité de faire aboutir à Paris, et qui, en aucun cas, ne peut être un canal, mais doit fatalement demeurer une rivière extrêmement sinueuse, avec des courants quelquefois fort intenses, et tout à fait impropres à la navigation des bâtiments de mer<sup>863</sup>.*

Il ne fallait pas s'attendre à voir arriver dans la capitale des transatlantiques :

*Mais avouer que tous les efforts, quels qu'ils soient, ne peuvent aboutir qu'à Clichy-Port de Mer, que les transatlantiques seront toujours dans l'impossibilité de doubler le Trocadéro : c'est mettre à mal le prestige de l'opération projetée et éteindre l'ardeur de ceux dont il faut entretenir l'illusion, afin d'en obtenir le concours financier indispensable à la réalisation de l'affaire<sup>864</sup>.*

S'il ne contestait pas la faisabilité technique du projet - les experts s'accordaient pour la plupart sur ce point -, il qualifiait les perspectives de trafic attendues par ses promoteurs de

---

<sup>862</sup> Archives de la section des canaux de Paris, Syndicat de la Marine (navigation Intérieure), étude du projet « Clichy-port-de-mer, par Charles Lavaud, ingénieur des arts et manufactures, membre de la chambre Syndicale de la Marine, février 1911, p.1.

<sup>863</sup> *Ibid.*

<sup>864</sup> *Ibid.*

« fantasmagorie ». Le projet devait non pas améliorer le fret, mais aggraver le prix du fret de la marchandise transportée :

*en outre, contrairement à l'attente de certaines personnes mal informées ou éblouies par une fantasmagorie de chiffres, il en résulterait non une économie, mais une aggravation<sup>865</sup> dans le prix du fret de la marchandise transportée d'un point quelconque du globe à Paris et vice et versa<sup>866</sup>.*

M. Lavaud<sup>867</sup> examina successivement le prix de revient de l'opération, évalué à 188 millions par les promoteurs du projet alors qu'il évaluait personnellement à 800 millions de francs. Il réfuta un à un les arguments en faveur du projet, se basant sur la comparaison de navigabilité des canaux de Suez, de la mer du Nord, de Corinthe, de Manchester et de Kiel... Il mit en évidence des difficultés de navigation à la descente, le danger des ponts mobiles, ponts-routes et de chemin de fer. La durée du trajet semblait bien supérieure à celle envisagée par la Société d'études Paris-Port-de-Mer, le tirant d'eau, même de 7,20 m semblant insuffisant. Les avantages militaires lui paraissaient tout aussi illusoire dans la mesure où l'ennemi pouvait se contenter de démolir un seul ouvrage d'art et de barrer la rivière pour faire échouer les navires. Il ne fallait pas non plus perdre de vue les frais de fonctionnement considérables, notamment pour entretenir le chenal. L'ouvrage nécessitait effectivement un nombre considérable de fonctionnaires. Au fond, les recettes espérées par les intéressées s'avéraient, d'après lui, chimériques, recouvrant à peine les frais de premier établissement.

La batellerie semblait manifestement se satisfaire d'une situation qui s'était révélée fructueuse pour elle. Les travaux lancés dans le sillage du plan Freycinet avaient contribué à un accroissement sans précédent du trafic. La fonction de Paris en tant que port de consommation semblait leur convenir, et ils n'avaient aucun intérêt à remettre en cause cette situation. Les représentants de la batellerie, tout au moins, ceux qui ont laissé des traces, ne formulaient aucune revendication quant à l'amélioration d'une liaison fluviale entre l'Est et Paris, ce qui tend à montrer qu'ils ne se souciaient guère d'exporter la production nationale... Les compagnies de touage avaient tout intérêt pour le statut quo, ce qui les distinguait du Syndicat du Bassin de la Villette, qui ne s'était pas montré hostile à l'idée d'acheminer des chalands de mer jusqu'à Paris, puisque ses usagers pouvaient en tirer profit.

---

<sup>865</sup> Souligné dans le texte original.

<sup>866</sup> *Ibid.*

<sup>867</sup> Avant d'être un membre éminent de la chambre de commerce de Paris, Charles Lavaud est entré dans une société de touage sur la Seine. Son opinion s'avère caractéristique du lobby batelier. Il n'avait que peu d'intérêt à des travaux impliquant l'approfondissement de la Seine, et signaient alors l'arrêt de mort du touage. Il ne fait guère de doute que même s'il avait jugé faisable le projet de Bouquet de la Grye, il l'aurait de la même façon rejeté.

## C. Les défenseurs de Paris port de mer.

---

### 1. Enthousiasme pour une idée.

---

Il convient à présent d'examiner de plus près les défenseurs du projet de Bouquet de la Grye. On a évoqué la création de la Société d'études Paris-Port-de-Mer, la vie du concepteur du projet. Or, des groupes de pression, parfois même assez puissants, se disaient prêts à soutenir ce projet. Les adversaires appartenaient plus ou moins à la sphère économique ou administrative -le corps des Ponts-et-Chaussées-, la Compagnie de chemin de fer de l'Ouest, les villes portuaires de l'Atlantique et de la Manche, les industriels du Nord, dans une moindre mesure, la batellerie, les régions agricoles du Centre, et ce, pour des raisons très différentes, car étant rivaux entre eux...- tandis que les défenseurs relevaient plutôt de groupes sociopolitiques : députés, mairie, départements, plus particulièrement le département de la Seine, municipalité de Paris, militaires, société géographique commerciale de Paris...

De prime abord, leurs arguments, à la différence des intérêts hostiles, se révélaient plutôt homogènes, quoique plus flous. Il serait injuste d'affirmer que « Paris Port de Mer » relevait du fantasme, d'un rêve irréalisable... Les partisans de « Paris port de Mer » n'étaient pas tous des fantaisistes, totalement ignorants des réalités techniques et scientifiques, mais au contraire, on rencontrait des ingénieurs, des intellectuels, des scientifiques, des militaires... Autrement dit, des individus appartenant à des milieux « convenables ». Bouquet de la Grye, membre de l'Institut avait une réputation incontestée et bénéficiait d'un réel respect, même de la part de ses détracteurs. Cela explique la portée politique de ses projets et pourquoi l'administration des Ponts et Chaussées prit la peine d'examiner ses projets qui, s'ils avaient été émis par une autre personne moins prestigieuse, n'auraient certainement pas été examinés par le Conseil des Ponts et Chaussées... Jamais les détracteurs des différents projets de la Société d'études ne mirent en cause les compétences de M. Bouquet de la Grye, ni même la faisabilité, mais son coût jugé exorbitant, son inadaptation aux réalités maritimes de l'époque, aux réalités économiques...

Les défenseurs de « Paris port de mer » ne se privèrent pas, quant à eux, de vanter les mérites de l'ingénieur hydrographe. La municipalité de Paris s'exprima ainsi à propos de ce dernier en 1887 : « *L'auteur, M. Bouquet de la Grye, a un nom et une autorité qui méritent*



*tout d'abord une grande confiance*<sup>868</sup>.» Quels étaient les intérêts économiques favorables à Paris port de mer ? On a montré qu'il s'agissait de la région parisienne prise dans son ensemble, ou de régions ne revêtant aucun réel intérêt en jeu : chambre de commerce des Hautes-Alpes, d'Auxerre<sup>869</sup>... Le projet de Bouquet de la Grye suscita, au demeurant, un vif enthousiasme, comme en témoignaient divers discours enflammés :

*Tout démontre que ce magnifique et utile projet va se réaliser prochainement ; il importe donc d'y songer et de faire en sorte pour le jour où il faudra donner à cette belle création toute l'activité qu'elle comporte (Applaudissement) [...] la loi que le commerce attend pour nous mettre sous ce rapport, au même rang que les nations étrangères et nous permettre de lutter victorieusement avec elle dans la voie du progrès et de la liberté ! (Salve d'applaudissements)*<sup>870</sup>.

Les milieux coloniaux et libre-échangistes se montraient particulièrement intéressés par l'idée de relier la capitale à la mer. La Société des études coloniales et maritimes avait, dans sa séance du 27 septembre 1890, manifesté son soutien aux différents projets de Bouquet de la Grye dès 1880 et 1881. Elle qualifia le projet de 1890 de « prestigieux » : « *C'est au nom de cette solidarité, au nom des intérêts généraux du pays que nous avons l'honneur, Messieurs, de vous prier de répondre à la demande du Gouvernement en émettant un avis favorable à la création d'un canal maritime reliant Paris à la mer*<sup>871</sup>.»

Les arguments développés en faveur du projet se révélaient somme toute assez classiques : faire de Paris un pôle commercial majeur<sup>872</sup> : « *Paris devenu un grand entrepôt de distribution, un grand centre commercial, s'intéressera à toutes les questions fluviales, maritimes, coloniales, et apportera dans toutes ces questions, par solidarité nationale, le puissant appoint de son influence*<sup>873</sup>.» Cet important pôle de commerce était censé concurrencer les grandes cités portuaires telles que Londres et Anvers : « *La France tributaire de l'étranger pour la majeure partie de son commerce maritime, n'a même pas le bénéfice de voir sur son territoire plusieurs millions de tonnes de marchandises qu'elle importe et qu'elle exporte ; le port d'Anvers, notamment, qui est, au point de vue économique déjà sous la main*

---

<sup>868</sup> ACCIP IV-4.61(9), Rapport présenté par M. Guichard, au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission sur divers projets adressés au Conseil municipal de Paris et relatifs à l'établissement d'un port maritime, Paris, 24 mars 1887, p.13.

<sup>869</sup> Le cas d'Auxerre paraît quelque peu surprenant, dans la mesure où il s'agissait d'une région agricole, qui, à l'instar de celles du Centre, aurait dû craindre les importations de produits agricoles, notamment de céréales. Sans doute, les acteurs économiques espéraient-ils un nouveau souffle à une région économique plutôt sur le déclin à cette époque ? La chambre de commerce d'Auxerre espérait peut-être une impulsion pour son industrie... Quoiqu'il en soit, la raison reste ouverte.

<sup>870</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Extrait des discours prononcés lors du Congrès commercial international, 19 septembre 1890. L'extrait du premier discours cité est de M. Couste, président de la chambre de commerce de la Seine, le second de M. Boverat, président de la Compagnie des Courtiers Assermentés.

<sup>871</sup> À Messieurs les Présidents et Messieurs les Membres des Chambres de Commerce, Société d'Études coloniales et Maritimes, Paris, 27 septembre 1890.

<sup>872</sup> Le terme est anachronique, mais il reflète bien l'esprit du projet.

<sup>873</sup> *Idem.*, p.3.

de l'Allemagne, lui prend un trafic estimé à 3 millions de tonnes<sup>874</sup>.» La Société d'études coloniales estimait que le projet Bouquet de la Grye ne pouvait nuire aux intérêts des compagnies de chemins de fer, ni même au Chemin de fer de l'Ouest qui « *a perdu tout ce qu'il peut perdre, soit les quatre cinquième de son trafic*<sup>875</sup> », le trafic ramené par cette réalisation « grandiose » ne pouvant qu'accroître les perspectives de trafic. La chambre de commerce française de Bruxelles<sup>876</sup>, elle aussi, se rangea parmi les partisans du projet.

## **2. Les chambres de commerce : un soutien non sans ambiguïtés.**

---

Les chambres de commerce furent consultées par le ministre des Travaux publics pour exprimer leur avis sur la question. Elles furent nombreuses à se prononcer favorablement. La chambre de commerce d'Auxerre répondit positivement, car elle jugeait le projet comme encourageant le commerce en général. Ce fut d'ailleurs l'avis de beaucoup de chambres de commerce favorables. Ce fut néanmoins la chambre de commerce de Paris dont le rôle fut le plus important dans l'affaire, étant concernée le plus directement. Une de ses préoccupations au XIX<sup>e</sup> siècle consistait à réduire le prix des marchandises<sup>877</sup>, ce qui l'amena à soutenir toutes initiatives susceptibles de favoriser le commerce, par le développement d'infrastructures de transport et d'entrepôt présentant des perspectives intéressantes... C'est la raison pour laquelle elle encouragea la concurrence entre les divers modes de transport, craignant une hégémonie des chemins de fer, dont elle reconnaissait aussi la nécessité<sup>878</sup>. Elle s'était posée pour cela en défenseur de la voie d'eau et exprima le 9 mars 1871 l'avantage que pouvait procurer l'arrivée directe à Paris de navires de fort tonnage. Toutefois, une note du 24 janvier 1911<sup>879</sup> soulignait, pour ce qui était de Paris port de mer, que la Chambre de commerce de Paris ne s'y intéressa qu'assez tard : « *Elle [la chambre de commerce de Paris] a, à plusieurs reprises exprimé l'avis qu'il serait avantageux de voir arriver directement à Paris des navires de fort tonnage, mais jusqu'en 1888, les divers projets présentés lui ayant paru trop incertains, elle ne crut pas pouvoir les prendre en considération*<sup>880</sup>.»

---

<sup>874</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>875</sup> *Ibid.*

<sup>876</sup> Là encore, la prise de position s'avère difficilement explicable. Sans doute, ses membres ne se sentirent pas concernés... Ou y-avait-il un lobby colonial ?

<sup>877</sup> Consulter la thèse de Philippe Lacombrade, pp.

<sup>878</sup> *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris 1803-2003. Histoire d'une institution*, Genève, Droz, 2003, p.

<sup>879</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Note du secrétariat, 24 janvier 1911.

<sup>880</sup> ACCIP IV-4.61 (10), *Ibid.*, p.1.

Ce ne fut, semble-t-il, qu'avec le projet de la Société d'études de Paris-Port de mer que la chambre de commerce de Paris se mit à soutenir activement Paris port de mer, y percevant une entreprise sérieuse avec des hommes compétents, tels que MM. Bouquet de la Grye et Thomasset. Elle trouvait d'autant plus intéressant ce projet, qu'il ne devait pas se réaliser grâce à un fonds public, mais par un financement privé, ne comportant ni subvention, ni garantie de l'État. En ce sens, elle restait fidèle à son positionnement libéral<sup>881</sup>. Bien entendu, elle pensait que ce projet permettait à la France, Paris plus spécialement de rattraper le retard commercial français à l'égard des ports du Nord. Ces derniers avaient capté une partie du trafic, tels que les cotons allant vers l'Est et les Vosges, et cela malgré l'excédent de distance entre le Havre et l'Est par voie ferrée de 150km par rapport à Anvers : « *Il ne s'agissait donc plus d'un rêve sans consistance, mais d'un projet qui, sous la forme nouvelle se renferme dans les limites du possible, en se contentant d'amener à Paris les navires qui peuvent dès à présent, parvenir jusqu'à Rouen* <sup>882</sup>. »

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées appela la chambre de commerce de Paris à se prononcer sur la question préjudicielle de savoir s'il fallait accorder à la société demandeuse par voie de concession, un monopole de 99 ans ou même d'une durée moindre sur la Seine, autrement dit le domaine public. La chambre consulaire se prononça favorablement dans sa séance du 19 avril 1889<sup>883</sup>. Elle répondit que cette demande de concession avait des précédents : les compagnies de chemins de fer pour la traversée des routes, fleuves et rivières, et ce, pour une même durée. Il en allait de même pour diverses compagnies de tramways ayant été autorisées à emprunter des routes nationales ou départementales pour leur voie. En outre, on autorisait l'immersion d'un câble de tonnage dans le fleuve. La chambre de commerce de Paris ne voyait par conséquent aucun inconvénient majeur à accorder cette concession. Elle émit néanmoins quelques réserves, notamment pour garantir la jouissance du chenal de l'époque ou d'un équivalent durant l'exécution des travaux, l'achèvement desdits travaux dans les délais déterminés et la reprise par l'État sans aggravation de charges pour les contribuables, si l'exploitation par la société concessionnaire ne correspondait pas au cahier des charges.

---

<sup>881</sup> Elle n'avait, en outre, à ne fournir aucun soutien financier...

<sup>882</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Lettre de la Chambre de commerce de Paris à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, n.d., p.2.

<sup>883</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Procès-verbal de la séance du 20 décembre 1899.

La Société d'études s'était évertuée à appeler le soutien de la chambre consulaire parisienne comme en témoignait le procès-verbal de la séance du 20 décembre 1899<sup>884</sup>. M. Bouquet de la Grye avait effectué une visite au président<sup>885</sup> de la chambre de commerce de Paris dans le but d'obtenir son soutien. L'affaire Paris port de mer avait ressurgi de l'actualité en raison des décisions prises par le Conseil général de la Seine et du Conseil municipal de Paris qui avaient demandé aux ministres des Travaux publics et du Commerce de tâcher d'obtenir la réalisation du projet, avec en tout cas la mise à l'étude au Parlement. La Chambre des Députés avait d'ailleurs effectivement mis à l'ordre du jour l'étude du projet.

L'attitude de la chambre de commerce parisienne n'était pourtant pas sans ambiguïté. Elle s'était montrée globalement favorable à la question, même si certains de ses membres émit de sérieuses réserves quant à la viabilité commerciale du projet de Bouquet de la Grye<sup>886</sup>. Le président de la chambre de commerce de Paris estimait que la démarche de son institution s'inscrivait désormais dans la suite de l'action de la municipalité de Paris, du Conseil Général de la Seine et de la Chambre des Députés. M. Sciama, membre de la chambre de commerce de Paris rapporta de son entretien avec M. Bouquet de la Grye, que celui-ci reprochait aux rapports de la chambre consulaire d'être trop légers, quoique favorables, ajoutant qu'elle avait plutôt reconnu l'intérêt possible pour le commerce de la capitale qu'un avis franc... Il demandait une étude plus approfondie qui aurait servi de pièce pour soutenir son projet, même s'il ne réclamait pas un avis favorable immédiat. Cela signifiait donc que la chambre de commerce ne s'était que modérément intéressée à la question. M. Lainey, autre membre de la chambre, doutait de la viabilité commerciale du projet et qu'une étude était nécessaire :

*Il est d'autant plus à propos que la question soit renvoyée à la Commission N°2<sup>887</sup>, qu'au moins personnellement il ne me paraît pas prouvé que, commercialement, le projet de Paris port de mer, tel qu'il est présenté, soit viable. Cette affaire a besoin d'être étudiée ; elle trouvera probablement une petite, mais cependant une minorité qui voudra se faire entendre<sup>888</sup>.*

Un rapport de la chambre consulaire s'est finalement prononcé positivement au projet de Bouquet de la Grye<sup>889</sup>. Discuté lors de la séance de la chambre du 7 mars 1900, le débat autour de ce rapport illustre les contradictions au sein de la chambre<sup>890</sup>... Les discussions

---

<sup>884</sup> ACCIP IV 4.61 (9), Lettre du Président de la Chambre de commerce de Paris au Ministre des Travaux Publics, 17 novembre 1890.

<sup>885</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Lettre du Ministre des Travaux Publics au Président de la Chambre de Commerce de Paris, 11 décembre 1890.

<sup>886</sup> Le Jules Couvreur cité comme défenseur des intérêts de la batellerie, au nom du Syndicat du bassin de la Villette, était également membre de la Chambre de commerce de Paris...

<sup>887</sup> Commission des voies et moyens de communication.

<sup>888</sup> *Ibid.*, pp.5-6.

<sup>889</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Rapport présenté par M. Pozzy au nom de la Communication des Voies et Moyens de Communication, 1900, 19p.

<sup>890</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Procès-verbal de la séance du 7 mars 1900.

s'étaient révélées assez houleuses. Le contenu même du rapport Pozzy fut vivement contesté. Le directeur du PLM, M. Noblemaire critiqua un certain nombre des chiffres fournis<sup>891</sup>. Il en allait de même pour les sorties du futur port, dont le chiffre semblait exagéré compte tenu de celles du port de Paris d'alors<sup>892</sup>. M. Bouquet de la Grye paraissait sous-estimer le coût des dragages des vases amenées par les affluents dont le montant s'élevait à 5 francs le mètre cube, ce qui représentait un total de 250000 francs, ainsi que le temps pour parvenir au tirant d'eau projeté<sup>893</sup>.... Malgré cela, il ne contestait pas le principe même de Paris port de mer : « *Je considère, pour ma part, que la Chambre et Commerce de Paris ne peut formuler une opinion contraire à celle des promoteurs du projet qu'on lui offre : ses conclusions me paraissent être forcément approbatives*<sup>894</sup>. » Il lui semblait que le rapport n'avait pas suffisamment insisté sur le fait qu'à Hambourg, le tirant d'eau était d'après ses informations plutôt faible, soit 4,40 m en basse mer et 6,60 m en haute mer et éloigné de la mer de 130 km. Cela devait constituer un argument de poids pour défendre Paris port de mer :

*J'estime donc qu'il est essentiel, dans le rapport de M. Pozzy<sup>895</sup> de mettre ce fait en valeur, car c'est un argument considérable en faveur de Paris port de mer, que d'établir par l'espérance que malgré le tirant d'eau que d'aucuns appellent faible un trafic colossal peut être fait à Paris, avec 6,20 mètres de tirant d'eau, peut devenir un port de mer très important<sup>896</sup>.*

D'autres membres exprimèrent des objections plus graves encore. M. Lesieur se prononça ainsi contre le projet, car inadapté à l'évolution des navires : « *Exécuter un travail pareil pour des navires de 1500 ou [ou « et » ?] de 2000 tonnes, cela n'en vaudrait véritablement pas la peine. Vous savez que la navigation actuelle comporte des navires jaugeant 5000 tonnes, et que l'avenir est proche où ils jaugeront 8000 tonnes<sup>897</sup>.* » Il rappelait que le canal de Tancarville, primitivement destiné à la grosse navigation, n'avait servi qu'à la batellerie ou encore à de petits caboteurs.

Le projet ne semblait être viable que pour le petit et grand cabotage. Les frets de sortie allaient être fort réduits. Les assurances primes d'assurances devaient en outre grever les finances. M. Lainey et M. Couvreur appuyèrent les propos de M. Lesieur: le tirant d'eau

---

<sup>891</sup> M. Pozzy déclarait les avoir tirés du rapport Descombes et de M. Bouquet de la Grye lui-même : pour le trafic du Havre, M. Noblemaire avançait 3 518 000 t contre les 6 060 000 t avancés par M. Pozzy.

<sup>892</sup> 34%, en 1898, selon lui.

<sup>893</sup> 6,50 m.

<sup>894</sup> *Ibid.*, p.10.

<sup>895</sup> Le Kaiser Wilhem qui avait un tirant d'eau de 7,93 m allait à Brême et non à Hambourg comme c'était écrit dans le rapport, les grands navires s'arrêtant à Wolfenbatten, c'est-à-dire à l'entrée du canal de Kiel... Voir notamment « Le canal maritime allemand et les flottes modernes », in *Revue des Deux Mondes*, 1895, tome 130, p.320. (Auteur anonyme).

<sup>896</sup> *Ibid.*

<sup>897</sup> *Ibid.*, p. 15.

paraissait insuffisant, le fret au retour quasi inexistant... Les difficultés de navigation s'avéraient considérables : on devait craindre un fort taux d'échouage, déjà considérable dans les conditions d'alors, la première année de mise en service du canal de Suez, pourtant sans écluse, ce taux s'était élevé à 52%, d'où un surcroît d'assurance. L'argument le plus lourd était celui avancé par celui de M. Couvreur : la structure même de l'industrie parisienne. Il s'agissait d'une industrie d'artisanat, dont les tonnages étaient somme toute modestes, et qui n'aurait pas éprouvé d'intérêt à avoir recours à ce canal : remplir les navires au retour devenait alors problématique :

*Qu'est-ce que l'industrie parisienne ? C'est de l'industrie artistique, c'est l'industrie des infiniment petits. Et si je pousse dans leurs derniers retranchements ceux qui sont les partisans de ce projet et que je leur demande de quoi ces chargements de 2500 tonnes se composeront, ils seront fortement embarrassés. Or si, comme je le pense, il n'y a pas de fret de sortie, vous êtes en présence d'un droit obligatoire, non de 3 francs 25 mais de 6 francs 50, puisque c'est le tonnage de jauge qui est prohibitif<sup>898</sup>.*

Si l'on s'est concentré sur les objections, c'est qu'elles furent les plus nombreuses, et surtout, les interventions ont été les plus longues, mais personne ne semblait convaincu. M. Suillot, autre membre présent, s'exprima ainsi : « *Je suis prêt à voter les conclusions du rapport si le rapport lui-même ne paraît pas. Je voterais contre si le rapport devait paraître<sup>899</sup>.* » Toute une discussion éclata pour déterminer s'il fallait publier ou non le rapport dans le bulletin de la chambre de commerce et sous quelle forme<sup>900</sup>... Finalement le vœu suivant fut adopté : « *La Chambre de commerce de Paris, rappelant ses décisions antérieures, exprime à nouveau le vœu que le projet de Paris port de mer soit déclaré d'utilité publique<sup>901</sup>.* »

D'où venaient ces réticences ? Un des arguments cruciaux semble avoir été l'évolution de la marine : « *Depuis que nos précurseurs -en 1890- ont émis un avis favorable à Paris port de mer, il s'est passé beaucoup de choses nouvelles en matière de navigation<sup>902</sup>.* » Les objections de certains consuls poussèrent sans doute Bouquet de la Grye à des modifications pour son dernier projet (1907). Il augmenta ainsi le tirant d'eau de son canal à 8 m. L'abaissement du fret fluvial entre Paris et Rouen vint encore appuyer les avis défavorables, ce d'autant plus que certains membres de la chambre de commerce étaient plus ou moins liés à la batellerie, à l'instar de M. Couvreur, président du Syndicat du Bassin de la Villette, qui n'avait pas forcément intérêt à encourager un projet mettant en cause la batellerie qui offrait

---

<sup>898</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>899</sup> *Ibid.*

<sup>900</sup> Facultatif ou à titre d'information.

<sup>901</sup> *Ibid.*, p.34.

<sup>902</sup> *Ibid.*, p.19.

un prix du fret extrêmement compétitif. Les doutes grandirent, même si en majorité, répétons-le, les consuls s'étaient montrés plutôt favorables à Paris port de mer. Les détracteurs au sein de la Compagnie ont cependant contribué à atténuer l'action de leur établissement sur cette question, si bien qu'elle ne joua pas le rôle qu'escomptaient la Société d'études et les partisans du projet...

Les divergences s'accrochèrent les années suivant cette délibération. Le 31 mars 1908<sup>903</sup>, lors de l'examen d'une communication de M. Lionel Rodiguet exhortant la Chambre à intervenir afin d'empêcher les dépenses réalisées au Havre qui auraient nui à Paris port de mer. Les avis au sein de la Chambre se montrèrent effectivement très partagés. M. Soulé estima même que la chambre de commerce de Paris devait joindre ses efforts à ceux de leurs confrères du Havre pour encourager la construction rapide d'une seconde voie ferrée entre la capitale et Le Havre. Par ailleurs, le rapport présenté par M. Mallet, déposé le 26 octobre 1911, adopté et converti en délibération par la chambre de commerce dans sa séance du 8 novembre 1911<sup>904</sup> se montrait beaucoup moins enthousiaste pour Paris port de mer, du moins dans la forme envisagée par la Société d'Études Paris port de mer. Il ne traitait que très peu de la question de Paris port de mer : « *Nous croyons qu'elle a été disséquée depuis quelques mois pour ne plus la discuter*<sup>905</sup>. » Il relativisait largement la question, du moins telle qu'elle avait été envisagée jusqu'à présent :

*mais s'il a été démontré qu'elle est utopique en tant qu'elle conçoit de grands bateaux de mer remontant, non pas à Paris même (il ne saurait en être question) mais seulement à Clichy, elle mérite d'être prise en toute spéciale considération si elle se propose de faire parvenir à Paris les chargements maritimes avec plus de sécurité, plus de régularité, plus de rapidité, plus d'économie*<sup>906</sup>.

Il estimait qu'une hausse de calaison d'un mètre eût contribué à ce résultat dans une large mesure. L'idée de Paris port de mer offrait l'avantage d'accélérer les travaux sur la Basse-Seine pour améliorer les conditions de navigation maritime ou fluviale par l'augmentation des dimensions sous les ponts tant en hauteur qu'en longueur, permettant à la navigation en hautes eaux : « *Elle a, en navigation fluviale, une énorme importance comme en navigation maritime*<sup>907</sup>. »

---

<sup>903</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Note du secrétariat, Canal maritime de Paris à Rouen, 24 janvier 1911.

<sup>904</sup> ACCIP IV-4.61 (10), « Protection contre les inondations dans le bassin de Paris. Navigation de la Seine. « Paris port de mer » », Rapport présenté au nom de la Communication des Voies et Moyens de communication par M. Mallet, déposé le 26 octobre 1911, et adopté et converti en délibération par la Chambre de commerce de Paris dans sa séance du 8 novembre 1911.

<sup>905</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>906</sup> *Idem.*

<sup>907</sup> *Ibid.*

Il ne s'agissait plus nécessairement d'apporter un soutien à des projets aussi grandioses que ceux imaginés dans le passé... Charles Lavaud, spécialiste de la question fluviale au sein de la chambre consulaire, dans son ouvrage sur la navigation de la Seine et du port de Paris écrivit à propos de Paris port de mer : « *Par bonheur, on l'a ramené à de justes proportions*<sup>908</sup> », ajoutant « *et elle aura eu l'immense avantage de créer un mouvement d'opinion en faveur d'une amélioration de la navigabilité sur Seine et du port fluvial de Paris*<sup>909</sup>. » L'amélioration de la navigation fluviale lui paraissait plus pertinente pour baisser les prix des transports. Il notait à ce propos que les prix pratiqués pour les transports par chalands remorqués étaient déjà « *très inférieurs à ceux qu'on pourrait envisager dans l'hypothèse de la réalisation de Paris Port de Mer, tel que l'avait conçu son auteur*<sup>910</sup>. » D'autres facteurs expliquaient ce changement d'attitude, en premier lieu, la composition des membres de la chambre, relevant plus des industries du luxe, moins concernées par conséquent par la navigation, et en second lieu, l'important effort consenti par la compagnie dans le domaine de l'éducation. Cependant, Charles Lavaud avait tout intérêt à empêcher toute concrétisation de Paris port de mer. Si ses arguments paraissaient relever du bon sens, ils dissimulaient mal des arrière-pensées liées à la défense d'intérêts très particuliers. En effet, son statut de spécialiste du transport fluvial tenait au fait qu'en 1893, il était entré en qualité d'ingénieur<sup>911</sup> à la Société Générale de touage et de remorquage pour en devenir par la suite le directeur général<sup>912</sup>. De ce fait, les projets de Paris port de mer représentaient une menace potentielle pour la pérennité de son entreprise.

### **3. Des soutiens politiques à l'appui d'un dessein grandiose.**

---

#### **a) Des appuis instables.**

Paris port de mer ne manqua pas de partisans, bénéficiant notamment d'appuis politiques. On peut affirmer que globalement les pouvoirs politiques se montraient plutôt favorables. Sans doute plus pour des raisons électorales que par réelle conviction<sup>913</sup>. Ainsi, lors du Congrès commercial international qui s'était tenu le 19 Septembre 1890, le ministre

---

<sup>908</sup> Charles Lavaud, 2<sup>ème</sup> section, La Navigation sur la Seine et le Port de Paris, Association française pour le développement des travaux publics, 4<sup>ème</sup> Congrès National des travaux publics français à Paris, les 18, 19 & 20 Novembre 1912, Paris, août 1912, p.1.

<sup>909</sup> *Ibid.*

<sup>910</sup> *Ibid.*

<sup>911</sup> Sorti de l'École Centrale des Arts et Manufactures en 1886.

<sup>912</sup> ACCIP IVI 2.55 (32), Notice biographique de M. Charles Lavaud (1864-1946).

<sup>913</sup> Ce que tend à montrer le début de la nouvelle de Blaise Cendrars sur Paris port de mer...



des Travaux publics, M. Guyot, déclarait : « *je considère que ce serait une politique dépressive que de s'y opposer*<sup>914</sup>. » Deux handicaps majeurs se posaient pour que le soutien politique fût efficace. Le premier résidait dans l'instabilité ministérielle récurrente. Le ministre des Travaux publics, M. Puech quitta effectivement le 1<sup>er</sup> mars 1911 son ministère après un séjour de seulement quatre mois...Le *Journal de la Navigation* notait dans son numéro du 4 mars 1911 :

*Sa situation de député de Paris lui rendait particulièrement délicate son attitude devant la campagne de reprise du projet de Bouquet de la Grye. Il a su concilier l'intérêt général avec les vœux de l'opinion politique en créant la Commission qui procède, en ce moment, dans le calme à l'étude des améliorations pratiques et désirables à réaliser pour l'organisation du Port de Paris, et non de Clichy-Port-de-Mer*<sup>915</sup>.

Ce même journal retenait quelques opinions, dont une défavorable :

*Le projet de Paris port de mer sera bientôt enterré. Avant que la commission nommée par le ministre des travaux publics ait terminé ses travaux, il apparaît dès maintenant que le projet sera abandonné parce que anti-économique, et remplacé par un projet plus sérieux consistant en un approfondissement de la Seine permettant aux chalands actuels de naviguer en temps de crue*<sup>916</sup>.

Cette dernière citation en dit long sur le processus d'étouffement de l'affaire. Les pouvoirs publics créent une commission, afin de satisfaire les passions de l'opinion, plutôt favorable... Mais cet engouement s'estompe en fin de compte, jusqu'à ce que le projet soit rejeté par l'Administration qui s'était déjà faite son propre avis. L'alternance politique facilita ce processus, chaque nouveau ministre créant une commission d'enquête pour examiner l'affaire, ce qui en retardait d'autant l'exécution.... Il s'agissait souvent de gagner du temps. Il est malaisé de déterminer la conviction réelle des différents ministres : étaient-ils sincères ? Menaient-ils un double jeu consistant à satisfaire l'opinion publique tout en ne s'aliénant pas l'Administration, ni les énormes intérêts économiques ayant exprimé leur hostilité à un projet qui les menaçaient directement ?...

La seconde grande faiblesse de Paris port de mer reposait indubitablement sur l'opposition de l'Administration des Ponts et Chaussées qui, comme on l'a vu, rejeta

---

<sup>914</sup> *Op. cit.*, p.4. Le document indique de « vifs applaudissements » et met la déclaration en italique pour la souligner. Avec le recul, ses propos paraissent très ironiques dans la mesure où comme le verra par la suite, il allait devenir un des plus violents détracteurs du plan Baudin et plus largement des projets de construction de canaux. On lui doit effectivement le terme « d'aquatiques » pour désigner les défenseurs des voies navigables. Son projet de loi destiné à poursuivre le programme de travaux publics entamé en 1879 était d'essence libérale, et reposait en grande partie sur l'initiative privée. Le fait que ce soit précisément une société privée qui finançât les travaux pouvait partiellement expliquer son attitude favorable. Voir notamment GUYOT (Yves), *Le Repêchage des cinq cent millions à l'eau, le programme Baudin au Sénat*, 1903, 64p.

<sup>915</sup> ACCIP IV-4.61 (10), *Journal de la Navigation*, samedi 4 mars 1911, N°12, 9<sup>ème</sup> année.

<sup>916</sup> *Ibid.*

poliment, mais systématiquement, tous les projets de Bouquet de la Grye, car ils s'opposaient à leur propre conception de l'aménagement de la Seine. Et c'est en fin de compte le Conseil général des Ponts et Chaussées qui eut le dernier mot. Au fond, ce conseil était la quadrature du cercle, le cercle ultime, le nœud gordien impossible à trancher... Afin de s'en rendre compte, une chronologie de la question s'impose, car très révélatrice du jeu entre les différents pouvoirs<sup>917</sup>.

Ainsi, le vice-amiral Thomasset, président de la Société d'études de Paris port de mer, présenta un projet élaboré par M. Bouquet de la Grye le 6 octobre 1886. Ce même projet fut soumis au Conseil Général des Ponts et Chaussées qui conclut dans un avis du 27 janvier 1887 que le projet proposé soulevait de graves objections et qu'il ne jugeait pas utile d'y donner suite. Le ministre de l'époque ne partagea pas ce sentiment et exigea de la Société d'Études des documents supplémentaires qu'il reçut le 1<sup>er</sup> juillet 1887. Le 1<sup>er</sup> octobre de la même année, une dépêche ministérielle appela les ingénieurs de la navigation à donner leur avis sur le projet, avis qui allait, sans surprise, encore se montrer hostile. Au final, les ministères se succèdent, mais l'Administration demeure... Et il est fort à parier que dans un contexte d'instabilité ministérielle, le pouvoir réel revenait à l'Administration.

## **b) Soutien de la part de certains parlementaires.**

La Chambre des Députés s'intéressa également à la question : le 24 février 1888, M. Achard déposa une proposition de résolution se terminant par une demande de mise à l'enquête. Sa proposition fut renvoyée à la Commission d'initiative parlementaire, qui fit déposer à son tour par M. Gomot, un rapport dans lequel il relatait l'approbation donnée au projet par les amiraux Jauréguiberry et Thomasset, le « *considérant comme réalisable et fécond en résultat*<sup>918</sup>. » La Chambre des Députés adopta ces conclusions et renvoya la question à une commission qui déposa, à son tour, son rapport le 9 juillet 1889<sup>919</sup>. Quelques mois plus tard, en décembre 1889, le Conseil général de la Seine, sur la proposition de M. Alexis Muzet, émit le vœu que le Parlement se penche sur la question le plus tôt possible. La Chambre nouvelle, le 4 mars 1890, sur proposition de M. Jacques, le Sénat, le 29 mars sur la

---

<sup>917</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Rapport de la Commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. Jacques et de plusieurs de ses collègues ayant fait l'objet et de déclarer d'utilité publique le projet d'un canal maritime de Paris à Rouen, par M. Descubes, 6<sup>ème</sup> législative, session 1897, séance du 18 juin 1897, annexe au P.V. de la séance du 18 juin 1897, 59 p.

<sup>918</sup> *Ibid.*, p.9.

<sup>919</sup> ACCIP IV-4.61 (8), Rapport déposé par M. Gomot, n°2806, 4<sup>ème</sup> législature, session de 1888, annexe au procès-verbal du 21 juin 1888.

proposition de l'amiral Peyron réclamèrent une mise à l'enquête définitive<sup>920</sup>. M. Guieysse<sup>921</sup>, au nom de la Commission d'initiative de la Chambre, déposa le 20 mars 1890, un rapport favorable à la proposition. Le ministre des Travaux publics, M. Guyot, accueillit positivement cette proposition, et la porta au Conseil des Ministres et l'enquête a été décidée le 22 août 1890.

M. Descubes-Desguerraines, ancien député de la Corrèze<sup>922</sup>, rédigea un fascicule de mai 1898<sup>923</sup>, défendant le projet Bouquet de la Grye, qui servit de base à la proposition de loi de Paris port de mer de 1902 de M. Charles Bos<sup>924</sup>. La prise en considération fut votée le 20 janvier 1894, le 27 février de la même année, la Chambre nomma dans ses bureaux une commission spéciale dont M. Descubes était le rapporteur. Elle n'eut pas le temps de délibérer sur cette question. Le 4 juillet 1898 toutefois, M. Chassaing<sup>925</sup>, en son nom et au nom de 108 autres députés se joignit à cette proposition. Aucune suite ne fut donnée à cette proposition. Il fallut attendre que le gouvernement demandât à la Chambre de se prononcer sur tout un plan de travaux concernant les ports et voies de navigables, qui ne comprenaient pas le port en eau profonde de Paris pour que MM. Chassaing et Bos déposent un amendement au projet du ministre. À nouveau, une commission fut nommée, chargeant Charles Bos de lui rapporter une étude sur cette question...

Plusieurs commissions successives, d'initiatives parlementaires, s'étaient réunies afin de discuter de la question : M. Guieysse, député publia ainsi un rapport au nom de la quatrième commission parlementaire chargée d'examiner la proposition de M. Jacques relative au projet de canal de Paris à la mer<sup>926</sup>. Les conclusions du rapport se montraient favorables à Paris port de mer, avançant les arguments classiques : concurrencer le port

---

<sup>920</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Projet de délibération relatif au projet de canal de Paris à la mer. N°54. Session 1890. Annexe au Procès-verbal de la séance du 29 mars 1890.

<sup>921</sup> Polytechnicien, Ingénieur hydrographe de la Marine, Pierre-Paul Guieysse était député radical et républicain du Morbihan de 1890 à 1910.

<sup>922</sup> Rédacteur au ministère des Travaux publics, il est devenu chef adjoint de cabinet d'un ministre. Il devint député de la Corrèze de 1893 à 1898, siégeant chez les Républicains progressistes. En parallèle à ses activités politiques, il écrit dans de nombreuses revues. Après sa défaite en 1898, il devient administrateur de la société Panhard et Levassor, président de l'Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing et de l'Union des Tramways.

<sup>923</sup> ACCIP IV-4.61 (9), « Paris port de mer » par M. Descubes, ancien député de la Corrèze. Extrait de la Revue politique et Parlementaire, (mai 1898), Paris, Bureaux de la Revue politique et Parlementaire, 110 rue de l'université, 20p.

<sup>924</sup> Conseiller municipal de Paris en 1896, il est élu député de la Seine de 1898 à 1906, inscrit au groupe Radical-socialiste. Battu en 1906, il retourne à ses activités de journaliste.

<sup>925</sup> Eugène Antoine Chassaing était député radical-socialiste du Puy-de-Dôme.

<sup>926</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Chambre des députés. 5<sup>ème</sup> législature. Session de 1890. Rapport sommaire fait au nom de la 4<sup>ème</sup> commission d'initiative parlementaire chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Jacques et plusieurs de ses collègues relative au projet d'un canal de Paris à la mer, par M. Guieysse, député, sur proposition de M. Jacques, le 20 mars 1890, 4 p.

d'Anvers, encourager le commerce en France même. Le projet était confié à une société privée, et donc ne comportait que peu ou pas de risque pour l'État ...

Paris port de mer fut encore défendu dans l'enceinte de la Chambre des Députés, lors de la séance du 28 novembre 1910 par M. Charles Leboucq<sup>927</sup> soutenu par 206 de ses collègues ayant déposé une proposition de loi avec pour objet de faire déclarer d'utilité publique le projet de canal maritime de Paris de Bouquet de la Grye à Rouen soumis aux enquêtes par arrêté du 26 avril 1890. Ce projet était susceptible, selon lui, de résoudre le problème des crues<sup>928</sup> du fait de l'abaissement général des plans d'eau prévus par le projet. La proposition de la commission des inondations d'un travail coûtant 30 millions de francs et ne s'appliquant que sur la partie comprise entre Suresnes et Bougival ne lui paraissait pas suffisante. Il n'était en outre pas opposé à une concession du canal à la collectivité, c'est-à-dire soit au département de la Seine, soit à la Ville de Paris, sans toutefois être opposé à une prise en charge par une compagnie privée.

Le Sénat publia aussi un projet de résolution dans la séance du 29 mars 1890, rédigé, entre autres, par l'amiral Peyron, et MM. Isaac et Poirrier<sup>929</sup>, de la chambre de commerce de Paris<sup>930</sup>. Ce projet exhortait le Gouvernement à soumettre à l'enquête, conformément à la loi du 3 mai 1841, le projet de canal de Rouen à Paris proposé par la Société d'études de « *Paris port de mer* ». De nombreuses initiatives de ce genre furent renouvelées à la Chambre des Députés, telles que celle de la proposition d'utilité publique du projet de canal maritime daté de 1893 et dont M. Jacques était encore l'auteur. M. Jacques et 31 de ses collègues présentèrent une proposition de loi en vue de rendre d'utilité publique le projet de canal maritime Paris-Rouen. Celui-ci fut examiné par la commission d'initiative parlementaire de la dernière législature avec M. Edmond Muller comme rapporteur concluant à la prise en considération de la proposition, et au vote de la loi avant expiration des pouvoirs de la législature. Ce vœu ne fut pourtant pas réalisé, faute de temps... C'est la raison pour laquelle M. Jacques et 38 collègues renouvelèrent la proposition dès le début de la législature suivante.

L'action de soutien de Paris port de mer ne s'exerçait pas uniquement au niveau de l'exécutif et du législatif, mais plus encore sur le plan local.

---

<sup>927</sup> Député radical de la Seine de 1906 à 1928. Il est secrétaire de la Chambre de 1909 à 1911.

<sup>928</sup> Il ne faut bien sûr pas oublier la fameuse crue de janvier 1910 qui marqua fortement les esprits et donna une nouvelle impulsion aux défenseurs de Paris port de mer.

<sup>929</sup> Alice Poirrier fut élu président de la chambre consulaire le 12 janvier 1887.

<sup>930</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Chambre des députés. Sixième législature. Session extraordinaire de 1893. Annexe au procès-verbal de la séance du 2 décembre 1893. N°85. Proposition de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique le projet d'un canal maritime de Paris à Rouen, présenté par M. Jacques.

### **c) Soutien local : le département de la Seine et la Ville de Paris.**

Le département de la Seine s'était également intéressé à la question, s'étant prononcé favorablement au projet de Bouquet de la Grye à la suite de cinq séances d'une commission intitulée « Commission d'enquête » concernant le projet d'établissement d'un canal maritime entre Paris et Rouen présenté par la société d'étude dite de « Paris port de Mer »<sup>931</sup>. Les séances se tinrent les 10, 17, 24, 31 janvier et 14 et 21 février 1891<sup>932</sup>. Elle adopta le projet plus exactement lors de la cinquième séance, sous la présidence de M. Alphand, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur des Travaux de Paris à la préfecture de la Seine. Le rapport<sup>933</sup> adopté lors de la sixième séance avait pour rapporteur le député Poirrier. La commission formula néanmoins des réserves. La première exigeait de ne pas gêner les services de la Compagnie de l'Ouest et ne pas causer de préjudices aux communications des deux rives du fleuve. La seconde réserve réclamait que l'exécution du canal ne donnât pas l'occasion de charges supplémentaires pour la batellerie. La troisième exigence consistait à maintenir les parties du fleuve abandonnées par le canal à 3,20 m. Dans la quatrième réserve, la Commission prenait acte des réserves formulées par les représentants de la Ville de Paris au sujet de l'exécution des travaux d'assainissement de la Seine qu'elle ne pouvait ajourner, réclamant des modifications par suite de l'ouverture du canal que la Ville laissait à la charge des concessionnaires du canal. La dernière exigence était que l'État se réservât le décret de rachat de la concession avant l'expiration de la durée pour laquelle elle était prévue. Par contre, dans la cinquième séance, le président de la commission, rappela que la commission devait tenir compte, dans son avis, de la question du chemin de fer. M. Gauckler ne considéra pas l'exploitation du canal maritime comme inconciliable avec celle de la voie ferrée. Il invoquait l'exemple de la navigation du Rhin considérable s'effectuant sans grande gêne pour le trafic par voie ferrée entre Anvers et Amsterdam. Le président avait remarqué de son côté que le trafic sur le réseau de l'Ouest était avant tout un trafic de voyageurs<sup>934</sup>.

---

<sup>931</sup> La composition de la commission d'enquête était la suivante : M. Poirrier, rapporteur, M. Alphand à la présidence, et les autres membres étaient MM. Bailly, Bull, Bompard, Buret, Chambrelent, De Bussy, Gauckler, Lefoullon, Pégoux et Prevet.

<sup>932</sup> Les procès-verbaux ainsi que le matériau ayant permis ce rapport sont contenus dans la boîte AD S4/1 des archives de Paris boulevard Serrurier, en fait, pour être plus exact les archives départementales de la Seine.

<sup>933</sup> ACCIP IV- 4 .61(9), Avis de la Commission d'enquête du département de la Seine sur le projet présenté par la Société d'Études de Paris-Port-de-Mer, rapporteur A. Poirrier, Paris, Imprimerie et Librairie centrales des chemins de fer, Imprimerie Chaix, 1891, 38p.

<sup>934</sup> A.P. DS<sup>4</sup>/1, Procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> séance tenue le 14 février 1891, de la Commission d'enquête concernant le projet d'établissement d'un canal maritime entre Paris et Rouen, présenté par la Société d'études dite « Paris port de Mer ».

La municipalité de Paris apporta également son soutien aux projets de Bouquet de la Grye. Elle se prononça en faveur du projet de Bouquet de la Grye dès 1887, en acceptant plusieurs conclusions du rapport de M. Guichard en date du 24 mars 1887<sup>935</sup>.

*Pour de telles conditions, l'œuvre que nous examinons se présente plutôt comme une suite, une conséquence presque forcée des améliorations antérieures que comme une œuvre puissamment nouvelle. Mais son originalité propre est d'avoir cherché l'économie et la facilité du travail, là où plusieurs avaient en vue de provoquer l'étonnement par la grandeur de leur spéculation*<sup>936</sup>.

Le coût du projet lui paraissait réaliste : 2 francs la tonne pour les déblais, 1,50 franc pour les dragages dans le gravier... Se bornant à effleurer dans tout ce parcours la couche crayeuse, aucun surcoût ne semblait à prévoir. Il voyait dans ce projet aussi de nombreux aspects positifs pour la défense du pays : on pouvait placer les deux seules écluses au milieu d'ouvrages défensifs pour les rendre inaccessibles à l'ennemi. Par ailleurs, ce projet présentait l'avantage d'accorder « *toute liberté au chemin de fer du Havre à Paris* <sup>937</sup> » et de ne pas perturber les habitudes riveraines :

*nous pouvons le considérer comme apportant une amélioration à l'état actuel, en même temps qu'il se prête facilement à celles que l'avenir peut réserver*<sup>938</sup> » et « *En résumé, de tous les projets soumis à notre examen, le seul qui paraisse mériter l'approbation du Conseil est celui que nous avons étudié en dernier lieu : la modalité de la dépense, le soin avec lequel ont été faites les études, le temps même consacré à leur évaluation, nous sont une garantie de leur valeur. Nous vous proposons donc d'émettre un vœu en faveur de la réalisation de l'œuvre conçue par M. Bouquet de la Grye et soumise au Conseil par M. le vice-amiral Thomasset*<sup>939</sup>.

Cette prise de position a été réitérée à maintes reprises, la municipalité s'affichant comme défenseur de l'idée de Paris port de mer. 344 829 électeurs parisiens avaient, en effet, réclamé l'exécution du projet Bouquet de la Grye, lors de l'enquête de 1890. Selon une recherche de la Société d'études de Paris Port-de-Mer, 191 dires au mémoire de Bouquet de la Grye favorables avaient été inscrits au registre d'enquête déposé à l'Hôtel de Ville<sup>940</sup>. Ainsi, dans le Bulletin municipal officiel du samedi 9 décembre 1899, il était fait mention d'une proposition d'un vœu de M. Sauton sollicitant la mise en œuvre de Paris port de mer en vue de son achèvement pour l'Exposition universelle de 1900 qui allait, d'après lui, entraîner le

---

<sup>935</sup> ACCIP IV-4.61(9), Rapport présent par M. Guichard au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission, sur divers projets adressés au Conseil municipal de Paris et relatifs à l'établissement d'un port maritime, Paris le 24 mars 1887, 15p.

<sup>936</sup> *Ibid.*, p.14.

<sup>937</sup> *Ibid.*

<sup>938</sup> *Ibid.*

<sup>939</sup> *Ibid.*, p.15.

<sup>940</sup> ACCIP IV-4.61(9), Annexes. Canal maritime de Paris à la mer. État général au 1<sup>er</sup> octobre 1892 des Vœux, Délibérations et Pétitions collectives ou individuelles favorables au projet de construction d'un canal maritime de Paris à Rouen (Paris Port de Mer).

chômage de beaucoup d'ouvriers appelés de la province sur Paris<sup>941</sup>. Pour cela, le président et les membres du Conseil municipal de Paris devaient formuler la demande auprès du président du Conseil des ministres et des ministres des Travaux publics et du Commerce « à l'effet d'obtenir la présentation d'urgence d'un projet de loi appelant le Parlement à se prononcer sur le projet Paris port de mer<sup>942</sup>. »

Le Conseil municipal de Paris réitéra son action par l'adoption d'un vœu de M. Pierre Jolibois pour qu'un projet de loi sur Paris port de mer fût présenté aux Chambres le plus tôt possible, renouvelant par ailleurs la proposition de M. Blachette, dans la séance du 31 mai 1899, visant à émettre le vœu que les pouvoirs publics autorisent le plus rapidement possible la création d'un canal maritime de Paris à la mer. M. Jolibois, conseiller municipal, prononça un long exposé sur la question<sup>943</sup> et demanda que le Conseil municipal émit le vœu « qu'un projet de loi soit déposé par le Gouvernement pour l'exécution d'un canal maritime de Paris à Rouen ou à Dieppe<sup>944</sup>. »

Dans son rapport, M. Guichard définit les avantages de Paris port de mer, selon trois ordres : bénéfice commercial, moral, patriotique... Le bénéfice moral existait dans la mesure où ce canal apportait, selon lui, une diminution du prix de fret entre l'étranger et la capitale française par rapport au prix alors en vigueur, comprenant un transbordement aux ports du Havre et de Rouen. Pour ce qui était du bénéfice moral, M. Guichard avançait un raisonnement similaire à celui du rapport de la Commission d'enquête du département de la Seine : Paris port de mer allait insuffler aux Français le sens des affaires semblant leur faire défaut, ou du moins insuffisant : « Elle [la capitale, Paris] deviendrait plus sérieuse si les habitants avaient le contact plus fréquent de commerçants sérieux eux-mêmes, et si les Parisiens, devenus voyageurs, rentraient au bercail, après avoir beaucoup vu et beaucoup retenu<sup>945</sup>. »

Si le conseil municipal de Paris avait apporté un soutien indéniable<sup>946</sup> aux projets de Bouquet de la Grye, ce soutien même était-il réellement inconditionnel ? Il apparaissait plus attaché à l'idée même de Paris port de mer qu'au projet même de l'ingénieur hydrographe,

---

<sup>941</sup> Bulletin municipal officiel du samedi 9 décembre 1899.

<sup>942</sup> ACCIP IV-4.61 (9), Bulletin municipal officiel du samedi 9 décembre 1899. Adoption d'une proposition de M. Sauton relative au projet de « Paris-Port de mer », pp.39-49.

<sup>943</sup> Avec d'importants rappels historiques sur le problème, s'attardant d'ailleurs sur les projets Dumont-Richard déjà évoqués précédemment

<sup>944</sup> ACCIP IV-4.61 (10), Bulletin officiel du mardi 12 mars 1907. Renvoi à l'Administration et à la 6<sup>ème</sup> Commission d'une proposition de M. Jolibois relative à la création de Paris port de mer, pp.1492-1495.

<sup>945</sup> *Ibid.*

<sup>946</sup> Et ce, jusque dans les rapports présentés par Georges Lemarchand de 1911 et 1916...

comme en témoignaient les derniers propos relevant plus de ce que l'on peut appeler le mythe de Paris port de mer...

## **II. PARIS PORT DE MER : ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ.**

---

### **A. Une fièvre européenne de canaux maritimes.**

---

La question de Paris port de mer suscita tous les fantasmes possibles et imaginables. Elle demeure un mythe dans la mesure où les projets n'ont jamais vu le jour. Pourtant, se développa parallèlement un mode de transport original, synthèse entre réalisme et l'espoir tenace de relier Paris à la mer : le fluviomaritime.

Les projets de Paris port de mer n'étaient pas spécifiques à la France. En effet, on assista durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à une vague de projets reliant des villes en pleine terre à la mer. Par ailleurs, Paris port de mer ne se cantonnait pas simplement à un projet économique, mais visait à renforcer le pays : à la fois par la protection militaire qu'il était censé procurer et par une régénérescence morale. Cette revitalisation devait finalement contribuer à combler le « retard » du pays.

Au point de vue strictement économique et technique se greffait un aspect plus idéologique. Il est intéressant de saisir pourquoi tant de personnes, tant d'écrits furent mobilisés pour de tels projets. S'agissait-il d'un pur fantasme ou Paris port de mer pouvait-il réellement voir le jour ? Sur le plan technique, les ingénieurs émirent des réserves, mais comme on a déjà eu l'occasion de le dire, à aucun moment, concernant les projets de Bouquet de la Grye, ils ne mirent en doute sa faisabilité, prétextant plutôt le coût prohibitif, l'absence de trafic... Il en alla de même pour d'autres projets tels que ceux de Dumont et Richard<sup>947</sup>... Bien sûr, certains projets étaient extravagants et là, les ingénieurs ne se privèrent pas d'en critiquer la non faisabilité... Ceux-ci ne cherchaient-ils pas à dissimuler leur incapacité à construire de tels ouvrages<sup>948</sup> ?...

---

<sup>947</sup> Paris port de mer. Canal maritime de Dieppe à Paris proposé par M. E. Sabattié. Avant-projet et mémoire justificatif, par M. Aristide Dumont et M. Louis Richard, Paris, Henri Plon, Éditeur, 1865.

<sup>948</sup> La comparaison avec les canaux de Suez et de Panama s'avère très révélatrice, à cet égard. En effet, la réalisation du premier, traversant des zones sablonneuses, était plus aisée que celui du second qui imposait de creuser la montagne... C'était d'autant plus vrai que les travaux publics de l'époque n'étaient pas aussi mécanisés qu'ils ne le devinrent plus tard. D'ailleurs, une part de l'échec de Panama pour les entrepreneurs français résida dans le manque de moyens financiers et techniques pour une telle entreprise. Si le coût se révéla lourd également, les Américains y parviendront, mais avec des moyens bien plus considérables. Les techniques avaient dans le même temps évolué et rendaient plus faisables ce type de projet. En outre, le canal de Panama s'intégrait bien mieux aux intérêts stratégiques et économiques des États-Unis... On peut saisir alors qu'il y avait de quoi faire reculer les ingénieurs français quant à la réalisation d'un canal maritime entre Paris et la mer !...



Paris port de mer ne représentait pas un cas unique, les canaux maritimes étaient en vogue dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle... On peut citer le *Wilhelm canal*. L'Allemagne projeta d'élargir et d'approfondir le canal de Kiel creusé de 1887 à 1895 qui avait déjà coûté 156 millions de marks. Le but était de permettre aux bateaux anglais d'y avoir accès. La largeur du canal devait être de 44 m au plafond et 102 m à la flottaison pour un mouillage de 11 m sous flottaison normale. Les courbures n'auraient pas eu un rayon inférieur à 1800 m. Il exista même un projet de Rome port de mer ! Il avait pour objet de creuser un canal maritime indépendant du cours du Tibre en vue de relier Rome à la Méditerranée. Les travaux étaient évalués à 59 millions. Le projet comportait trois parties. La première comportait un port situé aux environs de Castel-Fusano, d'une profondeur s'échelonnant entre 9 et 10 m, sur 250 à 300 m de largeur. Deux longues jetées s'étendant au loin dans la mer étaient censés le protéger. Il s'apparentait à celui d'Ymuiden, en Hollande, à l'entrée du canal de la mer Nord. La seconde partie était un canal de navigation tracé de manière à éviter les collines de la rive gauche du Tibre et se développant sur une longueur totale de 25 km. Ce canal devait offrir une profondeur de 8,50 m et une largeur de 63 m. Ce canal permettait d'effectuer le trajet de Rome à la mer en deux heures. Le troisième volet du projet consistait à creuser une darse dans les environs de la basilique de Saint-Paul d'une longueur de 910 m et munie d'un outillage perfectionné pour le déchargement des navires. Cette darse, au moyen d'écluse, communiquait avec le Tibre dans sa partie navigable. Un chemin de fer électrique, parallèle au canal, devait être relié au réseau de l'État italien de manière à intensifier le mouvement.

Il est à noter que plusieurs liaisons de métropoles vers la mer virent *effectivement* le jour en Europe du Nord. Embouchure du Rhin sur la mer du Nord, la voie de Rotterdam à la mer offrait une largeur minimum de 100 m pour une profondeur de 8,50 m à marée basse et de 10 m à marée haute.

Malgré le développement de la vapeur, les bateaux étaient loin de décliner durant les années 1880-1910, leur nombre ayant crû de 85,5% durant cette même période.

#### *Les difficultés posées par les grands canaux.*

Parmi les exemples les plus connus : canal de Suez, de Panama, de Corinthe, canal de Tancarville, il faut remarquer tout d'abord que les canaux maritimes ne constituaient pas forcément une panacée, la navigation s'y révélant pénible<sup>949</sup>... Il s'agissait d'une adaptation à

---

Pourtant, en dehors de rares allusion, l'argument n'a curieusement guère été avancé pour critiquer Paris port de mer.

<sup>949</sup> Lente, voire même dangereuse...

l'évolution des navires, dont les cheminements technologiques s'avéraient incertains, avec une cohabitation de la vapeur et de la voile... Creuser un canal en soi ne pose pas de réelle difficulté<sup>950</sup>, mais le rendre navigable représente une tâche bien plus délicate, car nécessitant de maîtriser le courant... En outre, ces types de canaux exigent un entretien méticuleux, les berges de Suez, composées de sable, se révèlent extrêmement friables si bien que les navires se voient contraints de naviguer à faible vitesse et à être pilotés par des pilotes spécialisés.

Paris port de mer suscita de vives passions, aussi bien de la part de ses défenseurs que de ses détracteurs et mobilisa ainsi les instances les plus hautes de la France : ministre des Travaux publics, conseils généraux, municipalités, la presse... Paris port de mer n'était donc pas simplement, selon l'expression de Blaise Cendrars :

*« Comme un serpent de mer, Paris-Port-de-Mer, est encore un de ces sujets qui passent en première page, les jours creux, au mois d'août, quand les journaux n'ont rien à montrer en vedette (on ne peut pas avoir tous les ans une guéguerre, la der-des-ders à annoncer comme vacances ! Remplir les pages des journaux en manque d'actualité au mois d'août<sup>951</sup>. »*

Les défenseurs des projets de Bouquet de la Grye fondaient leur argumentation sur les idées suivantes :

- Assurer aux Parisiens l'approvisionnement direct de leur consommation en matières premières et l'écoulement direct de leur production industrielle ;
- Ramener à travers la France le transit aujourd'hui perdu vers les régions de l'Est et du Centre et vers les pays étrangers placés dans le rayonnement possible de Paris, comme l'Alsace-Lorraine<sup>952</sup>, la Suisse, le Sud de l'Allemagne...
- Défense nationale : améliorer la protection de la capitale en faisant parvenir des navires de guerre ;
- Un aspect moral : une revitalisation morale des Français...

Toutes ces idées partageaient la croyance d'un retard hexagonal par rapport à ses voisins...

## **B. Un port à Paris comme enjeu de défense nationale.**

---

<sup>950</sup> Sauf dans le cas où le sol est dur, granitique ou autre... Et encore, la navigabilité demeure le problème essentiel.

<sup>951</sup> Blaise Cendrars, « Paris port de mer » dans *Bourlinguer*, Denoël, 1948, in *Œuvres complètes*, Denoël, p.255, t.6., 1961.

<sup>952</sup> Alors perdues par la France lors de la guerre de 1870...

Ce point s'avère l'un des plus singuliers. Il faut souligner le caractère patriotique de cette question. Une partie des défenseurs du projet avançaient l'argument que grâce à Paris port de mer, la capitale, considérée comme un « *camp retranché*<sup>953</sup> » se trouvait plus apte à assurer son approvisionnement en cas de guerre.

L'omniprésence de militaires dans les rangs des défenseurs de Paris port de mer n'était pas anodine, notamment celle des marins. Le vice-amiral Jauréguiberry fut choisi comme président honoraire de la Société d'études de Paris port de mer, tandis que le vice-amiral Thomasset en était le président<sup>954</sup>... Un projet de résolution visant la mise à l'enquête du projet de la société d'études de Paris port de mer, daté du 23 mars 1890 avait été rédigé par l'amiral Peyrou, ancien élève de l'école navale, chef de l'état-major de l'amiral Jauréguiberry<sup>955</sup>.

La question de Paris port de mer se trouvait indirectement liée à la conquête coloniale. En effet, la grande politique de travaux publics visait entre autres le redressement économique du pays, mais également son redressement politique. Les républicains cherchaient à montrer que la jeune république n'était pas un signe de déclin, mais qu'elle pouvait contribuer à la grandeur du pays. L'échec relatif de la politique de travaux publics engagée depuis 1879 avait détourné l'intérêt de l'opinion publique vers l'instruction et les conquêtes coloniales. En ce sens, Paris port de mer répondait doublement à ce dessein, en favorisant le libre-échange et l'arrivée des produits venus du reste du monde, mais aussi des territoires. La genèse du transport fluviomaritime jusqu'à Paris se trouvait étroitement lié à cette vision, notamment les voyages de navires effectuant l'aller-retour avec l'Extrême-Orient<sup>956</sup>. Les projets de Bouquet de la Grye constituaient donc une double alternative au plan Freycinet, une alternative maritime au lieu d'être exclusivement fluviale, une alternative mondiale au lieu de se limiter au strict cadre local.

La Société des études coloniales qualifia le premier projet de Bouquet de la Grye de « *patriotique projet*<sup>957</sup> ». Elle argua que « *Paris est le plus grand arsenal, le plus grand camp*

---

<sup>953</sup> ACCIP IV-4.61(9), Avantage de Paris port de Mer au point de vue de la défense du camp retranché de Paris en cas d'invasion (Dires exposés à l'enquête) par le Lieutenant-colonel en retraite Fourny, p.1.

<sup>954</sup> C'est ce dernier qui se révéla le plus actif, l'amiral Jauréguiberry ne jouant qu'un rôle symbolique...

<sup>955</sup> Il faut ajouter le contre-amiral Burez figurant parmi les membres de la Commission d'enquête du département de la Seine pour se prononcer sur le projet de la Société d'études en 1891.

<sup>956</sup> Voir annexe II : réalités de Paris port de mer, le développement du transport fluviomaritime au XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>957</sup> ACCIP IV-4.61 (9), À Messieurs les Présidents et Messieurs les Membres des Chambres de Commerce, rédigé par M. le baron Sicre de Fontbrune, secrétaire général et vice-président de la Société des études coloniales et maritimes, 27 septembre 1890.

*retranché de France*<sup>958</sup>.» Creuser un canal maritime était censé éviter la famine aux trois millions d'habitants de la ville. Le texte de la Société des études coloniales avançait le calcul qu'une centaine de trains par jour, pendant trente jours, auraient été nécessaires pour approvisionner la capitale et ce, sur une période de six mois de guerre... Or, la voie ferrée ne pouvait se vouer seule à la tâche, car il lui incombait de se consacrer au transport de troupes : « *par le canal projeté, l'approvisionnement peut-être beaucoup plus rapide et ne causer aucun trouble au service des transports militaires par chemins de fer ; les Ministres de la guerre et de la marine ont donc énergiquement appuyé le projet de M. Bouquet de la Grye où ils ont reconnu comme utile à la défense de Paris*<sup>959</sup>.» Le point de vue du lieutenant-colonel en retraite, M. Foury, dans son *Dire déposé à l'enquête*, en date du 6 novembre 1890, concordait : « *De plus, il faut considérer cet énorme appoint de denrées, concentré sur un espace restreint, sans affectation à des consommations particulières déterminées, et qui seraient disponibles sous la main de l'autorité militaire, aussi facile à réquisitionner qu'à garder et à distribuer*<sup>960</sup>.» Il observa que lors du conflit 1870-1871 : « *personne ne saurait dire quelle conséquence aurait pu avoir sur l'issue de la guerre une prolongation de résistance de trois mois*<sup>961</sup>.»

Les militaires n'étaient pas les seuls à percevoir dans Paris port de mer un outil de défense nationale. La proposition de M. Charles Bos, incitant à faire déclarer d'utilité publique le projet de canal maritime de Paris à Rouen notait :

*Les marins marchands ne risqueraient plus rien. D'autant qu'outre la défense du fleuve qu'il serait facile d'assurer, il est probable qu'une flottille de navires de guerre tels que des canonnières, des petits bateaux armés, le sillonneraient et pratiqueraient efficacement la navigation contre toute entreprise de l'ennemi. Les Allemands ne se sont jamais faits d'illusion sur ce point. Un grand journal de Berlin disait en 1887 que non seulement la création d'un port en eau profonde à Paris modifierait considérablement l'état économique d'une grande partie de la France, mais encore rendrait la capitale imprenable puisqu'elle serait toujours approvisionnée*<sup>962</sup>.

Les ouvrages les plus symptomatiques à cet égard étaient ceux rédigés par un habitant d'Argenteuil dénommé Amédée Jouy. Il publia plusieurs brochures liant patriotisme et creusement d'un canal maritime joignant la mer à Paris en 1912, en 1914 et en 1917. Les titres en sont éloquentes : « *La création immédiate de Paris Port de mer peut seule sauver la*

---

<sup>958</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>959</sup> *Ibid.*

<sup>960</sup> ACCIP IV-4.61 (9), *Dire déposé à l'enquête* par M. Foury lieutenant-colonel en retraite, 6 novembre 1890.

<sup>961</sup> *Ibid.*, pp.3-4.

<sup>962</sup> *Op. cit.*, pp. 23-24.

France<sup>963</sup> » ou bien : « *Paris port de mer pour assurer la Défense Nationale. L'Allemagne vient de lever un Impôt de Guerre de Un Million de Marks ! Quelle Nation vise-t-elle ? Sinon la France ? Que les Chambres, le Gouvernement, pour barder Paris de vivres frais devant cette menace si directe ? Rien... Si... de la politique*<sup>964</sup> » ou encore « *Il faut prolonger la Seine Maritime jusqu'à Clichy-Paris. En liaison avec les voies de Grande Ceinture pour conjurer les crises actuelles et relever la France*<sup>965</sup>. » La seconde brochure s'alarmait du péril allemand, la troisième évoquait les difficultés d'approvisionnement de la capitale durant la Première Guerre mondiale. Pour Amédée Jouy, le canal maritime offrait l'avantage de fournir la capitale en denrées coloniales, faisant cruellement défaut durant le conflit, comme en témoignait le huitième article de la brochure de 1917 : « -8<sup>ème</sup> article : *Si le peuple a froid et faim, c'est le travail des adversaires de Clichy-Maritime qui créerait à Paris l'abondance des denrées exotiques*<sup>966</sup>. » Ce constat était valable avant la guerre, puisque dans la brochure de 1914 : « *Un ravitaillement emmagasiné s'avarie avec le temps ; les produits alimentaires ne sont plus comestibles et ils deviennent un empoisonnement pour les troupes et pour le peuple*<sup>967</sup>. » Il considérait qu'un canal maritime sur la Seine aurait favorisé un ravitaillement frais et renouvelé. Depuis Paris, le reste du pays aurait été irrigué, et ce, à moindre coût. Un canal maritime permettait de lutter contre la vie chère. Il envisageait que Paris devînt un vaste entrepôt, parlant de « *grand marché alimentaire de Paris Maritime*<sup>968</sup>. » Le canal maritime devait rendre plus abordable le prix des produits exotiques. L'approvisionnement rendu plus efficace, la capitale - autrement dit, la France - serait devenue apte à pourvoir aux contraintes de la guerre : « *Les denrées alimentaires exotiques qu'apporteraient chaque jour, à qui mieux, à Paris, les transatlantiques venant de tout l'Univers constitueront, pour nos intendances, un important stock roulant de premier choix, toujours frais, qui ne coûterait absolument rien au budget*<sup>969</sup>. »

---

<sup>963</sup> Amédée Jouy, *La création immédiate de Paris Port de mer peut seule sauver la France*, Argenteuil, imprimerie Coulouma, 1912, 16p.

<sup>964</sup> Amédée Jouy, *Paris port de mer pour assurer la Défense Nationale. L'Allemagne vient de lever un Impôt de Guerre de Un Million de Marks ! Quelle Nation vise-t-elle ? Sinon la France ? Que les Chambres, le Gouvernement, pour barder Paris de vivres frais devant cette menace si directe ? Rien... Si... de la politique*, Argenteuil près Paris, Imp. Bardin, mars 1914, 19 p. La deuxième édition a été tirée à 4000 exemplaires et envoyée gratuitement dans les départements envahis en 1870, avec comme recommandation : « *Prière de faire lire par vos Amis avant les élections* » (*Ibid.*, p. 19).

<sup>965</sup> Amédée Jouy, *Il faut prolonger la Seine Maritime jusqu'à Clichy-Paris. En liaison avec les voies de Grande Ceinture pour conjurer les crises actuelles et relever la France*, Argenteuil près Paris, Imp. Bardin, mars-avril-mai 1917, 28p.

<sup>966</sup> *Ibid.*, p.18.

<sup>967</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>968</sup> *Ibid.*

<sup>969</sup> *Ibid.*

Former un stock dormant revenait à gaspiller l'argent des contribuables et par la même condamner dix millions de Français à l'usage pernicieux de vivre de conserves malsaines, immangeables au bout de quelques temps :

*Le grand marché alimentaire de Paris Maritime sera, lui, un stock immense renouvelé chaque jour, nous protégeant contre la disette, la famine et l'invasion. Il sera la meilleure arme pour défendre Paris et la France. Il n'y a que des hommes incapables, arriérés, pour persister, dans cette routine d'assurer avec des WAGON-BROUETTES<sup>970</sup>, qu'un port qui peut être détruit à tout instant par des espions, arrêtent pour des semaines et avec des barques-chalands dont l'emploi ne peut servir réellement qu'à reprendre à Paris des marchandises destinées pour les régions de la Haute Seine<sup>971</sup>.*

Paris port de mer revêtait un caractère paradoxalement nationaliste, dans la mesure où cette idée supposait l'ouverture du pays sur le reste du monde, conduisant ses détracteurs à lui reprocher d'encourager les importations. Les partisans estimaient pouvoir détourner le trafic et réduire la dépendance de la France vis-à-vis des ports du nord de l'Europe, accusés de servir les intérêts allemands. Ce caractère nationaliste transparaissait dans l'argument de défense nationale : « *D'autre part, l'œuvre projetée intéresse aussi la défense nationale : Paris est le plus grand arsenal, le plus grand camp retranché de France<sup>972</sup>.* » À cela, s'agglomérât, il est vrai, le douloureux souvenir de la guerre de 1870, du siège de la capitale<sup>973</sup>. L'argumentation des défenseurs de Paris port de mer se révélait donc contradictoire. En Effet, elle mêlait d'une part des aspirations cosmopolites, en rapprochant la capitale française du reste du monde et en lui permettant de rattraper le retard par rapport aux autres pays européens, plus particulièrement, les pays d'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique...), voire même les États-Unis, et par conséquent, de mettre la capitale en contact avec d'autres peuples, d'autres cultures. D'autre part, l'argumentaire relevait de préoccupations nationalistes, le port maritime étant censé de mettre à l'abri la capitale de la disette et de la pénurie de charbon :

*Le charbon est introuvable (...) Les cas sont fréquents de navires charbonniers anglais se présentant en vain en vue de nos Ports de la Manche et ne peuvent accoster qu'en 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> pour y effectuer un déchargement de fortune, parfois sur la terre nue, sans voie de chemin de fer auprès, sans péniche. Les charbons anglais, pour venir à Paris, vont à supporter des frais excessifs de toutes sortes dont l'ensemble est beaucoup plus élevé que le prix d'achat de la marchandise<sup>974</sup>!!!!*

---

<sup>970</sup> En majuscule dans le texte.

<sup>971</sup> *Ibid.*, pp.16-17.

<sup>972</sup> *Ibid.*

<sup>973</sup> François Caron, *La France des Patriotes : de 1851 à 1914*, tome V de la collection dirigée par Jean Favier, *Histoire de France 1852-1918*, Paris, Fayard, 1985, 640 p. Réimpr. Paris, Le Livre de Poche, 1993, 734 p.

<sup>974</sup> A.M.G. 23/82, Amédée Jouy, *Il faut prolonger la Seine maritime jusqu'à Clichy-Paris*, Argenteuil, Impr. de D. Bardin, 1917, p.19.

Amédée Jouy alla jusqu'à affirmer que si Paris port de mer avait été réalisé vers 1910-1912, comme il l'avait préconisé, l'Allemagne aurait hésité à déclarer la guerre<sup>975</sup> :

« 4<sup>ème</sup> article. Si Paris-Maritime eut été en pleine exploitation vers 1910-1912, avec de puissants appareils de levage, sa force défensive eut inspiré des craintes à l'Allemagne qui n'aurait plus osé déclarer la guerre. Il nous eut évité l'invasion subie et les Allemands près de Paris<sup>976</sup>. »

En cas de victoire, le Kaiser aurait lui creusé ce canal maritime, à la fois pour montrer sa suprématie, mais aussi pour disposer d'un débouché sur la Manche :

*Si Guillaume avait été vainqueur à la bataille de la Marne et qu'il eut pu entrer dans Paris, comme il le croyait si bien dans sa course effrénée depuis Charleroi, nul ne l'eût fait déguerpir ; et tout de suite, pour donner la mesure de sa supériorité sur les vaincus, il aurait ordonné la mise en chantier de la Seine Maritime prolongée, approfondie, de Rouen aux portes de Paris<sup>977</sup>.*

Il envisagea même, qu'une fois les Américains engagés et prêts à combattre, ceux-ci auraient réalisé le canal afin de faire parvenir directement des bateaux de faibles tonnages des États-Unis à Paris<sup>978</sup> :

*L'Amérique va mettre la France en demeure de l'autoriser à faire elle-même, sans délai, avec des procédés rapides et sa manière rapide d'opérer chez elle, l'approfondissement de la Seine et la modification des ponts fixes actuels pour que ses centaines de navires à faible tirant d'eau viennent directement et sans arrêt, de l'Amérique au Camp retranché de Paris, mettre sur les quais et sur les rails de Grande-Ceinture, adhérents, les innombrables éléments de guerre dont elle dispose, indispensable pour assurer le triomphe de l'Amérique engagée, de l'Angleterre, et la délivrance de la France héroïque, oui... Mais détruite, anéantie, minée, là où l'Allemand a posé sa botte maudite<sup>979</sup>.*

Le publiciste s'en référait au fait que contrairement aux Français, les Américains étaient parvenus à achever le canal de Panama, tout juste au moment du déclenchement de la Première Guerre mondiale... Il poussa son raisonnement très loin en arguant que les conséquences du conflit furent aggravées par la non réalisation du canal maritime, plongeant ainsi le pays au déclin :

*La France, perdue à genoux devant lui, l'Angleterre diminuée, humiliée, devenue puissance de deuxième rang, son triomphe était monté au septième degré.(...) Notre situation privilégiée sur la Manche, que nos Députés ne veulent pas savoir mettre à profit, dans l'intérêt et pour la défense Nationale a été l'un des principaux objectifs*

---

<sup>975</sup> AMG 23/79, Lettre d'Amédée Jouy à M. Roche, maire de Gennevilliers. Ouverture d'enquête du Préfet de la Seine, 16 janvier 1913. Le publiciste n'en était pas à son premier coup, dans la mesure où il avait réitéré les publications en faveur de Paris port de mer, en invoquant toujours des motivations de défense nationale. Voir aussi : A.M.G. 23/82, Amédée Jouy, *Paris port de mer. Sauver la France*, Argenteuil, Imprimerie Coulouma, septembre 1912 ; Amédée Jouy, *Il faut Paris port de mer pour assurer la défense nationale...*, Argenteuil, 2<sup>e</sup> édition, Impr. de D. Bardin, 1914, 19 p.

<sup>976</sup> *Ibid.*, p.12.

<sup>977</sup> *Ibid.*

<sup>978</sup> L'année 1917 s'était révélée particulièrement difficile.

<sup>979</sup> *Ibid.*, p.14.

qui ont engagé l'Allemagne à nous déclarer la guerre. Elle voulut s'emparer de ce trésor que nous paraissions ignorer<sup>980</sup>.

Il se montra même quelque peu visionnaire quant à l'émergence de la puissance américaine : « 7<sup>ème</sup> article. Presque tout le Monde, atteint dans sa liberté des Mers, suprême richesse, vient défendre l'ancien Monde contre la tyrannie allemande. C'est l'adulte défendant sa mère contre les Loups<sup>981</sup>, fait unique<sup>982</sup>. » Paris port de mer représentait ainsi l'instrument pour rattraper le retard national. Mais un retard par rapport à qui, et sur quels plans ?... Les républicains étaient convaincus que la défaite du pays tenait en partie à l'organisation des chemins de fer de Prusse, qui avait autorisé une prompte mobilisation et un acheminement massif des corps d'armée prussiens sur le territoire français<sup>983</sup>. Le plan Freycinet et Paris port de mer s'inscrivaient dans la même logique de renforcer le pays.

### **C. Concurrencer Anvers-Londres-Hambourg grâce à Paris port de mer.**

La question du déclin français amène à aborder le thème récurrent dans tous les projets de port de mer parisien<sup>984</sup>, à savoir celle de la concurrence des ports nord-européens : comment faire de Paris un nouveau Londres/Anvers/Hambourg ? Cette obsession n'était pas inédite, elle s'était manifestée déjà dans la question des entrepôts réels de Paris, dès les années 1830, mais également des magasins généraux sous le Second Empire<sup>985</sup>, avec ce même sentiment de perte d'un trafic depuis le blocus continental des guerres napoléoniennes : « Paris dont la défense en temps de guerre serait bien facilitée, et le ravitaillement assuré par la libre action sur le canal, retrouverait ainsi son ancienne importance de grand centre commercial par rapport aux régions de l'Est de la France et d'une partie de l'Europe<sup>986</sup>. »

La nouvelle vocation devait permettre d'assurer l'essor colonial français : « Resterons-nous en dehors du mouvement d'expansion qui s'est emparé de tous les peuples de la vieille Europe ? Il ne suffit pas que nous ayons des protectorats et des colonies pour lesquels nous dépensons des sommes considérables ; [et] que nous participions au partage de l'Afrique. À

---

<sup>980</sup> *Ibid.*, p.12.

<sup>981</sup> En italique dans le texte.

<sup>982</sup> *Ibid.*, p.17.

<sup>983</sup> Pierre Miquel, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Édition n°1, p.202.

<sup>984</sup> En fait, la concurrence des ports du nord de l'Europe était généralement admise.

<sup>985</sup> Cf. Jeanne Gaillard, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 528p.; voir également la fin du premier chapitre de cette thèse consacrée aux entrepôts de Paris.

<sup>986</sup> ACCIP IV-4.61(9), N°464. Chambre des Députés. Cinquième législature. Session de 1890. Annexes au procès-verbal de la séance du 20 mars 1890. Rapport sommaire au nom de la 4<sup>ème</sup> commission d'initiative parlementaire chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Jacques et de plusieurs de ses collègues relative au projet d'un canal de Paris à la mer par M. Guiesse, p.3.



*quoi servirait ce développement colonial s'il ne répondait pas à l'esprit de la nation*<sup>987</sup>.» Et ce n'est pas par hasard si la Société des Études Coloniales et maritimes, adressa le 27 septembre 1890 aux membres de la chambre de commerce de Paris une lettre exhortant à émettre un avis favorable au projet de M. Bouquet de la Grye : « *Paris devenu un grand entrepôt de distribution, un grand centre commercial, s'intéressera à toutes les questions fluviales, maritimes, coloniales, et apportera dans toutes ces questions, par solidarité nationale, le puissant appoint de son influence*<sup>988</sup>.» Il s'agissait, pour elle, de favoriser le commerce, encourageant ainsi les affaires de ses membres. Stimuler le commerce maritime, c'était inciter le commerce colonial.

Les défenseurs de Paris port de mer étaient hantés par le « détournement ». Cette obsession revêtait une tournure nationaliste, lorsque la Société d'études coloniales et maritimes accusait Anvers de servir les intérêts allemands, ce qui était d'ailleurs partiellement vrai, dans la mesure où le port d'Anvers était un port à embouchure et de par sa position géographique, disposait d'un hinterland dépassant de loin la simple Belgique. Néanmoins, de là à considérer le port d'Anvers comme un outil le renforçant la puissance allemande... « *Le port d'Anvers, notamment, qui est, au point de vue économique, déjà sous la main de l'Allemagne un trafic estimé à 3 millions de tonnes*<sup>989</sup>.»

Face à une Allemagne en plein essor industriel et suite à une défaite cuisante et humiliante, la période de crise économique de la France exacerbait son complexe d'infériorité à l'égard de son voisin allemand<sup>990</sup>, ainsi que le dépit de voir ainsi les trafics de ses ports « *détournés* » par Anvers, semblant servir les intérêts de son voisin et rival. Une solution grandiose, telle que celle envisagée par Bouquet de la Grye et ceux qui l'ont défendu ou d'autres projets de port maritime parisien -c'était ce qu'ils avaient tous en commun- était censée insuffler un nouvel élan à un commerce français, paraissant souffreteux. Des arguments du même type prévalurent pour la création des entrepôts réels de Paris vers 1833-1834 : rattraper le retard vis-à-vis des autres nations, bien qu'alors les références portaient plutôt vers la Grande-Bretagne. On rêva de faire de Paris un nouveau Londres... À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on espérait transformer Paris en un nouveau port d'Anvers ou de Hambourg...

---

<sup>987</sup> Avis de la commission d'enquête du Département de la Seine..., *op. cit.*, p.19.

<sup>988</sup> ACCIP IV-4.61 (9), A. M. le Président et MM. les Membres de la Chambre de Commerce, Société des Études Coloniales et maritimes, signé le secrétaire général de la Société, baron Michel et le vice-président de la société, M. Sicre de Fontbrune.

<sup>989</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>990</sup> Arnaud-Dominique Houte, *Le triomphe de la République 1871-1914*, Paris, l'Univers Historique, Éditions du Seuil, 2014, pp.15-17.

Le port d'Anvers était également accusé d'avoir détourné le trafic colonial, transatlantique ou américain, aux dépens des ports français et du commerce de transit parisien, et plus encore de servir les intérêts allemands. Le contexte international avait certes, quelque peu évolué, du fait que l'Allemagne avait accédé au stade de grande puissance et de rival de la France, cette dernière ayant éprouvé bien des difficultés à s'extirper de son isolement. Dans le même temps, le port de Paris n'était guère comparable avec les différents ports cités précédemment, tant en ce qui concernait l'outillage que l'importance des affaires<sup>991</sup>...

Le déclin français ne se résumait pas à la question militaire et commerciale, mais résultait aussi d'un délabrement moral : Paris port de mer représentait une régénération...

#### **D. Aspect moral : régénérescence de la France.**

---

Les partisans de Paris port de mer ne visaient pas une simple amélioration de la desserte de la capitale. En faisant parvenir des navires de mer, ils envisageaient une régénérescence morale de la capitale. La polémique autour des projets de Bouquet de la Grye s'inscrivait dans un contexte de marasme économique. Sans la crise, ces projets n'auraient peut-être pas connu la même vivacité. Un fascicule de la Société d'études de Paris-Port-de-Mer dépeignait les maux de son époque, dont un des plus tragiques, la paupérisation de la population... Il ne s'agit pas ici de déterminer la véracité<sup>992</sup> de ce constat, mais de cerner la représentation qu'en construisaient les promoteurs de Paris port de mer. Selon eux, le canal maritime constituait le moyen d'absorber la masse populeuse arrivant à Paris, grâce à l'essor économique résultant de sa réalisation :

*Les déclassés, les malheureux, les détraqués de toute la France viennent se réfugier à Paris ; ils s'y engouffrent dans des proportions constamment croissantes. Paris est leur dernier espoir : ils ne voient rien au-delà, ils s'y installent, tombent en grand nombre, degré par degré, jusqu'aux métiers innombrables et n'en sortent plus. Cette agglomération toujours grandissante d'hommes sans profession, sans moyens réguliers d'existence et sans horizon est certainement une des causes du mal dont nous souffrons...*<sup>993</sup>

L'auteur concluait :

*Ne serait-il pas possible d'ouvrir une soupape, de créer un exécutoire (...) Combien de malheureux, de déshérités, de désillusionnés aux yeux desquels ce sera ouvrir à nouveau le monde et pour lesquels les pays lointains, mis à leur porte, seront le relèvement et le salut<sup>994</sup> !*

---

<sup>991</sup> François Maury, p.248-249. Voir également le sixième chapitre de cette thèse.

<sup>992</sup> C'est-à-dire de déterminer si la population française a réellement connu ou non une situation de paupérisation. Question délicate et ne manquant pas d'intérêt, mais qui n'entre pas dans notre réflexion.

<sup>993</sup> ACCIP IV-4.61 (9), N°25. Notes diverses. Canal maritime de Paris à Rouen (Paris port de mer). Utilité de cette œuvre au double point de vue moral et social.

Ce constat s'inscrivait dans une réticence plus globale du XIX<sup>e</sup> siècle à l'égard de la révolution industrielle et du capitalisme. L'industrie moderne se trouvait aux prises des accusations d'avoir été à l'origine de la destruction des structures familiales et plus globalement, du tissu social. La III<sup>ème</sup> République tentait de se ranger dans la perspective d'une France rurale peuplée d'artisans et de propriétaires agricoles<sup>995</sup>. Le thème de l'agriculture revenait à l'honneur. Jules Méline apparut comme une des figures de proue de ce mouvement de rejet de la ville<sup>996</sup>.

Comment obtenir cette régénérescence<sup>997</sup> ? Par le développement commercial et les nouvelles activités qui en découlaient : « *La population parisienne, passionnée, aventureuse, énergique, fournirait un élément marin très utile, qui reviendrait trempé par la vie à bord ou donnerait de l'expansion à nos colonies*<sup>998</sup>. » Il ne s'agissait toutefois pas de limiter le rôle du port maritime parisien à un moyen de résorber la misère. De même, le canal maritime offrait l'avantage d'insuffler un sens des affaires dans la capitale :

*Elle deviendrait plus sérieuse si les habitants avaient le contact plus fréquent de commerçants sérieux eux-mêmes, et si les Parisiens devenus voyageurs rentraient au bercail, après avoir beaucoup vu et beaucoup retenu ; ce sont des considérations d'un ordre élevé qui certainement doivent inspirer de la sympathie pour toute œuvre qui apporte ce bien moral ; c'est toutefois aux philosophes du Conseil municipal qu'appartient plus qu'aux ingénieurs à chiffrer la quantité monnayable de cette agglomération*<sup>999</sup>.

Ancien président de la chambre de commerce de Paris, puis devenu sénateur, M. Poirrier reprenait ces arguments :

*Avec Paris-Port de mer, certaines idées se modifieraient heureusement. La vue des navires de haut-bord arrivant à Paris donnerait certainement à sa population le goût du commerce, de l'industrie et des voyages. Ne serait-ce par un dérivatif heureux contre la marée montante des fonctionnaires (...) La population parisienne s'intéressant davantage à ce qui se passe au-dehors, prendrait l'habitude des déplacements des affaires et le pays tout entier suivrait ce mouvement ; car quoiqu'on dise, que l'on s'en réjouisse ou qu'on le regrette, la capitale exerce sur la nation un véritable despotisme moral*<sup>1000</sup>.

Le développement commercial engendré par Paris port de mer ne nuisait pas à la vocation culturelle de la ville : « *On ne voit, en vérité, aucune raison à ce que ce voisinage puisse nuire ni aux lettres ni aux arts : nos boulevards n'en seraient pas moins fréquentés. On*

---

<sup>994</sup> *Idem.*

<sup>995</sup> Pierre Rosanvallon, *L'État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Le Seuil, 1990, p.216.

<sup>996</sup> Jules Méline, *Le retour à la terre, et la surproduction industrielle*, Paris, Librairie Hachette et C<sup>ie</sup>, 1905, 320p.

<sup>997</sup> Cf. Bernard Marchand, *Les ennemis de Paris. La haine de la grande ville des Lumières à nos jours*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp.73-108. Certains géographes recourent au terme « d'urbaphobie ».

<sup>998</sup> *Ibid.*

<sup>999</sup> *Ibid.*, p.13.

<sup>1000</sup> *Ibid.*

*y parlerait un peu plus des affaires, des voyages : serait-ce un grand mal*<sup>1001</sup> ?» Paris port de mer suscitait alors les rêves les plus insensés. Ses défenseurs partageaient l'espoir d'une France plus extravertie. En puisant un nouveau souffle, le canal contribuait à sortir le pays de son déclin. Ils entretenaient ainsi la nostalgie d'une France puissante et rayonnante.

Cet engouement doit être perçu sous le prisme de la conception du progrès technique de cette période : de Jules Verne à Albert Robida, en passant par Conan Doyle, etc., à savoir une époque adoptant une vision plutôt optimiste à l'égard des perspectives qu'offrait la science<sup>1002</sup>. Ainsi, Jules Verne décrivait comment la technique pouvait produire de véritables prodiges : parcourir le globe en 80 jours, la traversée de l'Afrique en ballon... Certains de ses ouvrages relevaient certes, de la science-fiction ou tout au moins, de l'anticipation (*De la terre à la lune, Vingtt mille lieues sous les mers...*), mais tous s'attachaient aux limites des connaissances de l'époque. Il se lança d'ailleurs lui aussi dans la spéculation sur Paris port de mer dans *Paris au XX<sup>ème</sup> siècle*<sup>1003</sup>. Paris port de mer s'inscrit donc dans la même démarche. Même lorsqu'il s'agit de simples élucubrations, les projets élaborent leurs réflexions à partir de ce que l'on connaissait. Tel semblait le parti des ingénieurs de la trempe de Bouquet de la Grye.

La question ne saurait se borner à sa simple dimension technique. Les promoteurs de Paris port de mer concevaient sciences et techniques en tant qu'instruments régénérateurs d'un pays traumatisé par la défaite contre l'Allemagne<sup>1004</sup>. Cette observation s'avère au moins valable pour les projets des dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce sentiment n'est rarement évoqué de façon explicite, mais l'insistance sur les questions militaires s'avère des plus symptomatiques. Le progrès technique apparaît comme le moyen de renforcer le pays, de le tirer de son déclin inexorable, d'une dégénérescence se déclinant sous tous ses aspects... Paris port de mer cristallisait un mélange paradoxal entre positivisme et patriotisme. Cette alliance semblerait saugrenue dans la mesure où le second terme impliquait *a priori* un certain repli

---

<sup>1001</sup> *Ibid.*

<sup>1002</sup> Certaines œuvres tardives de Jules Verne tempèrent néanmoins quelque peu cet optimisme. Citons notamment *L'Éternel Adam*.

<sup>1003</sup> Jules Verne, *Paris au XX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1994. L'écrivain consacre à la question un chapitre entier, à savoir le chapitre XI intitulé « Une promenade au port de Grenelle ». C'est donc à la lisière de Paris, que l'auteur localise le port maritime. Son analyse ne relève pas simplement de la fantasmagorie, dans la mesure où un important port industriel s'est développé au cours du XIX<sup>e</sup> siècle entre le quai de Grenelle et la rive correspondant à Ivry. On établit notamment un des premiers ports de raccordement (cf. le chapitre de cette thèse). Rédigé en 1863, l'ouvrage n'eut aucun écho à son époque, car il s'agissait d'un écrit de jeunesse, refusé par l'éditeur Hetzel. Il ne fut redécouvert que sur la fin du XX<sup>e</sup> siècle. En outre, il ne fait qu'évoquer l'idée d'un Paris maritime. Malgré tout, on ne peut s'empêcher de songer que le thème de Paris port de mer aurait constitué un formidable sujet d'anticipation pour l'écrivain !

<sup>1004</sup> François Caron, *La France des patriotes*, Paris, fayard, 1985, pp. 319-349.

sur soi. Il s'agit pourtant aussi d'une période d'expansion coloniale et plus largement de découverte du globe par le monde occidental<sup>1005</sup>. Comme on l'a vu, c'est une société coloniale soutint les projets de Bouquet de la Grye. Une des lectures des arguments défendus par les promoteurs de Paris port de mer laisserait entrevoir dans leurs projets une tentative de remettre la France sur les « rails du progrès »...

Pour l'inscrire dans sa juste dimension, la question de Paris port de mer oblige à articuler constamment deux niveaux d'analyse, à savoir le temps long et le court terme. On ne saurait limiter la réflexion à des circonstances particulières, - liées entre autres à la démagogie politique des gouvernements alors en place, à l'esprit de cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle-, car cela appauvrirait considérablement la compréhension autour de Paris port de mer qui excède largement le cadre chronologique des débuts de la III<sup>e</sup> République, tant ses antécédents que sa postérité. Sa permanence en constitue *justement* une des caractéristiques les plus remarquables. La prise en compte de ce contexte spécifique éclaire dans le même temps sur l'état d'esprit des débats sur Paris port de mer.

La révolution industrielle avait, en quelque sorte, contaminé la ville à la faveur de l'afflux de masses paysannes. Le paradoxe consistait dans le fait que la bourgeoisie s'était effrayée de cet afflux de population, alors même qu'elle en avait été partiellement responsable : employés pour les grands magasins, domestiques, ouvriers pour les usines. Une véritable *urbaphobie* s'était ainsi développée. La seule France authentique était rurale, la France des villes et des industries était dangereuse, immorale, l'exode rural marquait la fin de la « véritable » France au profit d'une France plus moderne. La cible toute indiquée de ce déclin semblait être Paris<sup>1006</sup>. Comme Paris port de mer, cette *urbaphobie* réunissait de façon tout aussi saugrenue des courants antagonistes, mais tous d'accord pour dénoncer la « nouvelle Babylone » : Maurras, Méline, républicains opportunistes, clergé catholique.... Pour des motifs différents, parfois opposés, tous semblaient porter une haine farouche contre la croissance parisienne<sup>1007</sup> ... Si tous les partisans de Paris port de mer ne niaient pas les maux que connaissaient les grandes villes, en particulier Paris – en ce sens, ils partageaient les conceptions des *urbaphobes*-, les remèdes préconisés allaient à rebours de cette analyse anti

---

<sup>1005</sup> L'expansion coloniale n'est pas le propre de la France, ni même de l'Europe. Elle concernait le « nouveau monde », mais pourrait aussi s'appliquer à des pays d'Asie (Chine, Japon).

<sup>1006</sup> Arnaud-Dominique Houte, *Le triomphe de la République 1871-1914*, Paris, l'Univers Historique, Éditions du Seuil, 2014, pp.84-85.

<sup>1007</sup> Bernard Marchand, *Les ennemis de Paris. La haine de la grande ville des Lumières à nos jours*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp.107-108. La fin du XIX<sup>e</sup> siècle est extrêmement clivée, le plus étonnant est que finalement ces clivages rapprochent plus qu'ils n'éloignent sur le fond.

parisienne : la régénération de la capitale devait permettre une renaissance du pays tout entier.  
Avec Paris port de mer, la ville n'était plus un mal.

## **Conclusion sur Paris port de mer : entre rêve et réalité, pour une autre vision de la navigation en Seine et à Paris...**

---

Bouquet de la Grye entreprit une dernière tentative en proposant un projet amélioré au Conseil National des Ponts et Chaussées en 1907<sup>1008</sup>. La tâche d'évaluer cet ultime projet revint à l'ingénieur Résal. Le verdict fut sans surprise, c'est-à-dire un rejet, formulé au début de l'année 1909<sup>1009</sup>. Les arguments n'avaient guère varié : coût jugé exorbitant du projet, perspectives de trafic peu convaincantes, difficultés techniques pour le réaliser... Le coup de grâce avait été porté non seulement aux projets de Bouquet de la Grye, mais également à l'idée même de Paris port de mer, le phénomène disparaissant comme par enchantement. La Grande Guerre ainsi que les progrès technologiques dans le domaine des transports notamment, enlevèrent une bonne part de l'intérêt que pouvait susciter la liaison entre Paris et la mer.

La défaite contre les Allemands en 1871 avait sans doute exacerbé les esprits, et conduit des individus à envisager ce type de projets<sup>1010</sup>. Son intérêt dépassait le simple cadre portuaire. Paris port de mer était censé agir comme un régénérateur de la France, impliquant une dynamisation d'une économie française, et plus particulièrement son commerce, paraissant en perte de vitesse. Si l'on peut parler de fantasme, c'est néanmoins valable pour la plupart des projets avant leur réalisation, suscitant tous les espoirs, qu'ils soient réalistes ou non<sup>1011</sup>. Les résultats dépassent parfois les espérances... Existence de cas intermédiaires, où les résultats ne sont certes, pas vraiment à la hauteur des prévisions, sans être pour autant catastrophiques. C'était sans doute ce à quoi il fallait s'attendre pour le projet de Bouquet de la Grye, qui, à défaut d'un trafic massif de navires de mer, aurait facilité la navigation fluviale, en évitant les boucles de la Seine prolongeant sensiblement le trajet, par voie d'eau, entre Paris et la Seine maritime<sup>1012</sup>. Deux conceptions d'ingénieurs se confrontèrent entre, d'un côté les « réalistes » et de l'autre les « utopistes ». La « réconciliation » ne fut envisagée que dans le trafic fluvio-maritime. Encore faut-il constater que les exploits du pionnier dans le

---

<sup>1008</sup> Peu avant sa mort.

<sup>1009</sup> Archives de la Section des Canaux de Paris, Demande de concession d'un canal maritime à construire entre Rouen et Paris présentée par la société d'Études de Paris-Port-de-mer. Rapport de la Sous-Commission, 20 janvier 1909.

<sup>1010</sup> D'où la présence de nombreux militaires.

<sup>1011</sup> On pourrait en dire autant pour le tunnel sous la Manche. Les prévisions étaient très optimistes, le projet s'est bien réalisé et fonctionne assez bien... Hormis évidemment les énormes problèmes financiers que connut l'entreprise ! Ces dernières difficultés ne remettent toutefois pas fondamentalement la validité de l'ouvrage, car il offre une réelle utilité et connaît une intense activité.

<sup>1012</sup> Il s'agissait certainement d'un des points les plus singuliers de l'argumentation des Ponts et Chaussées. Les ingénieurs semblaient farouchement hostiles à toute modification du cours de la Seine, alors que de telles opérations ont été pratiquées plus tard sur la Marne ou encore en Haute-Seine...

domaine, le capitaine Barazer s'inscrivait plutôt dans le camp des utopistes<sup>1013</sup> ... Le développement d'un modeste cabotage remontant à Paris s'est accompli à moindre frais, pour ne pas dire sans frais pour les pouvoirs publics qui ne se sont guère empressés de le favoriser. Les solutions de Barazer n'ont pas été retenues, même si sur la philosophie de sa démarche s'est révélée en partie juste. À savoir, développer un petit cabotage de façon à réduire au maximum les coûts d'aménagement de la Seine, ce qui évitait l'écueil des réticences de l'Administration, déjà peu encline à trop disperser et ses investissements en matière fluviale, de toute façon guère extensibles, au risque d'une levée des boucliers des compagnies ferroviaires. Les documents relatifs à l'histoire des compagnies de cabotage sont trop insuffisants pour mesurer leurs motivations réelles. Étaient-elles animées du même souffle que celui qui brûlait les promoteurs de canaux maritimes ?...

Paris port de mer s'avère symptomatique de la politique fluviale française, qui après le plan Freycinet, se montra extrêmement frileuse s'agissant de grands projets fluviaux. L'Administration, à tort ou à raison, décida désormais de n'envisager aucun aménagement fluvial d'envergure, préférant optimiser le réseau existant. La solution apportée par Poirée dans l'aménagement des rivières et des fleuves français se révéla par conséquent à double tranchant en « sauvant » la batellerie de la concurrence immédiate des chemins de fer, par une solution technique certes, astucieuse, car ne mobilisant, du moins relativement, que peu d'investissement. Mais ce dernier avantage n'obligea pas les pouvoirs publics et les composantes du milieu batelier à trouver des solutions plus radicales, indispensables à la survie de la batellerie sur le long terme... Si Paris port de mer constitue un des aspects les plus insolites du port de Paris, il a joué pourtant un rôle central dans la représentation de l'activité portuaire. La notion même de « port de Paris » découle en partie de celle de « Paris port de mer », ou bien l'inverse... Mieux encore, les deux termes se sont imprégnés de leurs imaginaires respectifs. Certains adversaires de Paris port de mer soucieux d'améliorer le dispositif portuaire de Paris et sa banlieue ont eux-mêmes succombé à la contagion. Paris port de mer a ainsi largement nourri le débat autour de la question portuaire parisienne. Tous ces projets apparaissaient, en effet, comme des remèdes aux faiblesses du dispositif portuaire. En dépit du coup de grâce porté aux propositions de la Société d'études, telle une divinité indienne, Paris port de mer connaîtra de nombreux « avatars » et imprégnera<sup>1014</sup>, de près ou de loin, l'ensemble des politiques portuaires<sup>1015</sup> de la région parisienne durant le XX<sup>e</sup> siècle :

---

<sup>1013</sup> Pour plus de détails, consulter la partie des annexes consacrée au transport fluviomaritime.

<sup>1014</sup> Le futur est employé ici, car il n'est pas certain que ce soit plus valable au XXI<sup>e</sup> siècle

<sup>1015</sup> Plutôt des tentatives de politiques, si tant est qu'il y en a eu réellement...



Gennevilliers, Bonneuil, Pantin, Ivry... Encore récemment, le port autonome a été l'héritier de cette vision du port et a accordé au transport fluviomaritime une place à part<sup>1016</sup>. Paris port de mer représente par conséquent la clef pour saisir l'histoire, ou du moins les politiques menées au cours du siècle qui suivit...

---

<sup>1016</sup> On peut aussi considérer que l'intérêt récent du port autonome de Paris pour les conteneurs relève des mêmes fondements que Paris port de mer et les entrepôts. Un entretien avec le directeur général du port autonome de Paris m'a confirmé cette opinion...

**TROISIÈME PARTIE : RETOUR AU « RÉALISME » OU LA  
REVANCHE DISCRÈTE DE LA BATELLERIE (1893-1914).**

---

## CHAPITRE V : L'IMPOSSIBLE MARIAGE ENTRE VOIE D'EAU ET CHEMINS DE FER (1890-1914).

---

### Introduction : possibilité du raccordement pour le port de Paris ?

---

La question de la multimodalité est devenue aujourd'hui incontournable dans le domaine des transports et de la logistique. À l'instar de la notion de réseau, qui était employée dès les années 1830, et préexistait le siècle précédent, elle n'est pourtant pas aussi neuve qu'on tendrait à l'imaginer, puisque déjà vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle se posa, sous la forme du « raccordement ». D'ailleurs, certains historiens modernistes discernent déjà le principe même de l'intermodalité<sup>1017</sup>. Plus tard, on préféra parler de « coordination », ce dernier terme renvoyant à une politique globale, censée introduire une relation plus harmonieuse entre les divers modes de transports<sup>1018</sup>. On parle aujourd'hui de « multimodalité » ou « d'intermodalité », ce dernier terme se rapprochant peut-être mieux du concept de « raccordement »<sup>1019</sup>. Dans leurs thèses respectives, MM. Lucien Morice<sup>1020</sup> et Marcel Jouanique<sup>1021</sup> avaient déjà dressé un historique des rapports qu'ont entretenus les chemins de fer et la voie d'eau. Le second s'était particulièrement attaché à comparer les rentabilités des deux modes de transports. Cependant, il s'agissait avant tout d'approches techniques et administratives. Loin d'être inintéressantes, elles manquaient tout de même de perspectives historiques. Les géographes ne se sont penchés sur la question que tardivement, laissant souvent de côté la batellerie, l'estimant, à tort ou à raison, dépassée, tout en reconnaissant ses

---

<sup>1017</sup> Voir introduction. Pour rappel, consulter : Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 376p.

<sup>1018</sup> Les termes ne sont pas strictement identiques. Le raccordement renferme une connotation plus technique que celui de coordination, plus politique. Il souligne la liaison directe entre les modes de transports. La coordination ne signifie pas forcément le raccordement, celui-ci n'en constitue qu'un aspect. Le concept de multimodalité devient plus abstrait, tendant à effacer la relation entre les transports. Consulter Nicolas Neiertz, *La coordination des transport en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 798p.

<sup>1019</sup> Cette question a été évoquée en introduction. Pour rappel, voir notamment : Bruno Marnot, « La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIX<sup>e</sup> siècle à 1937 », Colloque COST de Lisbonne, 24-25 mai 2005 ; Bruno Marnot, « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX<sup>e</sup> siècle, in *Flux*, janvier 2005, n°59, pp.10-21.

<sup>1020</sup> Lucien Morice, *L'Office National de la Navigation et l'exploitation réglementée des voies navigables*, thèse pour le doctorat en droit présentée et soutenue le 29 novembre 1945, ouvrage publié avec le concours de l'Office National de la Navigation, 1946, 327p. Ou encore : Lucien Morice, *L'Office national de la Navigation et l'exploitation réglementée des voies navigables*, publié avec le concours de l'Office national de la Navigation, 1946, 328p.

<sup>1021</sup> Marcel Jouanique, *Le problème des transports fluviaux*, Toulouse, ouvrage publié avec le concours de l'Office National de la navigation, Imprimerie Cleder, 1947, 231p. Les deux auteurs ont collaboré pour la rédaction d'un Que-sais-je ?, déjà ancien, mais précieux sur le plan historique : Marcel Jouanique et Morice (Lucien), *La navigation intérieure en France*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), n°494, 1951, 128p.

avantages<sup>1022</sup>. On peut néanmoins citer les travaux de Marie-Madeleine Damien dénonçant avec virulence la « misère fluviale<sup>1023</sup> ». Ce qui est indéniable, c'est que la voie d'eau contemporaine n'a guère éveillé l'intérêt des historiens... Il s'avère nécessaire de puiser parmi les historiens des chemins de fer pour déceler les premières réflexions portant sur la concurrence entre batellerie et chemins de fer, sans doute parce que l'émergence de ces derniers suscite fatalement la question du sort de la batellerie. On peut évoquer la thèse de François Caron sur la compagnie du Nord<sup>1024</sup>. Une historienne s'est intéressée à la navigation intérieure, Michèle Merger, traitant évidemment de manière plus approfondie la question de la concurrence dans sa thèse sur la politique de la III<sup>ème</sup> République en matière de transports fluviaux, puis dans divers articles. Deux numéros de la revue *Histoire économie et sociétés* furent consacrés à la question, adoptant une approche comparative européenne et permettant une classification des pays européens<sup>1025</sup>. Toutefois, on se borne toujours à une approche de la concurrence entre les deux modes, surtout concernant les études sur la France<sup>1026</sup>. Demeure la thèse de Nicolas Neiertz qui développe largement la question de la coordination, même si le propos se cantonne au champ des politiques menées. Il concentre d'abord son attention sur les rapports automobiles-chemins de fer, ainsi que l'aviation. Sans être négligée, la batellerie reste insuffisamment traitée, pour qui s'intéresse au transport fluvial contemporain<sup>1027</sup>. Surtout, toutes ces études manquent de cas concrets<sup>1028</sup>. Pourtant, cette question se révèle fondamentale pour l'histoire du port de Paris, elle s'inscrit dans la lignée des entrepôts, de Paris port de mer... Au fond, l'identité, la vocation de celui-ci se trouvaient mises en cause :

---

<sup>1022</sup> Jean Bastié s'est beaucoup intéressé à l'histoire de Paris, et ne manque jamais d'évoquer le rôle de la voie d'eau dans l'économie parisienne. Il est d'ailleurs un des rares à le faire. Dans sa thèse sur le sud-est parisien, il figure parmi les premiers à parler du port d'Ivry. Toutefois, il ne s'agit que d'une évocation.

<sup>1023</sup> Marie-Madeleine Damien, *Les transports fluviaux*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), 1997, n°494, 128p.

<sup>1024</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie des chemins de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, 619p.

<sup>1025</sup> Voir notamment, Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France », *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, pp.65-94.

<sup>1026</sup> Les modèles allemands et belges ont effectivement reposé sur une « relation » complémentaire ou concurrentielle de la voie d'eau et de la voie ferrée. La France se rapproche sous certains aspects du modèle allemand, dans la mesure où les rapports entre les deux modes se sont davantage fondés sur une concurrence effrénée, en vue de réduire les coûts des matières premières, avec toutefois un handicap pour la batellerie en termes d'investissements.

<sup>1027</sup> La question de la coordination des chemins de fer et de la voie d'eau, qui a produit de nombreux rapports, n'est évoquée que trop brièvement. Il ne s'agit pas tant de critiquer l'auteur, car il brosse tout de même les évolutions générales de la batellerie, que de constater que l'histoire *contemporaine* du transport fluvial est le « parent pauvre » de la recherche universitaire...

<sup>1028</sup> Dans son article sur le port de Paris dans « Paris et ses réseaux », Michèle Merger relate certes, le cas d'Ivry, mais de manière relativement succincte : Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image de la capitale », dans *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, pp. 380-382.

Paris port de consommation ou Paris port de transit ?... Le port d'Ivry<sup>1029</sup> constitue la première initiative de la chambre de commerce de Paris<sup>1030</sup> dans le domaine et illustre les contradictions de celle-ci dans le développement de l'activité portuaire parisienne... À ce titre, ce port servira de matériau principal pour ce chapitre consacré au raccordement dans la région parisienne<sup>1031</sup> ?

---

<sup>1029</sup> Jean Millard a évoqué l'histoire du port d'Ivry, mais s'est plus intéressé aux ports de Gennevilliers et Bonneuil.

<sup>1030</sup> On peut citer la thèse de Philippe Lacombrade sur l'histoire de la chambre de commerce de Paris de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914. Son approche prosopographique éclaire sur les changements d'attitude de la chambre à l'égard de la voie d'eau...

<sup>1031</sup> Il faut envisager le terme « public » dans un sens plus général, c'est-à-dire un port d'intérêt public, mais pouvant être géré par un entrepreneur privé, un concessionnaire public, etc.

## I. LES DÉBUTS DU RACCORDEMENT À PARIS 1897-1903.

---

### A. Une guerre intermodale totale :

---

#### 1. Des relations intermodales complexes : quelles perspectives pour le raccordement ?

---

L'idée de promouvoir les jonctions entre la voie d'eau et la voie ferrée avait déjà été évoquée par Jean-Baptiste Krantz dès 1872<sup>1032</sup>. Les ingénieurs français commencèrent à s'intéresser aux ports de transbordement sur le Rhin dans les années 1892. Les rapports des représentants allemands au 5<sup>e</sup> congrès international de la navigation intérieure les avait particulièrement impressionnés. A. Dufourny et Louis Laffitte ont été amenés à étudier plus précisément les voies navigables allemandes, ils en conclurent que la prospérité des voies navigables et des chemins de fer découlaient des ports de raccordement<sup>1033</sup>. Les défenseurs de la navigation intérieure s'appuyèrent sur l'expérience allemande pour justifier la nécessité d'une politique plus favorable à ce mode de transport. Et le raccordement était devenu un élément incontournable de la modernisation des voies navigables. Sans doute, il y avait des excès dans cette conception qui laissait croire à une entente harmonieuse entre les deux modes de transport de l'autre côté du Rhin qui aurait tranché avec des relations intrinsèquement et inversement querelleuses en France. Or, les ferristes français ne se privèrent pas de dénoncer cette vision quelque peu idyllique<sup>1034</sup>, et même certains canalistes reconnaissaient eux-mêmes que la controverse intermodale était peut-être même encore plus vive en Allemagne<sup>1035</sup>. Il faut dire que le développement des voies navigables allemandes avait de quoi impressionner. Le tonnage des voies navigables allemandes avait ainsi progressé de 159 % entre 1875 et 1895, contre 88% pour la France, alors que celui des chemins de fer allemands avait respectivement progressé de 440% contre -40% pour son voisin. Le Rhin avait à lui seul un tonnage kilométrique supérieur à celui des voies navigables françaises, soit 5,471 milliards en 1909. Le tonnage moyen des voies navigables allemandes qui avait connu un développement sensiblement équivalent à celui du réseau français était tout de même trois fois supérieur<sup>1036</sup>. L'envolée des trafics fluvial et ferroviaire a participé à l'émergence de ports fluviaux

---

<sup>1032</sup> Michèle Merger, *La politique de la III<sup>e</sup> République...*, op. cit., p.187.

<sup>1033</sup> A. Dufourny, « Principes qui en matière administrative et financière président à l'étranger », in *Annales des Travaux publics de Belgique*, 1, 1895 ; Louis Laffitte, *Étude sur la navigation intérieure en Allemagne*, Nantes, Imprimerie Schwob, 1899, 207p. Le dernier ouvrage cité constituait la référence sur la navigation intérieure Outre-Rhin à l'époque. Louis Laffitte a mené une enquête de huit mois en Allemagne pour le compte de la Société de propagande de la Loire Navigable fondée en 1896. Par la suite, il est devenu secrétaire général de la chambre de Commerce de Nancy.

<sup>1034</sup> Alfred Mange, « Les Voies navigables de l'Allemagne », in *Revue des Deux Mondes*, 5<sup>e</sup> période, tome7, 1902, pp.564 Alfred Mange était directeur de la Compagnie Paris-Orléans.

<sup>1035</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, op. cit., p.198.

<sup>1036</sup> Georges Cuënot, *Fleuves et rivières*, Paris, Dunod Éditeur, 1921, p.15.

colossaux dont le plus emblématique était sans doute le port de Ruhrort-Duisbourg. Ce port recevait les houilles en provenance de Westphalie qu'il distribuait ensuite les villes en bordure du fleuve<sup>1037</sup>. Le port de Ruhrort-Duisbourg présentait la spécificité de constituer à la fois un important port pour les expéditions et les arrivages. D'un côté, il expédiait les houilles de la Ruhr vers la Belgique et les Pays-Bas (près de 2,2 millions de tonnes) et l'Allemagne (autour de 6,2 millions de tonnes), d'un autre côté, il approvisionnait la Westphalie grâce à ses arrivages. Les compositions des trafics des deux entités se distinguaient très nettement, le port de Ruhrort servant avant tout à l'approvisionnement de la sidérurgie, tandis que le port de Duisbourg fournissait les marchandises nécessaires à la population westphalienne<sup>1038</sup>.

La modernisation des infrastructures fluviales allemandes s'était accompagnée d'un puissant effort de construction. Le nombre de ports dotés d'embranchements ferroviaires est ainsi passé de 105, en 1893, à 145 en 1903. Le mouvement ne s'est pas essoufflé au cours de la décennie suivante dans la mesure où le nombre leur nombre s'est élevé à 174 en 1914. Plus significative était encore l'évolution des quais de déchargement dont l'effectif était passé de 158 à 330 à la veille du premier conflit mondial, ce qui signifiait un doublement. Par ailleurs, le nombre de sites industriels en bordure des cours d'eau confirmait cette évolution en passant de 597 à 729 en 1914<sup>1039</sup>. Malgré une vive concurrence intermodale, il n'en restait pas moins que les progrès en matière de raccordement avaient été spectaculaires sur le Rhin.

Les initiatives en faveur du raccordement sont demeurées rares en France. Le contraste était saisissant avec l'Allemagne. En 1907, sur les 138 millions de tonnes circulant sur les voies ferrées contre 34 millions sur les voies navigables, le volume des marchandises échangées entre les deux modes de transport n'excédait guère les 800 000 tonnes, soit environ 5 pour 1 000. Les ports de Roanne, Varangeville, Montargis et Montluçon absorbaient près de la moitié de ce tonnage, et la prospérité relative de ces ports dépendait de conditions très spécifiques. Les tonnages restants étaient répartis entre trente-cinq ports intérieurs publics raccordés aux chemins de fer d'intérêt général, dont une vingtaine seulement pouvaient être

---

<sup>1037</sup> L'extraction de houille westphalienne représentait effectivement les deux tiers de la production de l'empire prussien, soit 59 millions de tonnes.

<sup>1038</sup> Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Duisburg für das Etatsjahr 1900, Duisburg, 1901.

<sup>1039</sup> Andreas Kunz, « La modernisation d'un transport encore préindustriel pendant l'ère industrielle : le cas des voies navigables de l'Allemagne Impériale de 1871 à 1918 », in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, n°1, « Les transports terrestres en Europe occidentale (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », p.22.

considérés comme réellement opérationnels<sup>1040</sup>. Le plus étonnant était que ces raccordements concernaient des sites où les échanges se révélaient nécessairement limités à l'instar de ceux de Chagny, Sens ou Paray-le-Monial. À contrario, ils semblaient quasiment absents dans les pôles économiques de premier plan tels que Lyon, Lille ou Paris.

Dans la région parisienne, le port d'Ivry apparaissait comme la première tentative réelle de raccorder la voie d'eau à la voie ferrée, ou du moins, le premier port public conceptualisé sous cette acception. Il représentait ainsi une certaine innovation. L'idée d'établir un port sur le territoire d'Ivry n'était toutefois pas inédite. Le site avait déjà été envisagé comme gare d'eau au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les projets portuaires prestigieux dans la région parisienne répondent souvent à une conception quasi mythologique. Celui du port d'Ivry ne faisait pas exception. Il n'est pas sans accointance avec l'« utopie » de Paris port de mer, consistant à modifier la vocation portuaire parisienne, voire celle de l'économie parisienne. L'engouement autour de Paris port de mer offrit au moins le mérite de susciter une réflexion autour de l'outillage portuaire francilienne. Elle permit de forger ou renforcer l'idée même d'un port de Paris, à une époque où l'identité portuaire traditionnelle s'était sensiblement étiolée... La conception même de ce port évoluait au gré de la progression de l'urbanisation. Toute recherche autour d'un mythe nécessite de confronter celui-ci avec la réalité de la recherche de terrain. Il convient donc de retracer, en quelque sorte, « l'archéologie » du projet. L'idée d'une gare d'eau à Ivry n'était pas inédite, elle remontait dès les années 1820<sup>1041</sup>. L'ingénieur des Ponts et Chaussées Cordier défendit ainsi un projet aussi grandiose que dispendieux, prévoyant l'aménagement d'un bassin et de canaux dans la plaine d'Ivry, en vue d'établir des dépôts de matières premières. Ces derniers devaient être assez spacieux pour contenir les approvisionnements d'une année, de manière à rendre les prix uniformes et réduire les dépenses des consommateurs en vue d'assurer « *le succès des fabriques*<sup>1042</sup> ». Le projet permettait en outre de lutter contre les inondations en éliminant le stationnement des bateaux du 1<sup>er</sup> novembre au 20 mars... Ce projet trouvait bien sûr ses pendantes en aval de Paris, comme en témoignaient divers projets de ports plus ou moins maritimes situés sur la plaine de Gennevilliers, à Saint-Ouen ou encore à Clichy<sup>1043</sup>...

---

<sup>1040</sup> Projet de loi relatif au raccordement des voies de chemins de fer avec les voies d'eau, présenté devant la Chambre des Députés le 6 février 1908, p.1.

<sup>1041</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, pp. 354-355.

<sup>1042</sup> J.L.E. Cordier, *Mémoire sur les projets présentés pour la jonction de la Marne et de la Seine, et les docks aux bassins éclusés à établir dans les plaines de Choisy, d'Ivry et de Grenelle*, Paris, Impr. Firmin Didot, 1877, p.21.

<sup>1043</sup> Les trois sites allaient d'ailleurs abriter des ports d'une certaine importance.



Malgré ces considérations de fond sur l'imaginaire portuaire parisien, les projets *effectivement* réalisés furent le plus souvent le fruit des circonstances. L'origine même de la concession de la chambre de commerce de Paris remontait à un banquet tenu le 24 mars 1893, où M. Delaunay Belleville<sup>1044</sup> renouvela un vœu, déjà émis par la chambre consulaire, pour ce qui était du rattachement des voies ferrées au réseau navigable<sup>1045</sup>. Celui-ci présenta un rapport au cinquième Congrès International de Navigation Intérieure, où il posa les premiers jalons de la gare d'eau d'Ivry. Il exhorta le ministre des Travaux publics à la prescription d'une étude complète des mesures pour la mise en relation directe de la nouvelle gare projetée à Ivry, ainsi que l'établissement sur la rive gauche de la Seine d'un quai proche.

L'affaire du port d'Ivry intéressait au plus haut niveau de l'État. Le ministre des Travaux publics cherchait à satisfaire l'enthousiasme de l'opinion à l'égard du raccordement. Par la même occasion, il s'agissait aussi de répondre à l'engouement populaire autour de Paris port de mer. Le projet du port d'Ivry apparaissait comme une sorte de compensation, faute de mieux. Par une dépêche datée du 7 janvier 1894, le ministre des Travaux publics informa la chambre de commerce que son ministère avait procédé à la préparation d'un avant-projet. Ces trois parties consistaient en l'édification d'un port de transbordement et d'un bas port sur la rive gauche de la Seine à Ivry, l'établissement de voies de raccordement entre la Gare d'Ivry Chevaleret et le port de transbordement et voies de service de ce celui-ci et enfin la dotation d'un outillage. L'État et la commune d'Ivry devaient supporter à moitié la dépense pour la construction du port. Le ministre des Travaux publics demanda si la chambre de commerce de Paris se jugeait prête à concourir à établir les voies ferrées et l'outillage du port. La Compagnie devait compenser ses dépenses et charges directes de l'emprunt, moyennant la perception d'un péage à la tonne sur les marchandises transportées sur les voies dont l'exploitation était assurée par la Compagnie d'Orléans.

Le 13 avril 1894, la chambre consulaire en conclut à la possibilité de participer à l'opération projetée dans les conditions énoncées, sous réserve d'une étude plus approfondie de la question financière. Les négociations se poursuivirent, la chambre consulaire fit connaître au ministre du Commerce les conditions, selon lesquelles elle consentait à concourir à l'établissement des voies ferrées, ainsi qu'à l'outillage du port et à son exploitation. La chambre se déclara disposée à signer le cahier des charges, lui concédant l'autorisation d'établir et d'administrer un outillage sur le quai du port d'Ivry avec quelques modifications

---

<sup>1044</sup> Louis Delauney-Belleville, élu président de la chambre de commerce de Paris le 11 janvier 1893.

<sup>1045</sup> ACCIP IV-4.62 (3), Exploitation de la Gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'Eau d'Ivry par M. Lefebvre, déposé le 9 juin 1903.

concernant les grues. Elle s'engageait à avancer à l'État une somme maximale de 140 000 francs, destinée à la pose de voies ferrées pour la desserte du quai d'Ivry et la liaison avec la gare d'Ivry Chevaleret, moyennant la perception d'une taxe de péage fixée à 15 centimes la tonne. Cette taxe<sup>1046</sup> devait être perçue jusqu'au remboursement intégral de la somme versée à l'État, capital et intérêt compris.

Le 10 avril 1896, le ministre des Travaux publics avisa la chambre qu'il venait d'inviter le préfet de la Seine à soumettre une enquête d'utilité publique du projet d'établissement de ces voies ferrées. La convention passée le 25 juin 1897 fut approuvée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans pour l'exploitation desdites voies, lesquelles devaient être établies par l'État grâce aux moyens fournis par la chambre de commerce de Paris.

Un second décret, daté du 31 juillet 1897<sup>1047</sup>, complétait le premier, en autorisant la chambre de commerce à emprunter à un taux d'intérêt, n'excédant pas 4,10%, une somme de 57 000 francs à l'effet de subvenir aux frais de premier établissement de l'outillage public concédé sur les quais du port d'Ivry par le décret du 28 juin 1897. L'amortissement de cet emprunt était censé se réaliser sous une période de cinquante ans, au moyen du produit des taxes d'usage, prévues au cahier des charges annexé au dit décret. En outre, la Compagnie était autorisée à recourir à l'emprunt pour une somme de 140 000 francs pour le montant versé à l'État à titre de subside pour construire les voies ferrées. L'amortissement de ce dernier emprunt s'effectuait sur cinquante ans encore, au moyen du produit du péage maximum de 0,15 centimes par tonne de marchandise circulant sur les voies ferrées prévu dans la convention passée entre le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, pour l'exploitation de ces voies, convention approuvée par le décret du 28 juin 1897. Toujours remboursables par anticipation, ces emprunts pouvaient être réalisés et conclus en totalité ou par fraction...

Ces deux décrets du président de la République parachevèrent la phase préparatoire de la création du port d'Ivry et du raccordement avec le réseau d'Orléans. En fait, le concours financier de la chambre de commerce de Paris pour la création de la gare d'eau d'Ivry se trouvait limité. Les décrets la fixèrent à 197 000 francs : 140 000 francs pour la participation de la Chambre, pour établir les voies de raccordement. La construction devait être entreprise par l'État, et une somme de 57 000 francs était destinée pour installer l'outillage du port dont

---

<sup>1046</sup> Susceptible d'être réduite à 10 centimes.

<sup>1047</sup> *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris 1803-2003. Histoire d'une institution*, Genève, Droz, 2003, pp.161-167.

la dépense avait été prévue initialement à 139 000 francs. La Compagnie avait effectivement décidé de n'établir provisoirement que deux grues au lieu des trois prévues et de reporter à une date ultérieure la construction des hangars. La somme de 57 000 francs fut néanmoins vite jugée insuffisante, le prix exigé par la Maison Caillard et C<sup>ie</sup> du Havre, ainsi que les voies de roulement et les bennes, avaient excédé de près de 3 000 francs le montant prévus aux plans primitifs. Pour assurer ces travaux le 28 juin 1899, la chambre de commerce vota un premier crédit supplémentaire de 42 000 francs<sup>1048</sup>.

Si le port d'Ivry n'était pas une affaire nouvelle, il ne vit le jour que vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à la faveur de l'engouement pour le raccordement. Le financement était mixte, l'essentiel étant assumé par la chambre de commerce de Paris et une partie par l'État, qui s'occupa surtout des infrastructures de raccordement. Or, la lecture des dépenses permettait de douter du succès du projet : à son inauguration, il ne fut doté que de deux grues, de puissance plutôt moyenne. Plus grave encore, il ne disposait d'aucun hangar, ce qui limitait sensiblement les possibilités de stockage, et ôtait de ce fait une partie significative de son potentiel pour en faire un port de transit. Pourquoi un tel revirement ? On peut avancer quelques éléments de réponses. La chambre consulaire n'envisageait sans doute pas que le projet aboutisse aussi rapidement et surtout en assumer l'essentiel du financement...

## **2. La vision consulaire de la modernisation parisienne.**

---

Pourquoi la chambre de commerce de Paris fut-elle amenée à s'occuper du port d'Ivry ? À l'aube du nouveau siècle, l'institution consulaire s'inquiétait de l'état de modernisation de l'économie française. Sa réflexion s'inscrivait dans un projet plus large d'adaptation des structures du capitalisme français à l'évolution du contexte économique mondial<sup>1049</sup>. Le processus de modernisation du pays devait passer par celle de la capitale. Les consuls estimaient que la défense de l'économie nationale correspondait à celle des intérêts

---

<sup>1048</sup> ACCIP IV-4-62 (3), Exploitation de la Gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'Eau d'Ivry par M. Lefebvre, déposé le 9 juin 1903, p.8. Trois emprunts couvraient les dépenses de la chambre de commerce : 140 000 francs « fonds de concours pour l'exécution des travaux des voies de raccordement du Port d'Ivry avec la gare du Chevaleret, par un emprunt de même somme au taux d'intérêt de 3,70% amortissable en 50 ans, 99 000 « dépenses d'outillage » couvertes par deux emprunts, dont un de 57 000 francs au taux de 3,70% amortissable en 50 ans et complété par un autre emprunt de 42 000 francs au taux de 3,80% amortissable en 47 ans. Les charges annuelles de la chambre de commerce s'élevaient donc à 6166,26 annuités de l'emprunt de 140 000 francs, 2 510,66 annuités de l'emprunt de 57 000 francs, 1 924,16 francs de l'emprunt de 42 000 francs ; soit 10 601,08 annuités des trois emprunts.

<sup>1049</sup> *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 1803-2003. Histoire d'une institution*, Genève, Droz, 2003, p.150.

parisiens<sup>1050</sup>. Ils attribuaient un rôle moteur à la capitale pour l'avenir économique du pays. Cette prise de position des consuls leur paraissait d'une importance majeure : « *Paris n'est pas une région industrielle au sens propre du mot ; c'est le centre et le cœur de la France ; de Paris partent les exportations en très grande majorité ; c'est là où se concentrent toutes les commandes et expéditions. Nous ne pouvons pas répondre au nom de la fabrication parisienne seulement, car les intérêts parisiens comportent toute la fabrication française*<sup>1051</sup> ». Cette concordance entre devenir du capitalisme français et dynamisme du capitalisme parisien se conjuguaient avec l'idée d'une complémentarité entre les économies de la capitale et de la province. La chambre consulaire affichait la volonté de renforcer les relations entre la région parisienne et ses principaux hinterlands. Elle jugeait notamment prioritaire le développement des relations avec la région du Nord. Celle-ci constituait effectivement une des principales zones d'approvisionnement de la capitale en matières premières. Ses prises de position à l'égard du canal du Nord résultaient de ces préoccupations. Ce projet visait à améliorer la circulation entre Paris et les zones houillères que l'encombrement des canaux du Nord et la hausse des prix du fret gênaient considérablement<sup>1052</sup>. Le canal projeté était censé soulager le canal Saint-Quentin d'une portion de son trafic. Proposé en 1878, le projet avait été élaboré par l'ingénieur en chef Flamant et projetait de relier Douai à Paris par le biais d'une voie parallèle au canal Saint-Quentin. Le coût était estimé autour de 105,1 millions de francs. Il avait été inscrit au plan Freycinet en 1879, mais le Sénat l'écarta pour des motifs budgétaires, et sans doute la pression des milieux ferroviaires. La chambre de commerce parisienne figura parmi les principaux défenseurs du projet. Le président de la chambre de commerce de Douai contacta son homologue parisien en novembre 1901. Si cette dernière ne s'engagea à aucune participation financière aux travaux, elle consentit à intervenir favorablement pour sa réalisation<sup>1053</sup>. En avril 1903, la chambre contacta le président de la commission des travaux publics du Sénat, Freycinet, et le ministre des Travaux publics du gouvernement Combes, M. Maruejols<sup>1054</sup>. En juin de la même année, la Chambre intervint, par l'intermédiaire de Paul Mallet devant la commission des finances du Sénat. L'action combinée des chambres de commerce de Douai et de Paris aboutit à la déclaration d'intérêt public de la réalisation du

---

<sup>1050</sup> *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 1803-2003. Histoire d'une institution*, Genève, Droz, 2003, pp.161-167.

<sup>1051</sup> P.V. du 29 novembre 1893.

<sup>1052</sup> Rapport de Paul Mallet devant le comité central des chambres syndicales, mars 1901, Recueil des procès-verbaux des séances du Comité central des chambres syndicales, mars 1901, 32<sup>ème</sup> volume, Paris, 1901.

<sup>1053</sup> ACCIP IV-4-62 (3), Note de M. Sciama du 4 décembre 1901.

<sup>1054</sup> Procès-verbal du 2 mars 1898.

canal du Nord le 22 décembre 1903. Sa volonté de promouvoir l'essor commercial de la capitale transparaissait également dans ses prises de positions concernant la suppression de l'octroi.

Le port d'Ivry s'inscrivait dans une double logique de modernisation de la région parisienne : renforcer d'une part l'outillage parisien et étendre la fonction commerciale de Paris vis-à-vis de la province. De ce point de vue, la gare d'eau d'Ivry se rapprochait de Paris port de mer et des entrepôts des Marais<sup>1055</sup>. Elle se trouvait en totale adéquation à l'égard des réflexions développés au début du XX<sup>e</sup> siècle... La réalisation de ce port préfigurait même les réflexions et recommandations des commissions tenues à la suite des inondations de 1910, à la différence que leurs propositions n'étaient qu'à l'état d'ébauche. Le port d'Ivry constitua un modèle type pour les grandes réalisations du XX<sup>e</sup> siècle : les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Pantin, etc.

Le port d'Ivry manifestait simultanément les contradictions au sein de la chambre consulaire : il s'agissait d'un côté de développer les infrastructures parisiennes de transports, dans une logique de favoriser les échanges, plutôt libre-échangiste, l'aménagement de ce port exprimait d'un autre côté un certain volontarisme économique. Cette contradiction se traduisait par une certaine montée du courant protectionniste<sup>1056</sup>... Lui-même contemporain de la volonté exprimée par la chambre consulaire de participer de façon accrue à la gestion commerciale de la capitale<sup>1057</sup> : écoles de commerce, bibliothèque, manutentions de la Douane, magasins d'Austerlitz...Le raccordement apparaissait à l'époque comme la « solution miracle » pour moderniser le port de Paris. La création de la gare d'eau d'Ivry représentait un premier pas dans ce sens. Pourquoi le raccordement a-t-il été si peu développé ? Le port d'Ivry-sur-Seine ne constituait pas tout à fait une première dans le domaine, on avait ainsi déjà établi un tel raccordement aux Docks de Saint-Ouen, au port de Javel, ou encore ailleurs en France... Sans que ces expériences ne se soient révélées vraiment concluantes... Le succès de ces initiatives dépendait finalement de la bonne volonté des acteurs économiques.

En aval de Paris, la dépense d'établissement du port de Javel s'était élevée à un million de francs pour un trafic annuel de 10 000 t, dû pour une large part au transbordement, de wagons à bateau, des orges de la Sarthe expédiés par voie mixte aux brasseries allemandes.

---

<sup>1055</sup>Voir chapitres II et IV.

<sup>1056</sup> Qui ne doit néanmoins pas être exagérée.

<sup>1057</sup>*La Chambre de commerce et d'industrie de Paris 1803-2003. Histoire d'une institution*, Genève, Droz, 2003, p.172.

La Compagnie de l'Ouest conservait le trafic sur ses rails, tandis que celle du Nord perdait le bénéfice du transport jusqu'à la frontière. La Compagnie du Nord s'était évertuée à convaincre, et y était parvenue, la Compagnie de l'Ouest, à conclure un tarif commun dont les prix offraient des taxes moins lourdes que celles obtenues par la voie mixte. Les orges de la Sarthe pouvaient ainsi s'y rendre sans rompre charge jusqu'en Allemagne par voie ferrée : « *le port de Javel, à la suite de cette opération succomba. La dépense engagée à la création de ce port – à laquelle la Ville de Paris a participé par moitié – n'était donc plus d'aucune utilité*<sup>1058</sup>. »

En définitive, la navigation intérieure ne pouvait avoir d'autre clientèle que celle des riverains. La Compagnie parisienne du Gaz recevait ainsi l'ensemble de ses charbons par voie ferrées, à l'exception des usines de Clichy et de Passy. Les frais de camionnage s'avéraient trop élevés pour espérer procéder à des transferts entre la voie d'eau et les chemins de fer ou pour élargir la desserte de la voie d'eau vers d'autres clients<sup>1059</sup>. Il existait une autre alternative particulièrement intéressante dans la région parisienne, à savoir effectuer les échanges par le biais des entrepôts et magasins généraux, mais la Compagnie du Nord avait établi d'étroites relations avec la Compagnie Générale des Entrepôts et Magasins généraux de Paris qui était le principal protagoniste en la matière à Paris<sup>1060</sup>. La société de chemin de fer exploitait effectivement les établissements les plus significatifs parmi les 21 situés sur son réseau, notamment les docks de Saint-Ouen. La Compagnie du Nord avait convaincu la société cliente de ne procéder à aucune conversion de ses magasins en gare d'eau.

## **B. Une illustration de la double stratégie des Compagnies de chemins de fer portant sur la tarification et l'exploitation.**

---

### **1. Une politique tarifaire dissuasive.**

---

Les relations entre la Compagnie PO et le port d'Ivry s'exprimaient sur deux niveaux : la tarification et l'exploitation des wagons sur les embranchements du port. L'échec du raccordement à Ivry revêtait deux dimensions : la politique délibérée des compagnies ferroviaires d'empêcher son développement par des pratiques d'ententes tarifaires, et la tarification à proprement parler du port régissant sa bonne marche. Les rapports entre la Compagnie Paris-Orléans et la chambre de commerce de Paris se sont avérés des plus

---

<sup>1058</sup> *Ibid.*

<sup>1059</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, Paris, Armand Colin, 1903, p. 133.

<sup>1060</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie des chemins de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p.377.

complexes. La gare d'eau ne constituait en tant que telle pas forcément un réel danger pour le trafic de la compagnie de chemin de fer, mais un complément intéressant, la voie d'eau apportant des marchandises à bas coût jusqu'au chemin de fer, pouvant les acheminer vers des destinations inaccessibles à la batellerie... C'était sans compter sur la méfiance viscérale et réciproque entre les deux modes de transport. Les chemins de fer percevaient en la gare d'eau d'Ivry un véritable danger, péril d'ailleurs largement surestimé, compte tenu de la *réalité* du port, comme on a pu le constater... La batellerie de son côté, se méfiait de cette installation créée somme toute artificiellement, elle ne croyait pas vraiment envisageable une coopération sur des bases équitables. La position des grandes compagnies de navigation fluviale n'était pas moins ambiguë. Elles semblaient avoir soigneusement évité de fréquenter le port, sous prétexte de tarifs trop onéreux, ce qui correspondait à leur attitude générale à l'égard des autres ports de transbordement<sup>1061</sup>. Tel fut le cas de la compagnie de navigation H.P.L.M., préférant les concurrents... Les autres compagnies, spécialisées dans le transport de matériaux de construction, telles la société Morillon-Corvol ou les Sablières de la Seine, ne pouvaient envisager d'un œil bienveillant la gare d'eau d'Ivry. Elles-mêmes disposaient de leur propre matériel de manutention, qu'elles louaient à l'occasion, sans avoir à payer les frais de location des terrains et de construction des infrastructures, vu la relative anarchie régnant à Paris<sup>1062</sup>.

Plus grave encore, s'ajoutaient les accords passés entre les différentes compagnies. Dans le bulletin de la « *Mutuelle Transport* » d'avril 1907<sup>1063</sup>, Jean Barême, œuvrant pour un groupe de pression favorable à la modernisation des voies navigables, critiqua la pertinence du concept du raccordement et dénonça une politique de tarifs systématique des chemins de fer pour saborder les ports fluviaux raccordés à la voie ferrée, les principales mises en accusation étant la PLM et la Compagnie du Nord<sup>1064</sup> : « *dès qu'un port fluvial est relié à la voie de fer, les Compagnies de Chemins de fer cherchent, par des changements de tarification, à enlever le trafic à la navigation : le port a donc vécu*<sup>1065</sup>. » Les faits semblaient confirmer ces accusations, puisque le concessionnaire du port d'Ivry expliquait une partie des difficultés

---

<sup>1061</sup> A.N. F<sup>14</sup> 7074, rapport de Pierre Léon, « La suture du réseau ferré et du réseau navigable », pp.3-4.

<sup>1062</sup> Le mot « anarchie » doit être entendu au sens propre du terme, à savoir d'absence de pouvoir, d'État, mais pas forcément d'ordre, dans la mesure où les compagnies en question assuraient elles-mêmes un ordre qui les arrangeait.

<sup>1063</sup> Le propos s'appuie ici sur un article de la *Loire navigable* d'août 1907, signé Jean Barême, reprenant certaines idées, et apportant également de nouveaux développements à l'article (ACCIP IV-4.61 (32)).

<sup>1064</sup> L'auteur de l'article appuya sa thèse sur trois exemples, celui du port de Javel, celui du port d'Ivry-sur-Seine, et enfin celui du port de Roanne.

<sup>1065</sup> *Id.*

du port d'Ivry par les ententes visant à casser les prix et capter les trafics liés au raccordement :

*Ce résultat est dû essentiellement à l'entente qui existe entre les C<sup>ies</sup> de chemins de fer, pour détourner coûte que coûte les marchandises de la voie d'eau. Au moyen des tarifs communs elles font, toutes une concession pour obtenir un prix total plus avantageux que celui qui résulterait de l'emploi simultané des voies ferrées & navigables et réciproquement. Ces tarifs sont arbitraires, ils bouleversent les distances, les conditions géographiques et les rapports naturels entre les régions. Telle C<sup>ie</sup> qui avait de tout temps résisté à des abaissements de tarifs, parce qu'elle était la seule à disposer du commerce d'un pays se sert de mille stratagèmes pour ruiner sans délai le trafic des bateaux dès qu'ils voguent sur la voie rivale. C'est là de détestables méthodes<sup>1066</sup>.*

Il avait été question d'alimenter le trafic du port d'Ivry entre voies ferrée et d'eau par des céréales en provenance de la Beauce, du Berry, de la Sarthe, de la Mayenne et à destination du Nord et de l'Est. L'emploi des deux modes de transport paraissait économique, mais c'était sans compter l'entente entre les compagnies d'Orléans, de Ceinture et du Nord pour fixer un tarif commun afin de rendre non rentable l'utilisation de la gare d'eau : « *mais la gare d'eau n'était pas encore terminée que déjà les Compagnies d'Orléans, de Ceinture & du Nord combinaient un tarif commun destiné à faire disparaître cette économie et à rendre impraticable l'utilisation de la gare d'eau<sup>1067</sup>.* » Pourtant, la Compagnie d'Orléans ne semblait *a priori* n'avoir aucun intérêt réel à réduire son trafic puisque les grains parvenaient à l'extrémité de son réseau. Si elle y consentait, c'était par condescendance envers les autres compagnies afin d'obtenir des faveurs, notamment pour les charbons : « *La Compagnie d'Orléans n'avait pas d'intérêt à réduire son tarif puisque des grains arrivaient jusqu'à l'extrémité de son réseau. Elle fait néanmoins pour condescendre aux autres compagnies et obtenir d'elles la réciproque en cas de besoin<sup>1068</sup>.* » Le concessionnaire du port, Arthur Mourer, avait affirmé à la chambre consulaire avoir conversé avec un des principaux chefs de la Compagnie d'Orléans en vue de déterminer les mesures susceptibles de favoriser le trafic de la voie d'eau. Celui-ci lui révéla officieusement que sa compagnie ne pouvait favoriser les transports effectués partiellement par la voie d'eau du fait de ses engagements vis-à-vis des autres compagnies.

Afin de ne pas faire venir par bateaux une partie des charbons nécessaires à sa consommation et qui transitaient par son raccordement à Charenton, le PLM payait 3 francs de plus par tonne que le prix proposé par une compagnie de navigation<sup>1069</sup> ! Cette attitude

---

<sup>1066</sup> *Ibid.*

<sup>1067</sup> *Ibid.*

<sup>1068</sup> *Ibid.*

<sup>1069</sup> La Compagnie Française de Navigation Fluviale et Maritime.



paraissait compromettre les perspectives de trafic du port ou du moins toute évolution de quelque importance, la gare d'eau d'Ivry devant se contenter de trafics secondaires :

*Ces gracieusetés coûtent cher à tous. C'est donc un parti pris par les C<sup>tes</sup> de chemins de fer, dont la gare d'eau d'Ivry, comme toutes les autres d'ailleurs auront à souffrir tant que l'État permettra une concurrence aussi préjudiciable à tous les points de vue, et il est à craindre que les transports d'une certaine importance ne soient détournés pour cette raison ; néanmoins on peut espérer en retenir quelques-uns d'une importance secondaire, surtout lorsque le tarif de raccordement sera réduit<sup>1070</sup> comme il est question de le faire<sup>1071</sup>.*

Les tentatives auprès des usines situées sur le réseau de la compagnie d'Orléans démontraient que ce tarif semblait trop haut dans certains cas. Un autre obstacle résidait dans la réticence d'acheminer des bateaux pour des quantités inférieures à 100 t. S'il était possible de les convaincre pour une quantité de 50 t, au-dessous, les compagnies de navigation réclamaient que les marchandises fussent amenées à leur port d'attache dans Paris, estimant que les frais de remonte de leurs bateaux jusqu'à Ivry leur retirait tout profit. De nouveaux problèmes se posaient du fait que les 100 t n'étaient pas amenés ou emportés par les wagons au moment même où les bateaux étaient là, problème fort épineux lorsqu'il s'agissait des vapeurs et où le temps était précieux. Et de nouvelles difficultés surgissaient du fait de la mise à quai ou sous hangar : on ne pouvait laisser, surtout la nuit, une marchandise de quelque valeur, la mise en hangar grevait la marchandise d'un droit minimum de stationnement de 0,50 francs par tonne prévu pour une durée de douze jours « *alors que quelques journées suffiraient. J'ai proposé sans succès à la chambre de commerce de diviser les périodes de 3 en 3 jours, à raison de 0,15 par période<sup>1072</sup>.* » Le tarif devenait prohibitif dans la mesure où il s'avérait impossible de faire coïncider l'arrivée des wagons des wagons avec les bateaux.

Les tarifs spéciaux et communs leur laissaient une marge de manœuvre très confortable. Pourvu que le transport de marchandises fût accompli dans le délai maximum fixé par la concession, les chemins de fer pouvaient attendre jusqu'au dernier moment pour fournir les wagons. En admettant qu'un transport fût réalisé dans un délai de quinze jours, si le chemin de fer n'avait besoin que de deux jours pour conduire la marchandise à destination, il restait un délai d'un à treize jours pour fournir les wagons, c'est-à-dire un délai d'attente relativement important pour le port. Malgré tout, M. Mourer admettait que le chef de gare d'Ivry-Chevaleret « *apportait beaucoup de complaisance dans ses rapports avec la gare d'eau et que la fourniture des wagons demandés se fait ordinairement dans un délai*

---

<sup>1070</sup> Le tarif devait passer de 0,55 francs à 0,39 francs.

<sup>1071</sup> *Ibid.*

<sup>1072</sup> *Ibid.*

*raisonnable*<sup>1073</sup> », c'est-à-dire du jour au lendemain. Malheureusement, le chef de gare n'avait pas toujours à sa disposition les wagons nécessaires, si bien que la mise à quai ou sous hangar s'imposait. La nécessité de ne pas rendre celle-ci impossible par une perception obligeait à tenir les marchandises à la disposition des wagons. Quel que fût le moment où ils étaient fournis, ces derniers devaient être restitués le jour même, avant 18 h, s'ils avaient été réunis le matin avant 10 h. Tout le trafic sur wagon se destinait à la Compagnie d'Orléans, tenue d'opérer le déchargement des briquettes lui étant dévolues<sup>1074</sup>.

La progression décevante de l'activité du port d'Ivry souleva certaines interrogations. Divers transporteurs fluviaux, la Compagnie Générale de Navigation H.P.L.M. et la Chambre Syndicale de la Marine, exprimèrent leur point de vue à la chambre de commerce de Paris expliquant cette situation. Ils incriminaient essentiellement la cherté des tarifs de manutention du port. M. Jossier, administrateur délégué de la Compagnie Générale de Navigation H.P.L.M.,<sup>1075</sup> adressa une lettre, le 4 décembre 1901, au président de la chambre de commerce de Paris où il exposa les raisons de l'échec du port d'Ivry, selon lui. Tout d'abord, il reconnaissait l'importance des ports de raccordement : « *Le développement économique de nos voisins*<sup>1076</sup> *qui ont su tirer en même temps de leur réseau ferré et de leur réseau navigable en multipliant les gares d'eau sur tout le parcours des fleuves, rivières ou canaux prouve surabondamment la nécessité absolue de doter la France de gares d'eau*<sup>1077</sup>. » Par ailleurs, les intentions de la chambre consulaire n'étaient pas mises en cause de manière fondamentale : « *Elle a voulu consacrer par cette création l'intérêt qu'elle porte au développement des voies fluviales et c'est assurément par des points de jonction fréquents que l'on arrivera à diminuer le coût des transports*<sup>1078</sup>. » En dépit de cela, les conditions d'exploitation ne paraissaient pas répondre pas à ce que la batellerie, à savoir d'une part en raison du coût exagéré des manutentions et d'autre part, de la taxe élevée du raccordement de la gare d'Ivry Chevaleret au quai. Les tarifs semblaient ainsi prohibitifs pour les acteurs de la profession, et cela, dès le départ :

---

<sup>1073</sup> *Ibid.*

<sup>1074</sup> Le commentateur n'était là encore pas du même avis déclarant que la compagnie fournissait toujours plus de wagons qu'il n'en fallait.

<sup>1075</sup> Compagnie Lyonnaise & Compagnie Havre-Paris-Lyon réunies, société anonyme au capital de 16,4 millions de francs, dont le siège social était fixé alors à Lyon. Il s'agit bien entendu d'une des plus importantes sociétés de transport fluvial. Consulter Bernard Le Sueur, La « Grande batellerie » : 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de la navigation, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, coédition : La Mirandole-Pascale Dondey, éditeur, Ville de Conflans-Sainte-Honorine, Musée de la Batellerie, 1995, 163p.

<sup>1076</sup> L'Allemagne et la Belgique.

<sup>1077</sup> ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Jossier, administrateur-délégué de la Compagnie générale de Navigation H.P.L.M., le 4 décembre 1901.

<sup>1078</sup> *Ibid.*

*Dès que ces tarifs furent publiés, nous vîmes qu'il n'y avait pas lieu de modifier notre ancienne façon d'opérer, que nous devons continuer à faire camionner nos marchandises de la gare d'Orléans-Ivry à nos quais d'embarquement. Nos confrères ont dû faire de même, car les frais d'envoi d'un bateau à Ivry, l'attente, les frais d'embarquement et de raccordement coûtent plus cher que le camionnage<sup>1079</sup>.*

L'administrateur de la Compagnie Générale de Navigation H.P.L.M. citait le cas d'un transit effectué le 18 octobre 1901, de plombs en saumons par Paris, par expéditions de 50 à 100 t. Sa société demanda à M. Mourer, le concessionnaire, le prix qu'elle avait à payer par le port d'Ivry. Celui-ci lui communiqua ses tarifs<sup>1080</sup>: 1,75 franc par tonne pour la prise sur wagon et l'embarquement en bateau, plus 0,55 francs pour les frais d'embranchement de la gare d'Ivry Chevaleret à la gare d'eau, soit 2,30 francs au total. S'ajoutaient à ces 2,30 francs le remorquage et le pilotage d'un bateau du quai de la Compagnie de Paris-Louviers à Ivry ainsi que le stationnement à Ivry en attendant les wagons ou lors de chargements. Tous ces frais étaient évalués à un franc pour 50 t et à 0,60 francs pour 100 t. On aboutissait à un coût total de 3,30 francs par tonne pour 50 t et de 2,90 francs par tonne pour 100 t. M. Jossier estimait le prix du camionnage de la gare d'Orléans-Ivry au port Louviers<sup>1081</sup> et les frais d'embarquement comme « *notablement inférieurs (...)* Il est bien regrettable que, par suite de tarifs prohibitifs, la création de la Chambre de Commerce ne puisse pas être utilisée. La batellerie, si intéressée cependant à tout ce qui peut contribuer à augmenter ses moyens d'action, ne peut, malgré son désir, songer à l'utiliser<sup>1082</sup>. »

Le président de la Chambre Syndicale de la Marine, M. Bovet, formula des critiques similaires, incriminant encore l'excès des prix

*Depuis le début de l'exploitation, ou à peu près, nous avons entendu nombre de plaintes sur l'excès de ces prix. Si nous avons entendu jusqu'à présent, c'est que nous voulions laisser s'écouler jusqu'à présent un temps assez long pour une expérience et voir venons dire les modifications nécessaires. Comme elles ne se produisent pas, nous croyons voir, sans plus attendre, nous faire l'écho de ces plaintes<sup>1083</sup>.*

Les plaintes relevées par la Chambre Syndicale de la Marine portaient en premier lieu sur les tarifs abusifs de l'embranchement de la Compagnie d'Orléans, s'élevant à 0,40 franc par tonne, pour quelques centaines de mètres de parcours. M. Bovet reconnaissait le caractère particulier du régime de ces embranchements. Les prix de manutention ne compensaient ainsi pas les tarifs de ces derniers :

---

<sup>1079</sup> *Ibid.*

<sup>1080</sup> ACCIP IV-4.61 (33), Lettre du 14 octobre 1901.

<sup>1081</sup> En amont de l'île Saint-Louis...

<sup>1082</sup> *Id.*

<sup>1083</sup> ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Bovet, Président de la Chambre Syndicale de la Marine à M. le Président de la Chambre de Commerce de Paris, 16 décembre 1901.

*Mais précisément parce que la Compagnie restait maîtresse, en quelque sorte, de ce tarif, il eût été nécessaire que les manutentions du port fussent procurer quelques compensations. Or ce n'est pas ce qui a eu lieu. Au contraire, les prix de manutention du port d'Ivry sont plus chers que ceux des ports de Paris<sup>1084</sup>.*

Par exemple, le prix du bois de bûches, transbordé du wagon sur bateau s'élevait à 1,25 francs à Ivry contre 0,80 francs à Paris. À Ivry, la manutention de vin en fûts de 600 litres s'accomplissait à 0,80 franc les 1 000 litres contre 0,50 franc au port Saint-Bernard<sup>1085</sup>, port réputé difficile selon M Bovet. Les tarifs paraissaient d'autant plus prohibitifs que le port était public et n'avait pas à proprement parler de vocation lucrative :

*Nous ne multiplierons pas ces exemples. Ils apparaissent suffisamment probants. L'écart existant entre les prix appliqués à Ivry & ceux pratiqués ailleurs paraît d'autant moins fondé que le port a été fait de deniers collectifs & ne constitue pas une affaire purement commerciale. Quoiqu'il en soit, en ces conditions, nombre de marchandises employant la voie d'eau vont se faire manutentionner ailleurs, au détriment du port d'Ivry<sup>1086</sup>.*

Les remarques du milieu batelier dissimulaient mal l'anarchie relative régnant sur les ports parisiens, où les entrepreneurs avaient la possibilité de manutentionner, d'entreposer pour presque rien... Cela causait des conflits entre les riverains, alors que les autorités désiraient remédier à cette situation, à savoir faire place nette sur les rives de la Seine dans la traversée de Paris... Ces observations firent l'objet de discussions à la chambre de commerce. Le fait que ce port était public questionnait : devait-il concurrencer ses voisins au point de les ruiner ? La Chambre étant composée d'entrepreneurs, et financée par d'autres, la question semblait des plus délicates. Lors de la séance du 18 décembre 1901, les paroles de M. Sciama fournissaient un éclairage intéressant. La chambre de commerce n'avait pas pour but de produire des bénéfices, mais simplement favoriser le commerce. Or, favoriser le commerce, cela signifiait proposer un outillage performant et attractif pour les usagers... La chambre de commerce ne paraissait pas avoir résolu ce dilemme ou l'avoir résolu en pratiquant des tarifs suffisamment élevés pour ne pas concurrencer les activités voisines ?<sup>1087</sup>

Un cas de conscience identique se posa lors de la prise en main de l'exploitation du port. Celui-ci rencontra des difficultés à s'imposer sur le marché, ce qui amena à des résultats plutôt limités, tout au moins au début. Le plus grave résidait dans la faiblesse des recettes qui compromettait le remboursement des emprunts contractés pour l'outillage et les infrastructures du port. L'idée d'une renonciation du traité passé avec Arthur Mourer avait germé dès la fin 1902, car elle constituait sans doute la seule riposte pour parer aux

---

<sup>1084</sup> *Ibid.*

<sup>1085</sup> Paris *intramuros*.

<sup>1086</sup> *Ibid.*

<sup>1087</sup> ACCIP IV-4.61 (33), « Gare d'eau d'Ivry. Tarif des manutentions. » Procès-verbal de la séance du 18 décembre 1901, pp.3-4.

manœuvres des compagnies de chemins de fer et de satisfaire aux besoins du commerce et de la batellerie. En effet, des entrepreneurs se plaignirent des tarifs abusifs pratiqués dans le port qui expliquaient, selon eux, la désaffectation des industriels. Plusieurs conférences sur ce thème avec eux se tinrent au mois de décembre 1902.

La Compagnie d'Orléans était susceptible de perdre de l'argent au port d'Ivry, en n'y recourant qu'au strict minimum. Toutefois, elle avait passé des accords avec d'autres compagnies pour obtenir, de leur part, des tarifs préférentiels. On peut citer un trafic de briquettes dont le tonnage avait atteint un certain volume. L'opération semblait avantageuse pour la navigation, mais la Compagnie du Nord usa d'une stratégie à celle employée avec le port de Javel<sup>1088</sup>. Elle s'entendit avec la Compagnie d'Orléans pour participer à la création d'un tarif commun, qui du jour où il entra en vigueur, éradiqua aussitôt les transports par navigation : « *La Compagnie du Nord – toujours elle- demanda à la Compagnie d'Orléans de participer à la création d'un tarif commun, et, du jour où ce tarif fut mis en vigueur, les transports de briquettes par la navigation avait vécu. Comme on peut s'en rendre compte, il est très facile de mettre un frein au trafic de la voie navigable*<sup>1089</sup>. »

La Compagnie du Nord ne fut pas la seule à adopter une telle stratégie. L'attitude du PLM à l'égard du port de Roanne était ainsi très révélatrice. En termes de trafic, le port de Roanne représentait le premier port de transbordement français avant la guerre<sup>1090</sup>. La chambre de commerce de Roanne avait lutté une trentaine d'années durant pour établir un port : « *Les statistiques de la navigation font ressortir que le transbordement des marchandises de wagon à bateau et inversement ne fait qu'augmenter*<sup>1091</sup>. » Face aux efforts de celle-ci, la compagnie PLM se trouva contrainte de consentir aux conditions d'exploitation et de tarification décidées par décision ministérielle en janvier 1897<sup>1092</sup>. La majeure partie du trafic du port de Roanne provenait des transports des eaux minérales qui trouvaient avantage à venir se transborder au port de Roanne pour se rendre ensuite à leur centre majeur de distribution, c'est-à-dire Paris. Or, la tarification imposée par le réseau PLM paraissait excessive. Les bouteilles vides en retour étaient remises aux bateaux, à Paris, pour y être

---

<sup>1088</sup> Trois ports de raccordement existaient seulement sur le réseau du Nord : Pont-à-Vendin, Don et Port-Vauban.

<sup>1089</sup> Jean Barème, *op. cit.*

<sup>1090</sup> Avec le rattachement de l'Alsace, ce seront les ports rhénans, notamment, bien entendu, le port de Strasbourg. Voir : M. Mazoyer, « Les gares de raccordement entre les chemins de fer et les voies navigables sur les canaux de Roanne à Digoïn, latéral à la Loire et du Nivernais », in *Annales des Ponts et Chaussées*, 1903, pp.309 et suivantes.

<sup>1091</sup> Jean Barème, *op. cit.*

<sup>1092</sup> Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France », in *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, p.80.

transbordées sur wagon au port de Roanne. Le trafic formé par les eaux minérales et les bouteilles vides en retour se montait de 250 à 300 000 francs : « *La Compagnie PLM a pensé que le jeu en valait la chandelle, qu'il lui serait agréable d'enlever ce joli denier à la batellerie*<sup>1093</sup>. » Le PLM proposa des prix fermes, en 1900, dont l'application fut autorisée à titre provisoire, par le ministre des Travaux publics. La voie ferrée accapara alors le marché, malgré les protestations des chambres de commerce de la région lyonnaise, tout particulièrement celle de Roanne : « *Il s'agissait en l'espèce, de la mise en vigueur de véritables tarifs de guerre contre la navigation*<sup>1094</sup>. » Le ministre des Travaux publics retira l'autorisation qu'il avait accordée malgré l'avis hostile du Comité consultatif des chemins de fer. Malgré les obstacles, le trafic du port de Roanne progressa fortement. En effet, après avoir connu une certaine stagnation au cours des années 1890 et 1895, autour de 50 000-62 000 t, son trafic s'est élevé à 250 000 t au seuil du XX<sup>e</sup> siècle, soit un tiers du total des tonnages réalisés entre les chemins de fer et la navigation intérieure<sup>1095</sup>.

Après sept années d'accalmie, le PLM soumit au mois de juin 1907 à l'homologation ministérielle d'une « *nouvelle proposition en la forme, mais tendant au fond, au même but que celle de 1900 : retirer à la batellerie le trafic des eaux minérales et des bouteilles vides en retour*<sup>1096</sup>. » Contrairement à ce qui s'était passé en 1900, où les intéressés avaient invoqué l'inégalité de traitement résultant de la mise en vigueur des prises fermes, afin d'obtenir le retrait des prix exceptionnels proposés, le PLM ne recourut pas à des prix fermes, mais proposa la création d'un barème kilométrique à son tarif spécial<sup>1097</sup>. Jusqu'à 300 km, ce nouveau barème présentait une base kilométrique normale, la situation variait selon les distances supérieures, le prix kilométrique chutant alors à 0,01 francs<sup>1098</sup>. Si les eaux minérales bénéficiaient des gares desservant les sources de Paris de prix excessivement faibles, il n'en allait plus de même pour ceux désireux s'embarquer du port de Roanne : « *La nouvelle proposition constitue donc (sous couvert d'un barème kilométrique) une série de prix*

---

<sup>1093</sup> Jean Barême, *ibid.*

<sup>1094</sup> *Ibid.*

<sup>1095</sup> Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France », in *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, p.80.

<sup>1096</sup> Jean Barême, *op. cit.*

<sup>1097</sup> Le comportement du PLM suscita l'indignation d'intérêts industriels et des défenseurs du raccordement, dans la mesure où les ports de Givors, Lyon-Perrache et la gare d'eau de Lyon-Vaise ne disposaient pas suffisamment de grues et d'appareils de transbordement. Ces agissements s'inscrivaient dans une stratégie consistant à empêcher toute dotation de ces ports de raccordement de matériels susceptibles de satisfaire aux besoins du commerce et de l'industrie.

<sup>1098</sup> *Ibid.*

*exceptionnels des gares desservant les sources de Paris*<sup>1099</sup>.» En d'autres termes, cela signifiait la mort du port de Roanne. La politique des compagnies de chemins de fer à l'égard de la voie d'eau était ainsi qualifiée par un des promoteurs du raccordement : « *Les Compagnies de chemins de fer montrent, en l'espèce, de quel esprit elles sont animées envers la batellerie, c'est l'ennemi et tous les moyens paraissent bons pour la combattre*<sup>1100</sup> ».

## **2. Entraves à l'exploitation.**

---

### **a) Ambiguïté du statut des ports de raccordement.**

Une des faiblesses des ports de raccordement résidait dans le flou caractérisant leur statut juridique. En effet, il fallait distinguer les gares d'eau et les ports de raccordement qui ne correspondaient pas à des réalités juridiques tout à fait identiques. Les gares d'eau relevaient de l'organisation du chemin de fer et dépendaient de ce fait du domaine public de ce dernier. Les ports de raccordement appartenaient, quant à eux, au domaine public fluvial, la voie ferrée y accédait comme à un quai maritime. Celui-ci pouvait donc être exploité par l'État, une municipalité, être concédé à une chambre de commerce comme ce fut le cas du port d'Ivry, ou encore à une société privée. Or, sur ce port, l'exploitation des embranchements n'avait pas été des plus satisfaisantes. De ce fait, la gare d'eau ne pouvait fonctionner sans le concours direct de la compagnie de chemin de fer<sup>1101</sup>. Ces difficultés n'étaient pas nouvelles, un précédent fâcheux illustrait les problématiques concernant la mise en place des raccordements entre les deux modes de transport. La gare d'eau de Perrache communiquant avec la Saône avait été organisée pour devenir une gare de transbordement entre la navigation et le chemin de fer. La concession fut rachetée par la Compagnie PLM<sup>1102</sup> qui fit en sorte de la rendre totalement inutilisable en lui appliquant de manière arbitraire les règlements de la gare ferroviaire de Perrache qui fermaient cette gare aux marchandises en provenance ou à destination des lignes de Grenoble et de Genève. La chambre de commerce de Lyon avait émis une délibération le 24 mars 1898 pour remédier à cette situation. Devant la passivité des pouvoirs publics, la chambre consulaire lyonnaise jugea préférable de négocier avec le PLM, car elle ne souhaitait pas attaquer de manière frontale la compagnie de chemin de fer. C'est pourquoi elle envisagea le transfert de port de transbordement vers un autre site fluvial et de

---

<sup>1099</sup> *Ibid.*

<sup>1100</sup> *Ibid.*

<sup>1101</sup> ACCIP IV-4.40 (3), Chambre de commerce de Paris, « Raccordement des voies de fer avec les voies d'eau », rapport présenté, au nom de la Commission des Voies et Moyens de communication, par M. Mallet, déposé le 23 novembre 1908 et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce le 25 novembre 1908, p.1.

<sup>1102</sup> Accordée aux frères Seguin en 1827.

réemployer les terrains pour l'établissement de magasins généraux<sup>1103</sup>. L'idée consistait donc à transférer un port de transbordement relevant du domaine public de la compagnie de chemin de fer concernée vers un port fluvial dépendant du domaine public fluvial.

En théorie, un port de raccordement pouvait fonctionner sans que le chemin de fer n'intervînt réellement, mais malheureusement, dans la pratique, son concours s'avérait indispensable pour la fourniture des wagons. Le concessionnaire d'un port de raccordement avait besoin du nombre de wagons nécessaire permettant de recevoir l'ensemble des marchandises vouées à circuler sur les voies de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer se montrant excessivement réticentes à favoriser les gares d'eau et les ports de raccordement, la chambre de commerce de Paris avait à deux reprises, en 1905 et 1907, avec le soutien de celle de Lyon, exhorté les pouvoirs publics à négocier avec celles-ci en vue de renforcer leur concours, notamment par le biais de la fourniture de wagons, question qui apparaissait stratégique<sup>1104</sup>.

Sur le port d'Ivry, les manœuvres des wagons s'accomplissaient en désordre, ce qui compromettait l'efficacité de son exploitation, voire son avenir. Dans un rapport faisant état des conditions des manœuvres sur les voies du port des wagons en provenance ou destinés des/aux embranchements, M. Mourer dressa un tableau encore plus sévère sur les inconvénients qui en résultaient. D'après lui, la Compagnie d'Orléans ne respectait aucune des contraintes imposées par l'ordonnance de police concernant les voies ferrées du port d'Ivry. Les délais fixés pour les manœuvres étaient le plus souvent dépassés, les heures indiquées n'étaient pas non plus observées de manière scrupuleuse... De telle sorte que des wagons étaient laissés en permanence sur la voie publique. Si les problèmes ne concernaient pas la chambre de commerce de Paris, il n'en existait pas moins des dysfonctionnements flagrants. Les voies du port n'étaient pas exclusivement réservées aux wagons destinés ou provenant de la voie d'eau, mais se trouvaient quotidiennement envahies par la compagnie de chemin de fer qui opérait sur ces voies le triage des wagons en direction ou venant des usines, « *apportant ainsi, deux fois par jour, le plus grand trouble dans les opérations d'embarquement et de débarquement effectuées à la Gare d'eau* <sup>1105</sup> .» Les manutentions étaient rendues impraticables durant près de trois heures le soir de 1 h à 2h30, le matin de 7 à

---

<sup>1103</sup> ACCIP IV-4.40 (3), Chambre de commerce de Lyon, « Raccordement entre les voies ferrées et les voies d'eau », rapport de M. J. Coignet, vice-président, séance du 25 Juillet 1901, pp.12-14.

<sup>1104</sup> *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, 1905, p.66 ; 1907, p.96.

<sup>1105</sup> ACCIP IV-4.61 (34), Gare d'eau d'Ivry. Manœuvre sur les Voies du Port des Wagons en provenance ou à destination des Embranchements particuliers. Inconvénients qui en résultent par M. Mourer, Délégué de la Chambre de Commerce pour l'exploitation de l'outillage du port, 4 octobre 1902.



8h30. La voie ferrée expédiait en même temps depuis sa gare du Chevaleret, les wagons destinés à la gare d'eau et aux établissements industriels reliés au raccordement par des embranchements particuliers.

Il en résultait que des manœuvres longues et complexes immobilisaient les voies ferrées du port et interrompaient le travail en raison du refoulement des wagons situés sur les voies à l'extrémité du quai. Ceux-ci ne se trouvaient plus ni à portée des grues, ni en face des bateaux contenant les marchandises qu'ils devaient recevoir ou déposer :

*les ouvriers, les chevaux et les voitures, les grues etc. restaient inoccupées pendant trois heures environ chaque jour. Ces arrêts découragent les ouvriers qui vont chez les marchands de vins des environs, d'où ils sortent souvent dans un état d'ébriété, qui va en s'accroissant, ce qui est d'autant plus regrettable que les travaux d'embranchement et de débarquement sont toujours difficiles et dangereux<sup>1106</sup>.*

Il en découlait des pertes d'argent et de temps appréciables et une démotivation du personnel. Le délai fixé pour la restitution des wagons au chemin de fer se trouvait abaissé par les heures pendant lesquelles il n'avait pas été possible de travailler, alourdissant davantage les pénalités déjà très sévères prévues en cas de retard dans la restitution des wagons. Cette situation s'aggravait encore l'hiver : les journées étant déjà brèves durant cette saison, les heures de travail effectives se retrouvaient ainsi réduites à la portion congrue. Le port n'offrait une longueur utile de seulement 120 m, il ne pouvait de ce fait accueillir que trois bateaux à la fois. Dans ces conditions, le déchargement ou le chargement exigeait fréquemment la présence de wagons sur les trois voies.

#### **b) Désordres des opérations de triage.**

Ces agissements représentaient une réelle menace pour le développement du port, et ce d'autant plus que le mouvement des marchandises transitant de la voie d'eau à la voie ferrée, et réciproquement s'intensifiait. M. Mourer dénonça sévèrement les troubles provoqués par les opérations de la Compagnie PO. Le Service de la Navigation lui-même protestait contre cette manière d'agir :

*Il faut donc, non seulement supprimer les entraves qui existent actuellement, mais s'opposer énergiquement en laissant de nombreux intérêts. Le Service de la Navigation, témoin du trouble que la manière d'agir de la compagnie d'Orléans occasionne journellement et des retards qui en résultent pour les bateaux, lui a fait des représentations qui n'ont, jusqu'à ce jour, produit aucun effet.*

---

<sup>1106</sup> *Ibid.*

*La Cie d'Orléans cherche au contraire, paraît-il, à obtenir du Gouvernement l'autorisation de pratiquer comme elle le fait, et même d'augmenter le nombre de ses convois.*

*Le Service de la Navigation à ce sujet a protesté énergiquement.*

*Quant à la Chambre de Commerce, je permettrai de lui dire, qu'à mon humble avis, elle doit protester plus énergiquement encore, sous peine de voir paralyser le développement des affaires qu'elle a voulu, au contraire, favoriser en créant la Gare d'Eau d'Ivry et en reliant les voies ferrées aux voies navigables.*

*Que la Cie d'Orléans effectue le triage des wagons dans sa gare d'Ivry-Chevaleret ou dans les usines auxquelles ils sont destinés, mais qu'il lui soit interdit d'employer les voies du port pour faire des manœuvres de wagons qui n'ont rien à faire dans la gare d'eau<sup>1107</sup>.*

Comme on a pu le voir auparavant, les voies du port se trouvaient continuellement ainsi envahies à des heures non réglementaires par la compagnie de chemin de fer opérant sur ces voies le triage des wagons à destination ou en provenance des usines environnantes, troublant ainsi les opérations d'embarquement et de débarquement dans la gare d'eau. Il en résultait des pertes significatives de temps et d'argent, bloquant chaque jour, ouvriers, chevaux, voitures et grues pendant plusieurs heures. La Compagnie d'Orléans semblait pourtant consciente de ne pas se conformer les prescriptions de l'ordonnance de police :

*mais elle affirme que le développement du trafic et l'augmentation du nombre d'embranchements particuliers l'empêchent d'une façon absolue de tenir ses engagements ; elle ajoute que ce développement ne peut qu'aggraver la situation, à cause de la grande irrégularité des arrivages et des expéditions, il faut en outre, reconnaître que [...] on ne peut ni limiter le nombre des embranchements particuliers ni s'opposer à leur installation<sup>1108</sup>.*

Les dispositions adoptées dans l'exécution des projets, au moment de la construction de la ligne n'autorisaient qu'un triage limité des wagons et ne visaient pas à les transformer en terminus pour parer tout encombrement et ralentir la manutention des wagons destinés ou issus de la voie d'eau :

*Cette organisation est fort préjudiciable à nos commettants : elle paralyse le développement des affaires et nous empêche d'atteindre le but que nous nous sommes proposés en créant le « port d'Ivry » : relier la voie ferrée à la voie navigable<sup>1109</sup>.*

La question du financement de l'extension des embranchements du port d'Ivry constituait en quelque sorte la quadrature du cercle. En effet, elle manifestait les embarras inhérents aux aménagements portuaires de l'agglomération parisienne, car il semblait difficile de définir les tâches, à une époque où il n'existait aucune administration propre au « port de Paris »<sup>1110</sup>. Le traitement des dossiers mobilisait un temps considérable, ces pesanteurs pouvaient toutefois profiter à ceux qui n'avaient guère intérêt à ce qu'ils aboutissent, à l'instar

---

<sup>1107</sup> *Ibid.*

<sup>1108</sup> *Ibid.*

<sup>1109</sup> *Ibid.*

<sup>1110</sup> L'Office National de la Navigation ne fut créé qu'en 1912. Son rôle allait se révéler assez secondaire dans la région parisienne.

des entrepreneurs sur les berges dans la traversée de Paris<sup>1111</sup>. La compagnie ferroviaire avançait l'argument de la nécessité de nouveaux agencements pour garantir le développement du trafic. Par là-même, elle justifiait le fait qu'il revenait à la chambre de commerce de prendre à sa charge les dépenses à effectuer dans la création de l'embranchement. La situation se complexifiait dans la mesure où la compagnie PO ne paraissait pas faire mine de modifier sa position. Dans un contexte libéral, et par désir de ménager les intérêts ferroviaires, l'État, quant à lui, n'aurait certainement fourni aucun concours et « *de notre côté [la chambre de commerce], nous ne désirons pas apporter notre concours en « capital »*<sup>1112</sup>.» La chambre consulaire conçut une combinaison susceptible de satisfaire les deux partis. Les chambres syndicales, dont les industries employaient journallement la gare d'eau d'Ivry, rejetèrent la proposition d'un nouvel horaire de la compagnie PO et réclamèrent une réduction du péage imposé : une modification des prix du transport, combinée à l'abaissement du prix des manutentions, consenti en mars 1902, était censée favoriser un emploi plus fréquent de la gare d'eau. Le montant de ce transport s'élevait à 55 centimes par tonne, divisé en deux parties, l'une de 40 centimes, due à la Compagnie d'Orléans pour ses frais de traction, l'autre de 15 centimes, dévolue à la chambre consulaire, en rémunération des frais de construction de l'embranchement.

La chambre de commerce s'efforça d'imaginer comment aménager les voies nécessaires et satisfaire aux sollicitations formulées depuis longtemps par les chambres syndicales, dont certaines industries étaient des usagers quotidiens de la gare d'eau<sup>1113</sup>. Ces chambres syndicales avaient protesté avec énergie contre le nouvel horaire exigé par la Compagnie Paris-Orléans. En compensation, elles réclamèrent d'abaisser le péage : une modification du prix du transport, qui avec l'abaissement de celui des manutentions qui leur avait été consenti devait les inciter à un usage plus fréquent de la voie d'eau : « *Or, ce prix de 55 centimes est beaucoup trop élevé puisqu'il s'agit d'un faible parcours, qu'il ne comprend pas les frais de gare et qu'en général il s'applique à des matières pondéreuses, comme celles qui empruntent la voie d'eau*<sup>1114</sup>.»

---

<sup>1111</sup> Cette question sera traitée plus en détail dans le chapitre suivant.

<sup>1112</sup> *Ibid.*

<sup>1113</sup> La Chambre Syndicale de la Marine, Chambre des Marchands de Charbons de terre, Chambre des bois à brûler, la Communauté générale des Marchands de bois à Œuvrer, enfin l'entrepreneur délégué de la Chambre de Commerce à l'Exploitation de la gare d'eau d'Ivry. Voir ACCIP IV-4.61 (34), Note pour le Président de la Commission N°2 sur les négociations engagées avec la Compagnie d'Ivry-Chevaleret à la Gare d'eau d'Ivry, par M. Sciamia, le 20 janvier 1903.

<sup>1114</sup> Rapport Pozzy... *op. cit.*

La Compagnie d'Orléans semblait ainsi ne s'aligner à aucune de ces prescriptions. Le cadre juridique aurait pu pourtant la contraindre depuis une loi promulguée en 1898. En effet, l'État pouvait les obliger à exécuter les raccordements. Cependant, l'établissement consulaire parisien préféra ne pas s'aliéner la compagnie ferroviaire, ne serait-ce que pour ne pas perdre les dernières chances de promouvoir la question du raccordement en général, et son propre raccordement en particulier. En outre, de plus de façon plus globale, la chambre de commerce de Paris n'était pas exclusivement focalisée sur les intérêts de la batellerie, mais se préoccupait de ceux du commerce et de l'industrie de la capitale. Cette double perspective expliquait sans doute en partie ses réserves quant aux projets de loi de modernisation des voies navigables qu'elle jugeait parfois trop « dirigistes », se montrant hostile notamment à la doctrine dite de « l'obligation »<sup>1115</sup>. Si les consuls s'étaient prononcés à plusieurs reprises en faveur de la création de gares mixtes notamment en 1901 et 1905<sup>1116</sup>, ils s'étaient montrés bien plus prudents quant à la proposition de mesures législatives concrètes dans les différents rapports portant sur cette question dans les années 1907 et 1908, c'est-à-dire au moment où s'élaborait la loi Barthou<sup>1117</sup>. Le ministre des Travaux, Louis Barthou, avait souhaité relancer la politique fluviale initiée par Pierre Baudin, mais que ses prédécesseurs n'avaient pas été en mesure, ou n'avaient pas désiré, selon les cas, poursuivre. Une de ses préoccupations visait à encourager le raccordement. Pour ce faire, il présenta un avant-projet en février 1908<sup>1118</sup>. Sa proposition consistait à étendre à l'ensemble des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux, d'outillages publics ou privés installés dans les ports maritimes ou intérieurs, le droit d'embranchement jusqu'alors réservé aux propriétaires de mines et d'usines conformément aux articles 61 et 62 du cahier des charges des chemins d'intérêts général. Toutefois, ce projet de loi comportait deux clauses additionnelles envisageant la participation des intéressés afin de faire face aux dépenses d'exploitation et l'intervention de l'État. Cette dernière devait consister à fixer les indemnités qui étaient susceptibles d'être réclamées par les compagnies au nom du préjudice causée par cette nouvelle situation. Autrement dit, ces clauses apparaissaient comme des garanties pour les milieux ferroviaires. La loi fut finalement

---

<sup>1115</sup> ACCIP IV-4 .60 (3), Rapport des voies d'eau et des voies ferrées. Réponse à une question posée par M. le sénateur Audiffred. Note présentée au nom de la Commission des Voies et Moyens de communication par M. Mallet. Conclusions adoptées le 30 janvier 1907, pp.3-4.

<sup>1116</sup> Il s'agissait d'un rapport adopté et converti en délibération le 22 mai 1901 et d'un autre soumis le 25 janvier 1905. Voir *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris* du 25 mai 1901, p.560 et celui du 28 janvier 1905, p.66.

<sup>1117</sup> Voir rapport cité précédemment et ACCIP IV-4.60 (3), Raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. Rapport présenté, au nom de la Commission des Voies et Moyens de communication par M. Mallet et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce le 25 novembre 1908.

<sup>1118</sup> Journal Officiel, Documents parlementaires. Chambre des Députés : rapport de Louis Barthou sur le projet de loi de raccordement des voies ferrées aux voies d'eau, séance du 6 février 1908.

adoptée le 3 décembre 1908<sup>1119</sup>, mais sa version finale apparaissait bien peu ambitieuse pour les partisans du raccordement. D'ailleurs, elle ne fut guère suivie d'effet, ce qui prouve l'efficacité des stratégies ferristes. Si la proposition avait présenté au moins le mérite de ménager les susceptibilités des compagnies ferroviaires, et pour cause et à la grande satisfaction de certaines chambres de commerce plutôt partisans d'une solution par la négociation de l'États avec les compagnies que par la voie législative<sup>1120</sup>, force était de constater la minceur des résultats obtenus dans la mesure où seulement deux ports de raccordement ont été créés à la faveur de cette loi jusqu'à la veille du premier conflit mondial ! Il s'agissait des ports de Givet et de Pagny-sur-Meuse. Le bilan était donc bien maigre, et la stratégie d'« endiguement » était manifeste<sup>1121</sup>...

Le port d'Ivry devait constituer une première initiative favorisant le soudage entre deux modes de transport, la voie d'eau et la voie ferrée ayant entretenu des relations jusque-là essentiellement hostiles. Cet antagonisme n'avait donc pas cessé de s'aggraver jusqu'au moment même où l'on songea à une possible réconciliation - le port d'Ivry en étant le symbole - qui, on peut le dire, ne s'est jamais vraiment produite. Là encore, le port d'Ivry était emblématique de cette évolution, ou oserait-on dire, de cette *non évolution*.

## **II. UNE CONCESSION PRIVÉE DANS L'IMPASSE.**

---

### **A. Traité avec l'entrepreneur : un marché de dupe ? (1902-1903).**

---

#### **1. Une conjoncture moins favorable.**

---

L'embellie du trafic du port de Paris à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle connut un infléchissement brutal surtout entre les années 1900 et 1903, avec un creux en 1901, soit un recul de 15% entre les années 1899 et 1901<sup>1122</sup>. D'ailleurs, ce repli touchait l' Sur la 4<sup>e</sup> section de la Seine, qui correspondait au trafic amont de Paris, le recul avait été encore plus marqué, à savoir - 18%. Ce recul conjoncturel s'expliquait par la fin des travaux liés à l'Exposition Universelle et plus particulièrement du métropolitain. En effet, outre les matériaux nécessaires aux constructions liées à cet événement, des volumes conséquents de déblais ont été évacués par la voie d'eau. Les expéditions furent d'ailleurs les principales affectées avec un recul de 36%

---

<sup>1119</sup> Journal Officiel du 5 décembre 1908, Lois et décrets : Loi du 3 décembre 1908.

<sup>1120</sup> ACCIP IV-4.60 (3), Raccordement des voies de fer avec les voies d'eau..., op. cit., pp.5-6.

<sup>1121</sup> M. Papelier, « Utilisation de la loi de 1908 ; raccordement des voies navigables et des voies ferrées », rapport présenté au 4<sup>e</sup> congrès des Travaux publics », Paris, 1912, p.3.

<sup>1122</sup> Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, années 1899-1903. Pour une vue plus détaillée du trafic durant cette période, consulter le chapitre VI.

pour le trafic du port de Paris. La conjoncture fluviale ne paraissait donc guère favorable au début du siècle et n'incitait guère à se lancer dans des investissements trop lourds en matière d'infrastructures. Dans ces conditions, l'intérêt de la chambre de commerce de Paris concernant le développement de l'outillage parisien doit donc être nuancé par les faits. En effet, les changements de personnalité au sein de la chambre consulaire semblent l'avoir orientée vers davantage de réserves à l'égard de la voie d'eau<sup>1123</sup>. Ses membres se montrèrent ainsi moins enthousiastes à l'idée de Paris port de mer, et cela dès 1902<sup>1124</sup>, en ne soutenant pas le dernier projet présenté par Bouquet de la Grye. Leur raisonnement était qu'il valait mieux encourager le cabotage fluviomaritime qui n'exigeait pas de conditions de navigation foncièrement différentes de celles de la grande batellerie. Il s'agissait d'un aveu de désengagement sur ces questions, même si un trafic maritime s'était effectivement et spontanément développé, sans qu'aucune politique idoine n'ait encouragé ce type de trafic... D'où l'interrogation sur l'inutilité ou non de toute intervention étatique ou au contraire, si une politique quelconque favorisant ce type de cabotage très spécifique n'aurait pas favorisé un essor plus considérable ? Le même constat pourrait être formulé pour ce qui était du raccordement.

Ce « revirement » ne se révéla pas sans conséquence, l'équipe ayant mis sur pied le port d'Ivry fut renouvelée. Or, les nouveaux membres ne partageaient pas forcément le même enthousiasme que leurs prédécesseurs... La voie d'eau paraissait être passée au second plan aux yeux des consuls, comme en témoignait indirectement une intervention de M. Bain : *« il y a des Commissions pour nos Écoles qui sont des institutions qui intéressent le plus particulièrement la Chambre. La gare d'eau d'Ivry est tout aussi intéressante que les autres questions et le Bureau demande une étude spéciale<sup>1125</sup>. »* Si M. Bain insistait sur l'intérêt de la question de la voie d'eau, elle ne revêtait plus une importance aussi forte, son intérêt se portait plus vers l'enseignement. L'attitude de la chambre de commerce, plus prudente à l'égard de la voie d'eau, se confirma avec les avis de M. Lavaud autour des projets du canal du Nord et du

---

<sup>1123</sup> Les archives ne permettent pas d'expliquer ce revirement, mais de le constater. Le chapitre de l'ouvrage collectif sur l'histoire de la chambre de commerce de Paris, rédigé de concert par Christophe Bouneau et Philippe Lacombrade, n'éclaire guère à ce sujet. Les auteurs ne s'intéressent qu'à la création et la réalisation du projet, et non à l'exploitation du port ; riche pourtant d'enseignements. La thèse de Philippe Lacombrade ne fournit guère non plus d'éclaircissements sur ce point précis. On s'en trouve ainsi réduit à émettre des hypothèses.

<sup>1124</sup> Voir chapitre précédent.

<sup>1125</sup> ACCIP IV-4.61 (33), Procès-verbal de la séance du 24 décembre 1902.

canal de dérivation de la Marne, et plus tard encore à l'égard du dernier projet de Bouquet de la Grye<sup>1126</sup>.

## **2. Le choix du concessionnaire : un entrepreneur ancré dans le commerce local.**

La question du type d'exploitation se posa aussitôt, à une époque où les expériences en matière de port public sur les quais de la région parisienne demeuraient rares et jusque-là peu probantes, car non poussées jusqu'au bout. La chambre de commerce de Paris étudia les moyens nécessaires à l'exploitation de sa concession, de conserve avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées<sup>1127</sup>. Il était ressorti qu'elle n'était pas capable de diriger par elle-même l'exploitation de son outillage et que par conséquent, elle devait trouver un entrepreneur. Les perspectives de trafic restaient incertaines et les premières dépenses à prévoir se révélaient particulièrement lourdes. L'idée pour les consuls consistait à limiter les frais d'exploitation dans les frais généraux, pour un certain délai du moins. C'est la raison pour laquelle la Chambre estima préférable de scinder les frais généraux de ceux de l'exploitation, en allouant au concessionnaire une somme fixe annuelle, plus une somme proportionnelle aux marchandises manutentionnées. Cette démarche était censée permettre d'estimer dans le contrat le personnel minimum à affecter pour le futur concessionnaire du port d'Ivry. Le contrat devait être résiliable chaque année, sous la condition d'un préavis de trois mois. La période de bail achevée, le contrat autorisait des modifications, voire de retourner au système de redevance par tonne. Pourquoi ne pas avoir opté pour le système de redevance par tonne *immédiatement*<sup>1128</sup>? La difficulté à prévoir l'évolution du trafic expliquait ce choix. Une redevance par tonne appliquée à un faible tonnage pouvait souffrir de frais généraux suffisamment pesants pour risquer de l'alourdir de façon significative<sup>1129</sup>.

Le président, le rapporteur<sup>1130</sup> et M. Desprez, ingénieur des Ponts et Chaussées firent un appel restreint à la concurrence entre diverses personnes qu'ils croyaient susceptibles d'assurer le bon fonctionnement de l'outillage du port d'Ivry. Dans cette optique, ils convoquèrent M. Bichoffle, de la société « La Fluviale », M. Paul Lefèbre, M. Alfred Mourer ainsi que M. Sicat. Seuls les deux derniers firent des offres fermes. M. Mourer sollicitait une somme fixe annuelle de 3 700 francs et l'abandon de 40% de la recette brute.

---

<sup>1126</sup> Lire chapitre précédent. Il faut rappeler que ce M. Lavaud travaillait pour une société de touage, dont il prit par la suite la direction. Il n'avait aucun intérêt à développer un trafic maritime sur la Seine et des améliorations telles que l'approfondissement de la Seine ne pouvaient que l'émouvoir très modérément... Pour la simple et bonne raison que les grands chalands réduisaient considérablement l'intérêt des toueurs !...

<sup>1127</sup> ACCIP IV-4.61532), Chambre de commerce de Paris. Gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission des voies et moyens de communication par M Lainey. Déposé le 11 juillet 1899, 5p.

<sup>1128</sup> *Ibid.*, p.2.

<sup>1129</sup> *Ibid.*

<sup>1130</sup> M. Lainey

Les 40% de la recette brute abandonnée à l'exploitant, c'est-à-dire 0,20 francs par tonne ou 28 francs par journée de location, représentait les frais proportionnels au trafic (charbon, huiles, entretien, assurances, etc.). La proposition de M. Sicat consistait au contraire en une annuité de 2 000 francs et un pourcentage des recettes brutes ressortant en moyenne à 56 % de ces taxes.

Les propositions de M. Mourer reçurent les faveurs des consuls. Elles offraient de meilleures garanties de par la présence permanente d'un mécanicien et d'un commis. L'entrepreneur semblait expérimenté pour ces entreprises. Le concessionnaire exigeait une annuité plutôt faible, mais un pourcentage supérieur sur les recettes en contrepartie : 56% contre 40%, soit une différence de 16%, tandis que l'autre proposition réclamait une annuité plus forte avec en compensation un prélèvement moindre sur les recettes. L'offre de M. Sicat se révélait plus intéressante pour un faible trafic, alors que celle de M. Mourer devenait plus attractive au-delà d'un trafic que les experts consulaires avaient évalué à 50-60 000 t<sup>1131</sup>. Le pourcentage des recettes brutes permettait de financer les charges d'emprunt, lorsque le trafic approchait 30000 t par an. M. Sicat pouvait avoir sous-évalué certains frais, car M. Mourer prévoyait quant à lui un personnel permanent. Toutes ces considérations conduisirent la chambre de commerce à préférer la proposition de M. Mourer<sup>1132</sup>.

Le choix des consuls n'était pas sans présenter de risques. S'il était vrai qu'*a priori* l'offre de M. Mourer paraissait plus alléchante pour un fort trafic, les premières dépenses s'en trouvaient alourdies. Et ce d'autant plus que le trafic ne devait pas forcément atteindre des niveaux exceptionnels dès les premières années, surtout si l'on considérait que le contrat ne revêtait pour la chambre consulaire qu'une vocation provisoire. Le principal défaut de la proposition de M. Mourer résidait dans sa moindre incitation du concessionnaire à un trafic élevé, de par la faiblesse même de l'allocation par tonne sur les marchandises, alors que M. Sicat avait tout intérêt à un trafic élevé. M. Mourer pouvait se contenter d'un trafic plus modeste, puisque disposant de la garantie d'une annuité, somme toute assez confortable, sans trop de risque. Et ce d'autant plus que l'exploitation de ce port ne risquait guère de gêner ses propres activités... En somme, il bénéficiait d'une bonne rémunération, tout en contrôlant un concurrent... Tel est le problème des concessions d'outillage public à un concessionnaire privé : tout dépend du degré d'intéressement.

Loin d'être novice, l'entrepreneur Mourer avait une trentaine d'années auparavant établi un port avec raccordement à Charenton où il exploitait les grues en liaison entre la

---

<sup>1131</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>1132</sup> *Ibid.*, p.5.



Seine et la compagnie des Chemins de fer de Lyon et de Ceinture. Il était secondé par son père Victor, anciennement chargé du service des réclamations du chemin de fer de l'Est<sup>1133</sup> et avait dirigé quinze ans durant, aux Magasins Généraux, le service de son frère des embarquements et débarquements sur les ports de Paris<sup>1134</sup>. Il recevait des marchandises provenant de toute la France, déposées dans le terrain de la zone qu'il louait au Génie à un bail de 19 000 francs<sup>1135</sup>. M. Mourer était ainsi parfaitement intégré dans le milieu des affaires du Paris amont. On le choisit donc pour son expérience et pour mieux insérer le port d'Ivry dans l'économie locale.

L'obtention de cette concession signifiait que l'entrepreneur allait gérer deux parmi les trois raccordements existants dans la traversée de Paris... Le choix de la chambre de commerce semblait plutôt logique : M. Mourer disposait d'une certaine expérience de ce type d'opération. Dans le même temps, l'établissement consulaire ne se mettait pas à dos le milieu industriel et commercial environnant. Cette stratégie avait son revers, avec le risque d'une neutralisation de la concurrence locale. S'il s'avère malaisé de déterminer le danger *effectif* que pouvait représenter le nouveau raccordement d'Ivry<sup>1136</sup>, le type de concession proposé par M. Mourer impliquait moins d'aléas. Il percevait une indemnité annuelle non négligeable, tout en neutralisant une concurrence éventuelle... Le contrat entre l'entrepreneur et la chambre de commerce de Paris fut passé en août 1899. Il stipulait que l'exploitation de la gare d'eau d'Ivry s'effectuait aux frais et risques de M. Mourer, chargé de l'entretien et de toutes les réparations à effectuer aux grues, bascules et accessoires, ainsi que du remplacement des pièces. M. Mourer percevait une somme annuelle de 3 700 francs pour faire face aux frais qu'entraînait l'observance du contrat. Ce dernier l'autorisait à percevoir 0,50 francs par tonne sur les marchandises utilisant les engins de la chambre de commerce<sup>1137</sup>. Un fort contraste

---

<sup>1133</sup> Cela dit, d'autres sources le disaient seulement chauffeur dans cette même compagnie !

<sup>1134</sup> Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris*, Paris, Berger-Levrault & C<sup>ie</sup> Éditeurs, 1910, pp. 143-144.

<sup>1135</sup> Cet entrepôt à lui seul lui rapportait annuellement 5 000 francs. Son exploitation consistait en deux embranchements s'étirant sur une longueur de 4,454 km. L'embranchement n°1 fut concédé à la compagnie du parc de Bercy le 2 septembre 1864. Mourer en reprit l'exploitation. Il se raccorde à l'embranchement n°2 et lui assurait une liaison avec le fleuve. La vocation de cette ligne visait néanmoins plus particulièrement à la desserte de l'entrepôt des vins et des établissements qui servaient d'annexes. Autorisé par décision ministérielle du 8 décembre 1876, le raccordement n°2 partait de la station de Bercy-ceinture, et desservait la station de Bercy-Ceinture. Il desservait à la fois le quai, où des grues autorisaient le transbordement direct des marchandises de bateau à wagon et inversement, et l'entrepôt découvert du parc de Bercy. En 1907, les deux embranchements représentaient un trafic de 114 214 t, transportées par 11 244 wagons<sup>1135</sup>. Sur le plan commercial, l'embranchement n°1 ne fournissait qu'un trafic de vins et spiritueux, tandis que l'embranchement n°2 véhiculait une plus grande diversité de marchandises<sup>1135</sup> : vins, bois, charbons, grains, pommes, marbres...

<sup>1136</sup> Les embranchements de Charenton étaient principalement tournés vers le commerce du vin, même si comme on l'a vu, l'embranchement n°2 transportait une gamme assez variée de marchandises.

<sup>1137</sup> L'entrepreneur avait droit de percevoir sur cette somme 0,20 francs et 0,30 francs revenant à la chambre de commerce.

existait entre le contrat et son application. En réalité, la taxe uniforme fixée à 0,50 francs par tonne ne fut jamais appliquée, mais elle fut aussitôt relevée<sup>1138</sup> :

**Tableau 4. Tarifs de location des grues sur le port d’Ivry en 1903.**

Location	Montant total	Pour l’entrepreneur	Pour la chambre
Demi-journée	35 francs	21 francs	14 francs
Demi-nuit	45 francs	51 francs	14 francs
Heure du jour	10 francs	6 francs	6 francs
Heure de nuit	12 francs	8 francs	4 francs

Source : ACCIP, Exploitation de la Gare d’eau d’Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d’Eau d’Ivry par M. Lefebvre, déposé le 9 juin 1903, p.10.

M. Mourer semble avoir tiré profit de cet avenant dans la part destinée théoriquement à la chambre de commerce. Les redevances de celles-ci se voyaient ainsi quasiment réduites à celles prévues pour M. Mourer<sup>1139</sup>. Les proportions se trouvaient ainsi inversées : la chambre de commerce ne percevait plus que 40% des redevances, tandis que l’entrepreneur prenait 60%, sans oublier l’annuité de 3 700 francs : M. Mourer devenait *dans les faits* plus onéreux que M. Sicat! Le choix du concessionnaire ne résultait manifestement pas tant d’un choix économique rationnel, mais de la réputation, l’expérience et la proximité de celui-ci par rapport au nouveau port. Pour couronner le tout, le marasme conjoncturel n’offrit pas les meilleures propositions pour un développement du port...

## **B. Un décollage laborieux.**

La lecture du bilan de l’activité du port d’Ivry entre 1899 et 1903 était des plus éloquentes : le démarrage de son activité se révélait fort décevant. La vocation de ce port de raccordement demeurait en outre locale. Ces résultats médiocres puisaient toutefois leur cause dans des complications très spécifiques. La concurrence s’avérait fort rude, si bien que le port d’Ivry ne parvenait pas à faire la différence. Une amélioration de son matériel apparaissait indispensable pour proposer à la clientèle locale une offre justifiant de faire appel aux installations consulaires...

### **1. Bilan de l’activité des premières années du port d’Ivry 1899-1903.**

<sup>1138</sup> Un avenant daté du 2 mai 1900 modifia effectivement le contrat primitif. Des modifications applicables à partir du 14 octobre 1899 furent apportées à la répartition du produit des taxes de manutention et de location.

<sup>1139</sup> *Op. cit.*, p.

L'activité du port d'Ivry connut un développement contrasté à ses débuts. La gare d'eau d'Ivry fut officiellement ouverte à l'exploitation le 14 octobre 1899. Le trafic des marchandises ayant eu recours aux engins de la chambre de commerce est passé de 27 510 t en 1900<sup>1140</sup> à 51 356 t en 1902, soit une croissance de 86,7%. Le montant des redevances versées par M. Mourer à la chambre pour manutentionner ce trafic s'est élevé lui-même de 6615,20 francs en 1900 à 9183,75 francs, en 1902. Les taxes de péage versées par la compagnie d'Orléans pour la part de 0,15 francs de la chambre de commerce sur les 0,55 francs perçus par elle pour les frais de traction sur les voies de raccordement ont progressé de 3 537,80 francs à 8 475,25 francs.

**Tableau 5. Bilan de l'activité du port d'Ivry 1899-1902.**

Années	Trafic des marchandises ayant recours aux grues de la chambre de commerce de Paris	Redevances versées à M. Mourer	Taxes de péage versées par la Compagnie d'Orléans à la chambre de commerce de Paris (en francs)
1899	2 912 t	1 038,30	734,80
1900	27 510 t	6 615,20	3 537,80
1901	35 992 t	8 474,35	5 156,45
1902	51 356 t	9 183,75	8 475,25

Source : ACCIP IV-4.61 (33), Chambre de Commerce de Paris. Exploitation de la gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'Eau d'Ivry par M. Lefebvre, déposé le 9 juin 1903, p.11.

Les résultats de la première année d'exploitation parurent plutôt positifs, surtout le premier semestre durant lequel l'exploitation atteint 26,6 milliers de tonnes. Le second semestre se révéla moins favorable avec 11,5 milliers de tonnes, soit seulement 30% du mouvement total de l'année. Le trafic du premier semestre tenait surtout à la réception par wagons et la mise en bateaux des rails et traverses destinées au métropolitain. Malheureusement pour le port, ce trafic disparut à partir du mois de juillet 1900. Les embarquements de pyrites grillées atteignirent le chiffre de 2 708 t, et les transbordements de charbons, des bateaux sur wagons effectués pour le compte de la Compagnie d'Orléans<sup>1141</sup> s'étaient montés à près de 4 000 tonnes et cessèrent presque à partir du second semestre aussi. L'entrepreneur<sup>1142</sup> expliquait ce déclin du trafic par l'achèvement des travaux du métro parisien. Concernant les pyrites grillées, les concurrents voisins se montraient plus

<sup>1140</sup> L'année 1899 est peu représentative, car elle ne comprenait que trois mois d'exercice, soit 5181,73 t.

<sup>1141</sup> La chambre de commerce de Paris ne disposait d'aucun contrôle sur les quantités passant sur les rails de raccordement. La Compagnie Paris-Orléans lui versait à la fin de chaque mois les redevances, sans ne lui fournir aucun état.

<sup>1142</sup> ACCIP IV-4.61 (32), Rapport sur l'Exercice 1900 présenté par M. A. Mourer. Entrepreneur de l'Exploitation de l'Outillage le 10 mars 1901.

compétitifs. Pour les charbons de la Compagnie d'Orléans, celle-ci affirmait trouver plus d'avantages à faire opérer le transbordement à la gare d'eau de Juvisy, située pourtant à environ 15 km en amont de celle d'Ivry. Cette installation portuaire, dont la concurrence était jugée comme « *très sérieuse* <sup>1143</sup> », plaçait la Seine en communication directe, soit avec le réseau d'Orléans, soit avec celui de Lyon. Non seulement les frais de transbordement et de raccordement étaient inférieurs à ceux d'Ivry, mais dans certains cas, touchant les charbons destinés au réseau PLM, il n'était pas tenu compte des frais pour le passage sur le raccordement. En préférant la gare d'eau de Juvisy, après avoir fait transiter ses charbons à celle d'Ivry, la Compagnie d'Orléans se refusait d'encourager le trafic sur le port d'Ivry... La question des tarifs servait de prétexte. La diminution marquée du trafic pendant le second semestre pesa sur les recettes de la chambre de commerce, chutant de 4 561,06 francs pour le premier semestre à 2 054,15 francs du second semestre. Cela faisait ressortir la moyenne mensuelle du premier semestre à 760,17 francs, soit 69% et celle du second semestre à 342,36 francs, soit à 31%. Les recettes du port en 1900 enregistrèrent une moyenne mensuelle de 551,26 francs.

Les résultats financiers de l'exploitation d'Ivry se révélèrent très inférieurs à ceux escomptés, et bien insuffisants, même en cas d'excédent des recettes pour constituer d'un fonds d'amortissement<sup>1144</sup>. La chambre de commerce y percevait une anomalie. Si les recettes affichaient de médiocres résultats, l'évolution du trafic semblait plutôt positive : malgré la perte des exercices 1898-1899, le tonnage avait crû de 86,7% de 1900 à 1902<sup>1145</sup>. Les dépenses des trois dernières années présentaient un excédent de 1 274,20 francs sur les recettes<sup>1146</sup>.

## **2. Des conditions défavorables.**

---

### **a) Insuffisance des redevances.**

La cause essentielle de ces médiocres résultats résidait dans les redevances trop insuffisantes, bien en deçà de ce que M. Mourer devait verser initialement<sup>1147</sup>. Les diverses modifications apportées au contrat, ainsi que les avantages multiples accordées avaient notablement réduit le bénéfice que la Chambre était censée tirer de son exploitation à mesure

---

<sup>1143</sup> *Ibid.*

<sup>1144</sup> *Ibid.*, p.14.

<sup>1145</sup> Le résultat paraissait flatteur, mais devait être nuancé dans la mesure où l'on parlait d'un trafic nul !...

<sup>1146</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>1147</sup> ACCIP IV-4.61 (33), Chambre de Commerce de Paris. Exploitation de la gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'Eau d'Ivry par M. Lefebvre, déposé le 9 juin 1903, pp. 15-16.

de la progression du trafic. Le tarif initial de 0,50 franc n'avait jamais été appliqué. Hormis celui de la pyrite qui s'élevait à 0,45 franc par tonne, tous excédaient le montant initial pour atteindre même 1,1 franc pour les briquettes.

L'entrepreneur ne devait plus que 0,15 francs par tonne. Or, en 1902, sur un tonnage de 51 346 t, on comptait 38 037 t de charbon, briquettes et rails ayant eu recours à l'outillage de la gare d'eau. Proportionnellement à leur tonnage, ces 38 037 t procurèrent à l'entrepreneur une recette moyenne de 0,90 francs par tonne, soit 34 387 francs sur lesquels il n'avait versé à la chambre de commerce que 507,55 francs pour sa redevance de 0,15 francs par tonne. D'après le tarif primitif, M. Mourer n'aurait perçu que 19 018,5 francs, sur lesquels il aurait dû payer 7 607 francs, à raison de 0,50 francs par tonne. Et il en allait de même pour la location des grues et des autres manutentions, pour lesquels les avantages de M. Mourer semblaient avoir notablement été renforcés aux dépens de la chambre de commerce<sup>1148</sup>.

#### **b) Une concurrence locale virulente.**

La gare d'eau d'Ivry se situait dans une zone industrielle et commerciale. L'outillage des rivaux potentiels représentait une sérieuse concurrence. En vérité, les deux grues installées sur le port d'Ivry n'offraient pas de réelle supériorité par rapport aux grues fixes voisines et à celles installées sur pontons mobiles. Une grue placée à quelques centaines de mètres en amont sur une estacade et appartenant à la Compagnie des Magasins Généraux du Levant se trouvait ainsi à la disposition du commerce, à raison de 50 francs par jour. Une autre, positionnée en aval, également sur une estacade, était la propriété de grands industriels, MM. Pagès et C<sup>ie</sup>. La puissance de l'engin affichait 4 000 kg pour un prix de location journalier de 50 francs. Selon les circonstances, les grues installées sur pontons se louaient de 50 à 60 francs. L'entrepreneur Mourer lui-même louait 60 francs par jour les grues qu'il avait positionnées sur la rive droite et déplorait : « *depuis que j'ai relevé mon prix pour le mettre au niveau de celui des grues de la Chambre de Commerce plusieurs affaires m'ont échappé*<sup>1149</sup>. » le fait était que les grues voisines étaient mises à la disposition du public sous des conditions plus favorables. Les travaux qu'elles dispensaient en dehors de ceux des établissements auxquelles elles appartenaient, étaient considérés comme un bonus, n'ayant pas à supporter de frais généraux. Les grues mobiles sur pontons offraient l'avantage de se placer près des usines

---

<sup>1148</sup> *Ibid.*

<sup>1149</sup> *Op. cit.* Le rapport préconisant la résiliation du contrat passé avec M. Mourer tendait à montrer que l'entrepreneur n'avait pas fait grand-chose pour que le trafic du port d'Ivry ne se développe afin d'éviter qu'il n'altérât la prospérité de ses propres activités... Voir annexe III sur la gestion de l'entrepreneur.

auxquelles les marchandises étaient destinées. La distance à parcourir par les voitures se trouvait aussi réduite que possible, procurant aux intéressés une économie sur les frais de camionnage. Les grues de la gare d'eau n'offraient d'avantages que pour des marchandises à transborder directement des bateaux vers les wagons et réciproquement<sup>1150</sup>.

Le port d'Ivry paraissait donc loin de répondre aux exigences d'une infrastructure portuaire performante et capable de rivaliser avec les établissements qui l'entouraient. En outre, la relative défection des deux types d'utilisateurs qui auraient dû constituer sa principale clientèle rendait d'autant moins adapté l'équipement de ce port à répondre à une clientèle plus large. La dotation du port d'un pont à bascule et la création d'un hangar pouvaient remédier à certaines de ses carences. Ces réalisations devaient apporter une amélioration notable en incitant à préférer les grues de la gare d'eau. L'utilité de ces mesures consistait à connaître exactement le poids des marchandises embarquées ou débarquées, la possibilité de préserver du vol et des intempéries pouvait encourager le commerce à payer plus cher afin de bénéficier des avantages que les concurrents ne pouvaient leur offrir. Pour attirer les bateaux, la gare d'eau devait se doter pourvue d'un matériel afin de prendre ou déposer à proximité les marchandises composant leur fret. Or, ce n'était envisageable que par une surface couverte pour les recevoir. Il convenait de prévoir le cas de plus en plus fréquent où des expéditeurs expédiaient des chargements complets par bateaux en vue de profiter d'un fret avantageux, pour ensuite être livrés ou réexpédiés en détail et *vice versa*. Ces diverses opérations ne semblaient possibles que si les marchandises étaient mises en sûreté. Néanmoins, l'entrepreneur déplorait le manque de sécurité sur le port :

*Si la population d'Ivry et des localités environnantes ne renfermait pas un aussi grand nombre de malfaiteurs, capables de tout, on pourrait déposer sur le quai à proximité des grues les marchandises qui ne craindraient pas la pluie ; cela constituerait en faveur des grues de la Chambre de commerce un avantage sérieux<sup>1151</sup>.*

La gare d'eau d'Ivry se voyait réduite à n'employer les grues que si les voitures se présentaient pour livrer ou recevoir directement les marchandises. D'où des lenteurs enchérissant considérablement le coût des manutentions, alors qu'une grue pouvait aisément transborder 200 t de charbon par jour, si elle n'était pas forcée d'attendre les voitures pour vider directement la marchandise prise dans le bateau. Cette nécessité limitait son travail utile à 50 ou 60 t, de sorte qu'elle mettait quatre fois plus de temps qu'il n'en fallait pour une

---

<sup>1150</sup> *Ibid.*

<sup>1151</sup> *Ibid.*

opération. Une clause dans les tarifs stipulait qu'à défaut d'un rendement journalier minimum de 140 t, les usagers des grues devaient payer pour cette quantité. L'application de cette mesure signifiait perdre la quasi-totalité des clients et laisser les grues inoccupées<sup>1152</sup>.

### **3. Les difficultés rencontrées par un port de raccordement**

Les stratégies adoptées par les compagnies chemins de fer révélèrent toute leur efficacité afin de torpiller toute possibilité de raccordement, notamment dans la région parisienne. En outre, elles bénéficièrent d'un contexte économique moins favorable, marqué par un recul du trafic fluvial. Le marasme combiné avec la politique de rétorsion ne pouvait que plonger l'exploitation du port dans la difficulté et conduire la chambre de commerce de Paris à une alternative paradoxale pour elle, à savoir la mise en régie du port.

#### **a) Problématiques autour des capacités de stockage.**

Les difficultés du port d'Ivry tenaient, en partie du moins, à l'insuffisance de son équipement : il ne disposait même pas d'un hangar pour entreposer son matériel. Les consuls semblaient conscients de cette situation et avaient mis à l'étude la construction d'un hangar. La chambre consulaire avait ajourné l'édification d'un hangar, mais toutes les raisons exposées l'avaient conduite à compléter l'outillage par la dotation des magasins prévus dans les plans primitifs. En fait, l'ouvrage projeté ne correspondait guère à celui envisagé originellement. Il s'agissait d'élever un hangar de 20 m sur 20 m, servant de dépôt de marchandises et devant contenir par ailleurs les bureaux du port ainsi qu'un logement pour le surveillant. L'étude réalisée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées aboutit à un devis estimant le montant des travaux à 30 000 francs. La charge résultant pour la chambre de commerce de Paris du fait de la construction de ce hangar<sup>1153</sup> s'élevait à 1 395 francs, soit 120 francs par mois, somme devant être couverte par un excédent de recette dès la première année<sup>1154</sup>. De toute évidence, la chambre de commerce avait réduit ses ambitions au strict minimum, le bâtiment projeté était effectivement des plus modestes.

La chambre de commerce de Paris adopta les conclusions du rapport de l'ingénieur en chef, lors de sa séance du 4 septembre 1900. Le coût total (hangar et bureau) était évalué à 35 000 francs. La construction tarda cependant à se réaliser. M. Mourer se plaignit des

---

<sup>1152</sup> Projet de loi relatif au raccordement des voies de chemins de fer avec les voies d'eau, présenté devant la Chambre des Députés le 6 février 1908.

<sup>1153</sup> Voir en annexe le détail du devis.

<sup>1154</sup> ACCIP IV-4.61 (32), Chambre de commerce de Paris. Gare d'eau d'Ivry. Rapport présenté au nom de la Commission des voies et moyens de communication par M. Lainey et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de commerce dans sa séance du 4 juillet 1900. Déposé le 29 juin 1900.

inconvénients de ce retard: « *Ce délai est bien long en raison de l'impossibilité qu'il y a de laisser des marchandises sur le port par suite des vols qui se commettent journellement. S'il vous était possible de hâter l'installation de ce hangar et de faire poser la bascule, dès à présent, vous favoriseriez dans une large mesure le développement des affaires à la gare d'eau*<sup>1155</sup>. »

Le trafic se composait de matériaux de construction, dont la majeure partie était alors destinée à l'Exposition universelle. Figuraient aussi des matières premières pour l'industrie locale qui était considérable. Ivry était une cité industrielle comptant 25 000 habitants, dont 20 000 dépendaient de l'industrie. Cette proportion s'avérait énorme en comparaison à certaines villes de 50 000 habitants, où 5 000 à peine travaillaient pour l'industrie ! Le fer représentait un élément majeur du trafic. Le hangar n'était cependant pas vraiment prévu pour ce type de marchandises très lourdes et encombrantes, et qui ne se plaçaient que très rarement en magasin... Une profusion de blé et d'orge provenant de la Beauce et en direction du Nord passaient sur le port. La manutention de ce type de produits exigeait des sacs vides à mettre à l'abri, de peur qu'ils ne fussent volés ou laissés sur le quai<sup>1156</sup>. Il ne s'agissait donc que d'un simple hangar<sup>1157</sup>, servant à ranger le matériel, et non d'un véritable entrepôt. Bien qu'il pût présenter une certaine utilité, le port d'Ivry était dépourvu de réelle capacité de stockage, ce qui en atténuait d'autant l'intérêt et les perspectives de trafic. Si les possibilités de stockage ne suffisaient pas, qu'en était-il du raccordement ? La chambre de commerce parisienne avait-elle rempli son objectif initial, à savoir favoriser la relation entre le fer et l'eau ?...

#### **b) La venue tardive de la croissance (1903-1914).**

Après des années de quasi-stagnation, le port connut enfin une période de croissance, et pour faire face à cette croissance, il devait recevoir quelques modernisations. Le problème était que les améliorations, pourtant nécessaires à son simple bon fonctionnement, furent lentes et pas toujours à la hauteur, en raison de la déféctuosité de l'outillage, des infrastructures... Après des débuts plutôt laborieux jusqu'en 1903-1904, le trafic du port d'Ivry paraissait enfin avoir décollé pour atteindre des niveaux plus satisfaisants, passant de 56 659 t, en 1906, à 102 496 t en 1907 :

---

<sup>1155</sup> ACCIP IV-4.61 (32), Lettre de M. Mourer à M. Lainey, membre de la Chambre de Commerce du 25 août 1900.

<sup>1156</sup> Il fallait encore loger dans le hangar le matériel mobile de l'entrepreneur : brouettes, douves pour charger les marchandises en sac... Le hangar projeté avait 20 m de longueur sur 20 m de largeur pour une hauteur libre de 6,50 m comptée au-dessus du terre-plein du quai. La chambre de commerce adopta le projet lors de son assemblée générale du 4 juillet 1900.

<sup>1157</sup> D'ailleurs, on peut s'interroger pourquoi il n'a pas été bâti plus tôt...



**Tableau 6. Évolution de l'activité du port d'Ivry 1900-1907.**

Années	Trafic de l'outillage du port	Trafic des voies de raccordement et des embranchements
1900	27 510	-
1902	51 346	-
1904	46 773	50 200
1905	49 150	54 911
1906	56 659	49 879
1907	102 496	40 249,3

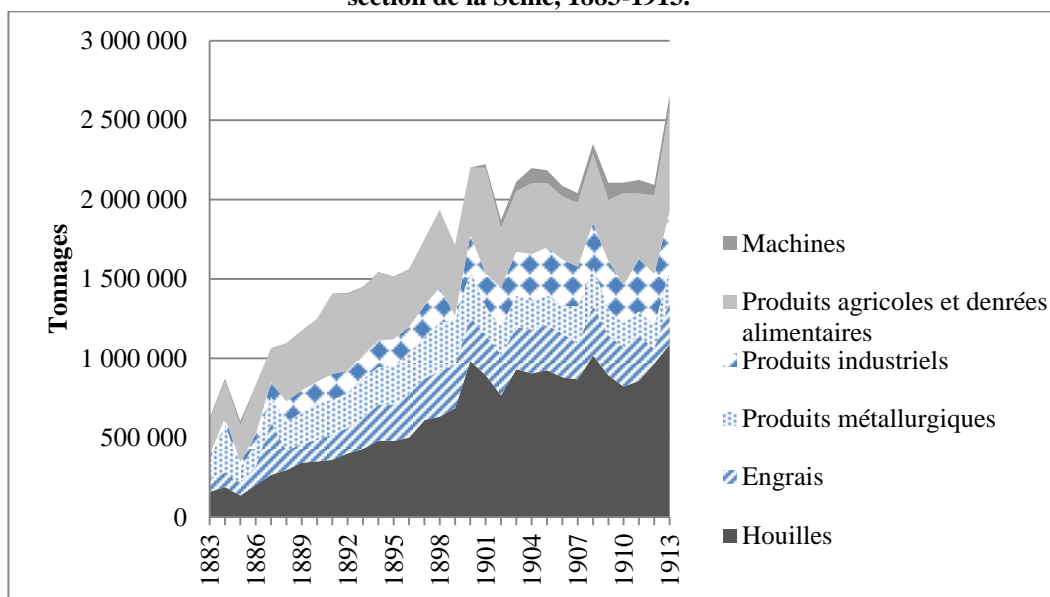
Source : ACCIP IV-4.61 (36), Lettre du Président de la Chambre de Commerce de Paris à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes du 22 octobre 1909.

Ce regain d'activité tenait-il à la reprise en main de l'exploitation par la chambre de commerce de Paris ? Ce n'était pas certain, le trafic du port d'Ivry ne semble qu'avoir suivi l'évolution plus favorable du port de Paris. La gestion par la chambre consulaire n'a effectivement pas enrayé le déclin inexorable du trafic des voies de raccordements et des embarquements : en quelques années, de 1904 à 1907, ils reculèrent de près de 10 000 t. Cette évolution entérinait ainsi l'échec du port d'Ivry en tant que projet visant à favoriser le raccordement. Par ailleurs, le contexte général se révélait plus propice au développement de l'activité fluviale dans la région parisienne, puisque le trafic fluvial a retrouvé son niveau de 1899 pour s'y maintenir autour de 10 millions pour le port de Paris et 7,7-7,9 millions pour la 4<sup>e</sup> section de la Seine<sup>1158</sup>. Comme on l'a vu précédemment, les aménagements de la Seine avaient eu pour résultat une hyper concentration du trafic de la Seine en amont de Paris, toutefois, on constatait une progression du trafic d'autres marchandises qui montrait une tendance à une certaine diversification.

---

<sup>1158</sup> La progression ne paraissait guère spectaculaire seulement en apparence, dans la mesure où l'année 1899 constituait un record, Clément Colson avait considéré ces résultats comme provisoires et tout à fait exceptionnels.

**Graphique 33. Trafic des catégories de marchandises en dehors des matériaux de construction sur la 4<sup>e</sup> section de la Seine, 1883-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

Si les matériaux de construction ont augmenté de façon remarquable, à savoir de 330%, et demeuraient bien sûr, en volume, prépondérants, les houilles ont tout de même connu une hausse encore plus spectaculaire, à savoir de 580%, et les produits industriels de 1246%. Même si une partie des produits liés à l'industrie pouvaient être imputés au secteur de la construction, comme par exemple le bois, la métallurgie, leur progression témoignait tout de même de l'industrialisation de la banlieue en amont de Paris. La hausse des combustibles minéraux était notamment significative, car elle montrait que le trafic de port ne cantonnait plus au seul approvisionnement de sables et graviers de la capitale<sup>1159</sup>. Le cas de la commune d'Ivry confirmait cette tendance, car elle connut un essor industriel considérable. Cela laissait supposer des perspectives prometteuses pour le port de la chambre de commerce de Paris, d'où la nécessité de le promouvoir... En effet, à partir des années 1880, les communes les plus proches de Paris connurent un puissant développement industriel. L'essor industriel d'Ivry atteignit son maximum durant la décennie 1895-1904 : 25 créations d'établissements, notamment en 1897 (cinq), en 1900 (cinq) et 1904 (sept). Ivry n'offrait qu'un millier d'emplois en 1840 contre 12 300 en 1913, la population passa de 7 000 habitants en 1861 après l'annexion, à 25 000 en 1896, la croissance est plus marquée encore durant la période de

<sup>1159</sup> Le trafic s'accomplissait effectivement principalement à la remonte.

forte croissance industrielle 33 000 habitants.<sup>1160</sup> Le port d'Ivry se situait donc dans une zone favorable et son concessionnaire pouvait espérer une amélioration de son trafic. Il fallait aussi ajouter les produits agricoles dont l'augmentation tenait notamment à l'essor des activités de meunerie, ce qui semblait d'autant plus justifier l'existence d'un port de raccordement.

Les infrastructures fluviales et *a fortiori* fluvio-portuaires ont pour caractéristique de nécessiter du temps pour démarrer. Cette observation s'avère d'autant plus juste pour les ports fluviaux<sup>1161</sup>. Les insuffisances de publicité expliquaient aussi cette lenteur. Il fallait prendre en compte tous les problèmes rencontrés par le port : la concurrence locale aiguë des exploitants voisins, mais également de façon détournée le plus souvent, des chemins de fer.

Quoiqu'il en soit, le port d'Ivry connut enfin à partir de 1903-1904 un décollage prometteur de son activité<sup>1162</sup>. Seulement, il n'était pas apte à un développement considérable, en raison de ses dimensions, son outillage et ses magasins limités... Les dimensions du port d'Ivry, on a l'a vu, étaient très modestes, soit 150 m contre 500 m pour le port Saint-Nicolas, situé au cœur même de Paris. Le projet initial semblait susceptible de suivre une évolution intéressante, mais dans des dimensions réduites, son développement devenait des plus incertains. Cela expliquait pourquoi ses exploitants, - chemins de fer, chambre de commerce, mairie d'Ivry, État-, durent se rendre à l'évidence de la nécessité de lui apporter des améliorations. Curieusement, certaines d'entre elles aboutissaient au projet initial... On peut alors s'interroger sur la pertinence des limitations dont ce port fut victime, celles-ci paraissaient plutôt correspondre plus à des soucis d'ordre budgétaire que commerciaux... Ou bien, chercha-t-on volontairement à limiter le potentiel de cet établissement portuaire ?

Par conséquent, il ne faudrait pas considérer que la concurrence génère nécessairement des effets favorables au bon fonctionnement du marché grâce à une saine remise en cause. La concurrence peut présenter des résultats qui ne sont pas toujours pour le meilleur de l'économie générale. Elle peut même se révéler improductive dès lors qu'elle devient acharnée<sup>1163</sup>. Ainsi, les chemins de fer se sont efforcés d'avoir la maîtrise du marché des transports, mais ils se sont trouvés alors confrontés à des coûts excessifs dans leur tentative d'éradiquer totalement la concurrence des autres modes de transport et de prendre le contrôle

---

<sup>1160</sup> Jean Bastié, *op. cit.*, p.153. La plupart des usines se groupaient dans le quartier d'Ivry-Port de part et d'autre de la route nationale Paris-Bâle et entre celle-ci et la Seine. Les travaux d'aménagement entrepris à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle favorisèrent le développement de la zone.

<sup>1161</sup> Il en sera de même pour les ports de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne. La comparaison mérite toutefois d'être nuancée : il s'agit d'installations portuaires bien plus considérables...

<sup>1162</sup> Le trafic allait dépasser ce niveau après 1910.

<sup>1163</sup> Steve Keen, *L'imposture économique*, Ivry-sur-Seine, Les Éditions de l'atelier, 2014, pp.153-154.

du secteur des transports. À la nécessité de promouvoir les chemins de fer, s'additionnait celle de convaincre les investisseurs et les banques afin de financer leurs infrastructures.

Le tonnage des échanges entre les deux modes de transports demeurèrent encore modestes au début du XIX<sup>e</sup> siècle, dans la mesure où ils n'atteignaient que 750 000 tonnes, 34% étant transbordés à Roanne, 6% à Varangéville, 9% à Montargis, et 8% à Montluçon. Le reste concernait 26 ports intérieurs se trouvant sur la plupart des réseaux, notamment celui de l'Est, du PLM, ou encore le PO<sup>1164</sup>. Et comme on l'a pu s'en rendre compte précédemment, les politiques menées en faveur des ports de transbordement avaient échoué devant l'intransigeance des compagnies de chemins de fer sur la question. Au final, il est difficile de déterminer si les ports de raccordement constituaient une panacée ou non dans la mesure où les expériences en la matière sont demeurées rares par manque de volonté politique sans doute. Malgré la rude concurrence intermodale en Allemagne, les initiatives en faveur du raccordement semblent avoir connu un meilleur sort, ce qui conduit à s'interroger sur l'existence ou non d'un modèle rhénan et les facteurs spécifiques qui l'ont permis.

---

<sup>1164</sup> Michèle Merger, « La concurrence ... », *op. cit.*, p.81.

## **Conclusion : potentiel et limites du raccordement en France.**

---

L'étude du port d'Ivry dresse un tableau exceptionnel du port de Paris au début du XX<sup>e</sup> siècle. Rares s'avèrent les documentations décrivant de façon aussi complète les conditions d'exploitation portuaires dans la région parisienne. Les archives du port d'Ivry présentent une diversité d'acteurs : État (ministre, ingénieurs des ponts et chaussées), municipalité, chambre de commerce de Paris, entrepreneurs, industriels, commerçants... Le port d'Ivry constitue comme un laboratoire des différentes problématiques de la question portuaire parisienne avant la première guerre mondiale : raccordement, outillage, statut du concessionnaire... Son histoire témoigne des tâtonnements dans la question du statut des ports de Paris et de sa banlieue.

Relié à la ligne Paris à Orléans à la gare du Chevaleret, le port d'Ivry fut édifié grâce au concours de la commune d'Ivry, la chambre de commerce de Paris et l'État. Ses débuts s'avèrent laborieux, le concessionnaire ne se montrant pas d'une efficacité exemplaire et la chambre consulaire ayant systématiquement revu à la baisse les travaux exécutés en comparaison avec le projet initial. Il se vit confronté à une concurrence locale acharnée : « *Il eut des débuts très difficiles, en raison surtout, de la liberté d'action laissée par l'établissement du transbordement et de la concurrence faite, de ce chef, aux transbordements effectués à l'aide des appareils de levage officiels*<sup>1165</sup>. »

Une exploitation par un établissement tel que la chambre de commerce de Paris ne représentait pas une mince affaire, car confrontée à la double nécessité de satisfaire les besoins du commerce local, tout en ménageant les intérêts des commerçants et industriels environnants. La problématique libérale n'est pas simple : que faire en l'absence d'initiative ? Les aspirations des entrepreneurs manquaient elles-mêmes de cohérence. Si tous se félicitèrent du port d'Ivry, puis de la gestion de la chambre de commerce, cette installation ne devait pas pour autant menacer leurs propres intérêts... Un tel établissement avait par ailleurs à lutter contre la concurrence environnante, ce qui semblait normal au fond, dans la mesure où il s'agissait d'une installation industrielle. Cette dernière pouvait nuire aux entrepreneurs, tandis que d'autres profitaient de l'installation de cette gare d'eau, sans à en assumer les frais de construction ... D'un autre côté, cela favorisait les intérêts des industriels et commerçants des usines et entrepôts avoisinant le port d'Ivry, en leur offrant, du moins théoriquement, des tarifs et des services de meilleure qualité. La chambre de commerce était censée soutenir les

---

<sup>1165</sup> Jean Barême, *op. cit.*

intérêts de quels patentés ? Malgré ces considérations pessimistes, Jean Bastié paraît attribuer une fonction de catalyseur de l'essor industrielle de la ville, notamment le quartier d'Ivry-Port : « *C'est à cette époque, surtout avec la mise en service du port, que la proximité de la Seine devient un facteur essentiel de localisation des industries*<sup>1166</sup> ».

Il posait la question de la pertinence de la coordination ou pour reprendre le terme de l'époque, de la « *suture* », entre la voie ferrée et la voie d'eau, avec cette politique de tarification réduite et ciblée, les Compagnies de chemin de fer ne jouaient de toute façon pas le jeu. On pourrait nuancer cette thèse en soulignant que le raccordement ne posait pas les mêmes difficultés dans des pays comme l'Allemagne ou encore la Belgique, et que les initiatives françaises, dans ce sens, se révélaient des plus timides et fort rares. Un port tel que celui d'Ivry aurait dû constituer la norme et non un événement exceptionnel, défrayant la chronique... Les moyens mobilisés pour ces ports s'avéraient d'ailleurs fort limités, notamment à Ivry. Bien que non négligeable, le raccordement ne représentait peut-être pas la préoccupation majeure de la batellerie...

Pour attirer les clients, il apparaissait urgent de doter les ports d'un matériel de manutention moderne et abondant. La politique d'aménagement des voies navigables françaises eut pour conséquences néfastes, d'avoir privilégié l'aménagement des grandes rivières navigables tout en négligeant celui des canaux. Pierre Léon<sup>1167</sup> souligna que ces canaux, sans être spectaculaires, rendaient des services appréciables à l'économie nationale, et si leurs trafics semblaient *a priori* relativement faibles, pris séparément, accumulés, ils n'en demeuraient pas moins intéressants. Leur disparition signifiait leur remplacement par les voies de chemins de fer, voire le camionnage (par la suite, l'automobile).

L'échec, ou plutôt la difficulté d'instauration de la multimodalité, concept certes, anachronique, mais reflétant déjà une certaine réalité à l'époque, surtout concernant la voie d'eau, puisait ses origines dès les tentatives initiales. Force était de constater les mésaventures de la mise en place du raccordement en France. Est-ce culturel ? Cela tient-il au tissu industriel français dont les spécificités s'adaptaient mal à ce type de transport ? Pourrait-on invoquer un manque de concentration ? La structure de l'industrie française demeurait encore fort dispersée et se caractérisait par la multiplicité des petits ateliers. Les recensements de 1896 à 1906 tendent à confirmer cette hypothèse. Il en résultait un clivage entre les travailleurs à domicile et l'industrie « véritable », se manifestant à travers les mines, la

---

<sup>1166</sup> Jean Barême, *id.*, p.153.

<sup>1167</sup> Paul Léon, *Fleuves ...*, *op. cit.*, p.220.

métallurgie et le textile... Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la tendance semblait marquée par un mouvement de concentration. Cette dernière disposition pourrait expliquer l'accroissement du trafic du port d'Ivry à partir de 1902. Cela pourrait aussi éclairer sur le succès du raccordement en Allemagne. Formant un axe sur une large partie du pays, celle-ci bénéficiait d'un fleuve naturellement doté d'un grand gabarit. Le Rhin sillonnait les régions les plus industrialisées, telles que l'Alsace, la Sarre, la Rhénanie-Westphalie... Sans compter les débouchés (aux sens propre et figuré) que représentaient les Pays-Bas. Au contraire, la France possédait un réseau éclaté entre différents bassins aux potentiels hydraulique et industriel fort disparates et mal reliés entre eux<sup>1168</sup>. Cette interprétation mériterait toutefois d'être confirmée.

L'acharnement des chemins de fer contre la voie d'eau était patent. Sans doute, certaines compagnies s'étaient trouvées sérieusement malmenées, à l'instar de celle de l'Ouest, voire en partie ruinée par la concurrence avec la batellerie qu'elle n'était pas parvenue à mettre à genou, grâce aux importants aménagements réalisés sur la Basse-Seine, preuve de sa compétitivité, lorsqu'on lui accorda les moyens adéquats. Même la compagnie du Nord, la plus puissante, peut-être technologiquement la plus moderne, ou tout au moins la plus rentable, fut sérieusement secouée par la concurrence de la batellerie, alors que le canal Saint-Quentin se révélait d'une vétusté notoire, et bien loin de répondre aux besoins d'une navigation moderne... et que le projet canal du Nord, pourtant en vogue au début du XX<sup>e</sup> siècle, allait demeurer, à l'instar des projets de canaux maritimes, à l'état de serpent de mer, à la fois pour des raisons liées à l'histoire (le premier conflit mondial), mais également une indécision des pouvoirs publics et l'inorganisation des acteurs économiques qui auraient pu en bénéficier. Inversement, la Compagnie PLM avait éliminé la concurrence de la navigation intérieure, faute d'aménagements adéquats du Rhône. Les bassins houillers stéphanois restaient peu accessibles à la batellerie et les tentatives initiales de raccordement ne connurent pas de suite, une fois que les progrès des chemins de fer devinrent suffisants. Le modèle français contraste sur ce point de ce qui a pu se faire en Allemagne. Pourquoi alors les compagnies de chemins de fer n'ont-elles pas su tirer profit des opportunités du raccordement pour lutter contre leurs concurrents, ou capter des marchés avec les moindres coûts du transport proposés par la batellerie ? Cela demeure encore mystérieux pour les historiens aujourd'hui. Ce qui est indéniable, c'est que les compagnies de chemins de fer ne jouèrent pas le jeu, sabordant

---

<sup>1168</sup> Marie-Madeleine Damien parle de « réseau en cul-de-sac », Marie-Madeleine Damien, *Les transports fluviaux*, Paris, PUF, 1997, pp. 13-15. Un tel constat ne s'avère pas propre à la France, il pourrait s'appliquer à un pays comme la Chine, mieux pourvu au sud sur le plan hydrologique, mais mieux pourvu en matières premières pondéreuses (notamment le charbon) dans le Nord.

systématiquement toute initiative susceptible de favoriser la coordination entre les deux modes de transport :

*Nous ne savons ce que penseront de cette manière de faire les partisans – et ils sont nombreux – de la suture de la voie de fer à la voie d'eau, mais on peut se demander quel avantage retirera la batellerie de cette suture si, lorsqu'elle sera réalisée et qu'un trafic sera acquis, les Compagnies de chemins de fer, par une tarification très réduite, cherchent à ramener sur leurs rails le trafic acquis par la voie d'eau.*

*La question est assez importante pour qu'elle soit étudiée à fond. À quoi servirait, par exemple, la création à Lyon et dans d'autres localités, de port de raccordement ou de la mise en état de certaines gares d'eau, si, après que le trafic de transbordement sera mis en marche, la Compagnie PLM, seule, ou d'accord avec d'autres réseaux, réussit à prendre tout le trafic se servant de la voie mixte ?*

*Le beau billet qu'aura la batellerie !*

*Les enseignements qui se dégagent des faits signalés dans l'article de la « Mutuelle Transports » tendent à montrer que la suture de la voie d'eau n'a pour but de faciliter le trafic de la batellerie que pendant une courte période. Dès que ce trafic a pris un essor important, les Compagnies de chemins de fer, par des tarifs réduits, la font revenir sur leurs rails... et les gares d'eau... ne servent plus à rien<sup>1169</sup>.*

---

<sup>1169</sup> ACCIP IV-4.61 (32). Article publié dans la *Loire navigable* d'août 1907, signé Jean Barême.



**CHAPITRE VI LE PORT DE PARIS À LA BELLE ÉPOQUE :  
L'ÉMERGENCE PARADOXALE D'UN PORT MODERNE.**

---

## Prélude : des contradictions inhérentes à une époque.

---

Le matin du XX<sup>e</sup> siècle est généralement associé à la seconde révolution industrielle, et donc à l'émergence de nouvelles technologies fascinantes: l'électricité, l'automobile, l'aéronautique, le cinéma, le téléphone<sup>1170</sup>... En outre, elle est souvent considérée comme la période où les chemins de fer français prennent définitivement le dessus sur la navigation intérieure, si ce n'était du point de vue technique, au moins sur le plan politique, dans la mesure où les tentatives de mener une politique en la matière se sont soldées par des échecs, confirmant ainsi la dépendance croissante entre les grandes compagnies de chemins de fer et l'appareil politico-administratif français. Pourtant, l'analyse de l'activité portuaire parisienne apporte un nouvel éclairage en montrant une plus grande complexité de l'évolution technico-économique, tant les imbrications entre anciennes et nouvelles technologies s'avèrent complexes, voire paradoxales. L'évolution technique emprunte des voies bien plus impénétrables que l'on pourrait l'imaginer, et le rôle aussi singulier que paradoxal celui de la batellerie en témoigne.

L'expression « Belle époque » peut susciter de multiples réserves, car elle renvoie à une époque de multiples progrès. Pourtant, il s'agit aussi d'une période d'agitation sur le plan politique et social. La rupture était-elle si marquée par rapport à la période précédente ? Plus encore, la période que l'on découpe traditionnellement entre 1900 et 1914 est-elle nécessairement homogène ?

La correspondance avec l'étude du port de Paris apparaît tout à fait édifiante. Les années de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1914 ne marquent pas tant une rupture par rapport à la période antérieure, il aurait été tout aussi envisageable d'envisager une période s'étendant du plan Freycinet jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Sur le plan de l'activité, on observe moins une rupture qu'une accélération. La distinction consiste dans le fait que la fin du XIX<sup>e</sup> siècle correspond au moment où les travaux d'aménagement du plan Freycinet atteignent leur maturité. Deux événements marquèrent la Belle époque par : la loi Baudin<sup>1171</sup> et les commissions qui suivirent l'inondation « historique » de 1910.

La Belle Époque apparaît aussi comme une où le « port de Paris » commença à être envisagé comme tel, et à être projeté comme tel dans le futur. Cette perception s'appuie sur

---

<sup>1170</sup> François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, pp.39-157.

<sup>1171</sup> Pour une biographie de Pierre Baudin, consulter Michel Moisan, « Pierre BAUDIN (1863-1917). Un radical-socialiste à la Belle Époque », thèse soutenue le 5 novembre 2009, sous la direction de Jean Garrigues, Université d'Orléans, pp. 235-263. Concernant le plan Baudin, voir aussi Michèle Merger, « La Politique de la III<sup>e</sup> République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914 », Thèse de 3<sup>e</sup> Cycle, dir. François Caron, Université de Paris-Sorbonne, 1980, pp.128-200.

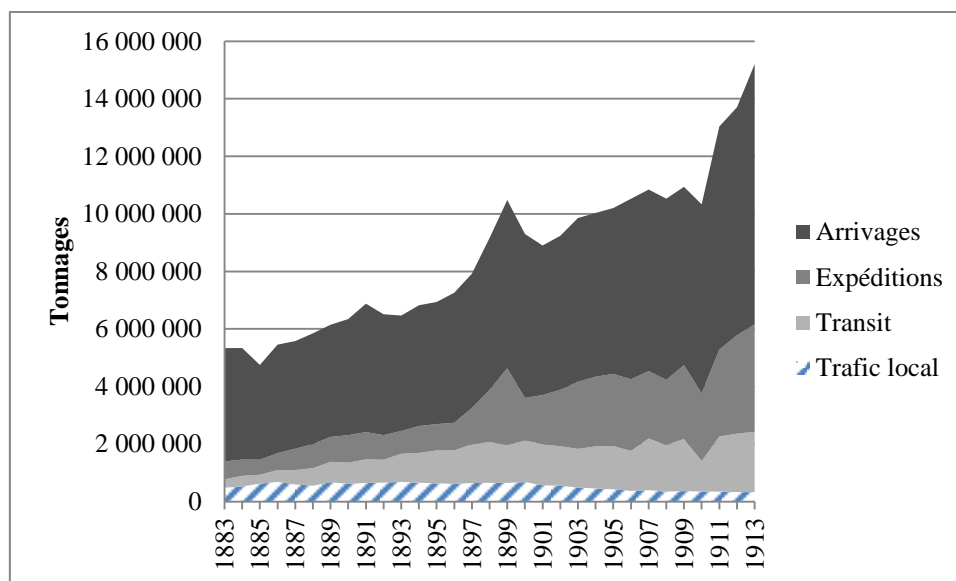
les remarquables performances de l'activité portuaire dans la région parisienne, qui le fait même classer au rang de premier port de France. Cet essor ne doit pourtant pas dissimuler l'état très contrasté du paysage portuaire. L'outillage accusait un retard particulièrement marqué, en particulier l'outillage public. L'essor économique ne signifiait pas non plus un climat social totalement apaisé, au contraire, il sembla attiser des tensions déjà latentes antérieurement. En outre, l'intensité de la réflexion sur la question portuaire ne s'est guère accompagnée de mesures concrètes... En ce sens, le port de Paris était significatif de cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, partagé entre utopie et réalité.

## I. UNE MODERNISATION CONTRASTÉE.

### A. L'ampleur du trafic ou la revanche de la batellerie.

#### 1. Du repli au début du siècle au relèvement de la batellerie à la veille de la Première Guerre mondiale.

Graphique 34. Trafic du port de Paris 1883-1913.



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

La meilleure justification du succès des voies navigables dans les années juste avant la guerre consiste dans la prise en compte des chiffres, car ces derniers s'avèrent des plus éloquentes et peuvent parer à toute démonstration rhétorique. En effet, le trafic dans le département de la Seine parvint à un total de 16 millions de tonnes en 1913. Ce chiffre représentait près du double de celui de 8,9 millions de tonnes que recevaient les gares parisiennes. L'éparpillement des gares d'eau sur les bords des rivières de l'agglomération parisienne, les dimensions chétives du matériel de navigation, des outillages et des entrepôts conféraient un aspect qui ne semblait guère rendre compte d'un tel trafic. Pour se représenter l'ampleur du trafic, cela revenait à additionner les mouvements cumulés des ports de Bordeaux, du Havre, de Saint-Nazaire et de Calais. De toute évidence, le trafic des gares

parisiennes de chemins de fer ne paraissaient guère capable d'absorber un volume de cette envergure, à savoir 8,3 millions de tonnes<sup>1172</sup>.

Le plus remarquable était que le trafic de 1913 ne signifiait pas pour autant un mouvement extraordinaire, déterminé par une « conjoncture anormale », comme l'avait expliqué Clément Colson pour relativiser la forte poussée du trafic du port de Paris à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>1173</sup>. Au contraire, il s'agissait d'un point dans la courbe ascendante qui ne semblait point dénoter d'anomalie. Il s'agissait là d'un débat central : l'essor du port de Paris était-il structurel ou ne relevait-il que de circonstances conjoncturelles aussi favorables qu'exceptionnelles ? En ce sens, comme on l'a esquissé juste avant, l'analyse et les pronostics de Clément Colson n'ont pas été vérifiés par les faits. L'intention n'est pas ici de s'acharner sur le célèbre ingénieur des Ponts et Chaussées, mais celui-ci représentait une figure centrale de l'argumentation anti-canaliste, et son argumentaire a dans une très large mesure servi à l'ensemble des ferristes et de la doctrine française en matière de transport et de service public. La confrontation de sa doctrine avec les réalités fluviales de la région parisienne apporte un nouvel éclairage et met en relief davantage certains aspects de ses analyses. Dans les années 1890, dans ses rapports sur la navigation intérieure, il n'attribua la forte poussée du trafic presque exclusivement à la préparation de l'Exposition universelle de 1900. Dans son rapport sur la navigation intérieure en 1897, dans un premier temps, il affirma « prudemment » que « Les arrivages et les expéditions du port de Paris ont aussi augmenté dans une mesure considérable, mais qui paraît se rattacher surtout à une cause transitoire, les travaux de l'Exposition et deux qui sont exécutés par les chemins de fer pour faciliter l'accès<sup>1174</sup> ». Au passage, il en profitait pour glisser une petite assertion rappelant le rôle des chemins de fer dans la préparation de cet événement, et de ce fait, il cherchait à relativiser de manière détournée la contribution de la batellerie. Cependant, plus les années passent, plus il se montre acerbe. Dans son rapport sur l'activité fluviale en 1898, il devient plus péremptoire en déclarant : « Le port de Paris présente une augmentation tout à fait *anormale*<sup>1175</sup>, due à une cause passagère, les travaux de l'Exposition<sup>1176</sup> ». Le choix de l'adjectif « anormal » n'était pas anodin, mais procédait d'une intention forte. Sous couvert d'une analyse objective, il ne s'agissait donc pour lui que d'une anomalie et d'un phénomène éphémère. Et afin de

---

<sup>1172</sup> Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1913.

<sup>1173</sup> On reviendra plus en détail sur son argumentation.

<sup>1174</sup> « Revue des questions des transports », in *Revue politique et parlementaire*, novembre 1898, n°53, p.453.

<sup>1175</sup> Nous avons mis en italique.

<sup>1176</sup> « Revue des questions des transports », in *Revue politique et parlementaire*, n°65, novembre 1899, p.399.

minimiser encore la progression de l'activité portuaire parisienne, il souligna le fait que la majeure partie du trafic avait été réalisée en amont de Paris sur une distance restreinte : « *La plus grande partie de ce trafic est en provenance ou à destination de la Seine, et n'a effectué que des parcours minimes*<sup>1177</sup> ». En fait, il faisait allusion à l'activité extractive qui s'effectuait effectivement sur peu de kilomètres<sup>1178</sup>. Cela constituait un des arguments phares de l'économiste, celui-ci en déduisait que les rivières ne semblaient plus aptes qu'à transporter des matériaux de construction localement, et que leur hyper spécialisation reflétait le peu de perspectives qui s'offraient aux voies navigables. Toutefois, la Basse-Seine avait connu une évolution assez similaire, et présentait un trafic beaucoup plus varié, les matériaux de construction ne figurant qu'au troisième rang pour les 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> sections de la Seine derrière les combustibles minéraux et les denrées alimentaires. L'évolution de l'activité portuaire à Paris pouvait mettre en cause son diagnostic global au sujet de la navigation intérieure, il avait donc tout à fait intérêt d'en minimiser les performances.

Les années qui suivirent l'Exposition universelle de 1900, il est vrai, confirmèrent à brève échéance ses vues, de façon remarquablement opportune, dans le contexte le ministre des Travaux publics Pierre Baudin, encouragé par les « aquatiques<sup>1179</sup> » envisageait un vaste programme favorisant les raccordements et de manière plus générale, les aménagements fluviaux. En effet, ce recul, pourtant provisoire, de l'activité fluviale alimenta l'arsenal des détracteurs du projet de loi Baudin, en montrant que les investissements en faveur de nouveaux canaux ne présentaient plus d'intérêt, en raison de l'incapacité de la batellerie à répondre de manière satisfaisante aux nécessités de l'économie<sup>1180</sup>. En résumé, les lourds investissements consentis pour les canaux s'étaient révélés bien coûteux pour des résultats finalement très discutables. Si les voies navigables avaient pu représenter une alternative à la longue dépression qui frappa le pays, réponse sans doute illusoire, elles ne pouvaient et ne devaient plus être développées à l'avenir<sup>1181</sup>...

En un sens, les canalistes pouvaient donner raison à Clément Colson, lorsqu'il parlait d'anomalie... Il y avait peut-être bien une anomalie. En effet, l'analyse du trafic du port de Paris sur la longue durée démontrait exactement le contraire de ce qu'il prédisait, malgré le

---

<sup>1177</sup> *Idem*, p.399.

<sup>1178</sup> La 4<sup>e</sup> section s'étirait sur 40 km, et le parcours entre les sablières et Paris était d'une vingtaine de kilomètres.

<sup>1179</sup> Terme péjoratif élaboré par Yves Guyot pour désigner les canalistes. Voir Yves Guyot, *500 millions à l'eau : les voies navigables et le plan Baudin*, Paris, Librairie Guillaumin et C<sup>ie</sup>, 1902, 60p.

<sup>1180</sup> Clément Colson, « Revue des questions de transport », in *Revue Politique et Parlementaire*, novembre 1901, p.406.

<sup>1181</sup> Clément Colson, *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, 1907, livre VI, pp.327-328.

désintérêt grandissant des pouvoirs publics pour ce mode de transport et des facteurs objectifs de freins tels que la non-construction du canal du Nord, l'insuffisance des conditions de navigation en amont de Paris, etc. Force était de constater que sur le très long terme, la courbe du trafic a fait preuve d'une singulière régularité, avec seulement quelques inflexions. Des raisons conjoncturelles expliquaient ces irrégularités : guerre franco-prussienne, aléas climatiques<sup>1182</sup>, fléchissements après des événements exceptionnels tels que les expositions universelles, grèves des sablières, crue historique de 1910<sup>1183</sup>... Il n'en restait pas moins que de 4,8 millions de tonnes en 1885, le trafic était passé à 6,3 millions t en 1890, 11,6 millions en 1899, 10,8 millions en 1904, 13,2 millions et 15,6 millions respectivement en 1909 et 1912. Il était vrai que la croissance s'était révélée particulièrement marquée dans les années précédant le premier conflit mondial. Leur seule prise en compte aurait pu donc être interprétée comme une embellie ponctuelle, mais l'énumération de chiffres sur différentes périodes, caractérisées par des conjonctures distinctes, montre bien la continuité de la progression de l'activité portuaire dans la région parisienne. De toute évidence, la voie ferrée n'aurait pu renforcer aisément la capacité de son matériel, la masse de son rendement devait d'ailleurs pouvoir simultanément à l'essor du trafic des voyageurs<sup>1184</sup>. Pourtant, là aussi, la navigation fluviale était mise à contribution avec un volume significatif de voyageurs. Pour preuve, les 87 bateaux de la Compagnie Générale des Bateaux Parisiens transportèrent près de 16 millions de voyageurs en 1913<sup>1185</sup>, ce qui était loin d'être négligeable<sup>1186</sup>. La flottille de cette compagnie pouvait ainsi assurer le transport simultané de 29 500 personnes pour les emmener de l'amont à l'aval de Paris, de Bercy à Paris et jusque dans la banlieue Ouest (Saint-Cloud et Suresnes)<sup>1187</sup>.

Les ports parisiens semblaient avoir rempli le rôle qui leur avait depuis toujours été assigné, celui de servir d'interfaces pour les arrivages, vouées à l'approvisionnement de la capitale. Ce rôle en tant que tel n'a cessé de se renforcer, et cela, en dépit de la division des transports provoquée au milieu du siècle dernier, par la création des chemins de fer, et malgré

---

<sup>1182</sup> Par exemple, les gelées exceptionnelles de 1895 ont interrompu de un à deux mois la circulation sur les canaux. Cf. Clément Colson, « Revue des questions de transport », in *Revue Politique et Parlementaire*, novembre 1896, p.418.

<sup>1183</sup> Pour ce qui était de ces deux derniers événements, la baisse s'est révélée sensible surtout pour les sections du fleuve concernées. Par exemple, la banlieue immédiatement en aval de Paris pour ce qui était de l'inondation de 1910.

<sup>1184</sup> Elicio Colin, *Le port de Paris*, dans la série *Les Grands ports français*, VIII, Paris, Dunod, 1920, p.61.

<sup>1185</sup> Cette compagnie résultait de la fusion de l'ancienne Société des « Bateaux omnibus » avec celle des « Express » et des « Hirondelles ».

<sup>1186</sup> L'année précédente, le trafic s'était même élevé à 17,2 millions de voyageurs.

<sup>1187</sup> Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, année 1913, p.135.

l'hyperspécialisation dans le trafic des marchandises pondéreuses<sup>1188</sup>. Malgré ces réserves, l'essor en volume du trafic des ports parisiens avait réellement impressionné les contemporains. En tonnage absolu, le « port de Paris » apparaissait comme le premier port de France,<sup>1189</sup> celui de Marseille ne représentait que la moitié du trafic du département de la Seine, soit 7,4 millions de tonnes en 1908, Bordeaux se rangeait loin derrière lui avec 3,9 millions, le Havre avec 3,6 millions et Dunkerque avec 3,2 millions. Cependant, l'attribution de cette première place restait controversée, certains observateurs soulignant la surreprésentation des marchandises pondéreuses de faible valeur, notamment les matériaux de construction et déblais : « *Mais le chiffre du tonnage parisien est fallacieux, car il est enflé par l'énorme poids d'une masse de matériaux sans valeur, sable, cailloux, déblais, charbons même le, etc.*<sup>1190</sup> » Les défenseurs du port de Paris ripostaient que si l'on retirait lesdites marchandises, il demeurerait encore près de trois millions de tonnes, soit un volume analogue, en poids et en valeur, à celui des trafics de Dunkerque ou du Havre. Le port phocéén l'emportait seul en valeur de telle sorte que « *l'on peut conclure que nos deux grands ports, intérieurs et maritimes, s'équivalent*<sup>1191</sup>. »

Le transit, quant à lui, n'offrait qu'un écart réduit en terme de chargements moyens, soit 187 t pour la descente et 196 t pour la remonte, pour un mouvement d'ensemble de 191 t. Ces derniers chiffres se rapprochaient de ceux des arrivages, ce qui signifiait que le trafic du transit était assuré par la grande batellerie. Le parcours moyen d'une tonne pour l'ensemble du trafic fluvial à Paris, en écartant le trafic local, s'est élevé à 213 km, chiffre dépassant de beaucoup la moyenne de l'ensemble du réseau qui se montait à 133 km. Cela signifiait que la puissance d'action du port de Paris atteignait 213 km, caractérisant l'importance de Paris comme port fluvial, tant pour ce qui était des marchandises qui arrivaient que de celles qui y partaient... Le parcours moyen des expéditions atteignait 209 km tandis que celui des arrivages se montait à 200 km, la différence paraissait donc plutôt mince. Ceci s'expliquait par le fait que la majeure partie des bateaux venaient avec des chargements et regagnaient presque toujours les mêmes rivages où résidait la clientèle alimentant leur industrie. On pouvait néanmoins entrevoir de sensibles différences dans les longueurs de parcours moyen

---

<sup>1188</sup> François Maury, *Le port de Paris*, Paris, Maison Félix Alcan et Guillaumin réunis, éd. 1911, p. 208.

<sup>1189</sup> Clément Colson reconnaissait lui-même ce fait, voir Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, Paris, Lucien Laveur, Éditeur, 3<sup>e</sup> éd. revue et augmentée, 1908, pp.164-165.

<sup>1190</sup> François Maury, *op. cit.*, pp.279-280.

<sup>1191</sup> *Ibid.*, p.280.



sur chaque destination. Michèle Merger<sup>1192</sup> observe toutefois que ce type de trafic a connu une progression notable à partir de 1887, doublant pour les périodes 1887-1894 et 1894-1913<sup>1193</sup>. Ces progrès tenaient aux travaux de canalisation de la Seine. Les transports de longue distance se sont développés et Paris devait jouer un nouveau rôle qui devait s'accroître à la faveur des ports de banlieue. Ce trafic se composait majoritairement de pondéreux, à savoir des combustibles minéraux et des matériaux de construction.

Les performances du trafic fluvial parisien à la Belle Époque s'avéraient d'autant plus remarquables que l'avantage relatif du trafic général des voies navigables tendit à s'atténuer par rapport à la période antérieure<sup>1194</sup>. Le tonnage global des voies navigables rapporté à celui des chemins de fer avait effectivement progressé de 28,7% à 31,3% entre 1891 et 1896, il est passé de 26,6% et 24,8% pour la période 1908-1911<sup>1195</sup>. À la faveur de l'émergence de nouveaux modes de transport : automobile, tramways, aviation, la navigation intérieure pouvait paraître quelque peu désuète et n'offrir guère de perspectives... La crise de 1908 semblait avoir renforcé la suprématie des chemins de fer qui progressèrent de 16% contre 8% pour leur rivale. La politique tarifaire mise en œuvre par les compagnies de chemins de fer leur avait permis de proposer des prix inférieurs à ceux des années 1880. Malgré tout, l'activité portuaire dans la région parisienne ne faiblit pas, au contraire, notamment sur une voie devenue majeure, à savoir la Basse-Seine. En tonnage absolu, l'évolution semblait exactement inverse dans la région parisienne, si l'on en croit les statistiques du ministère des Travaux publics, la part des voies navigables est passée de 32% à 49% entre 1883 et 1912.

---

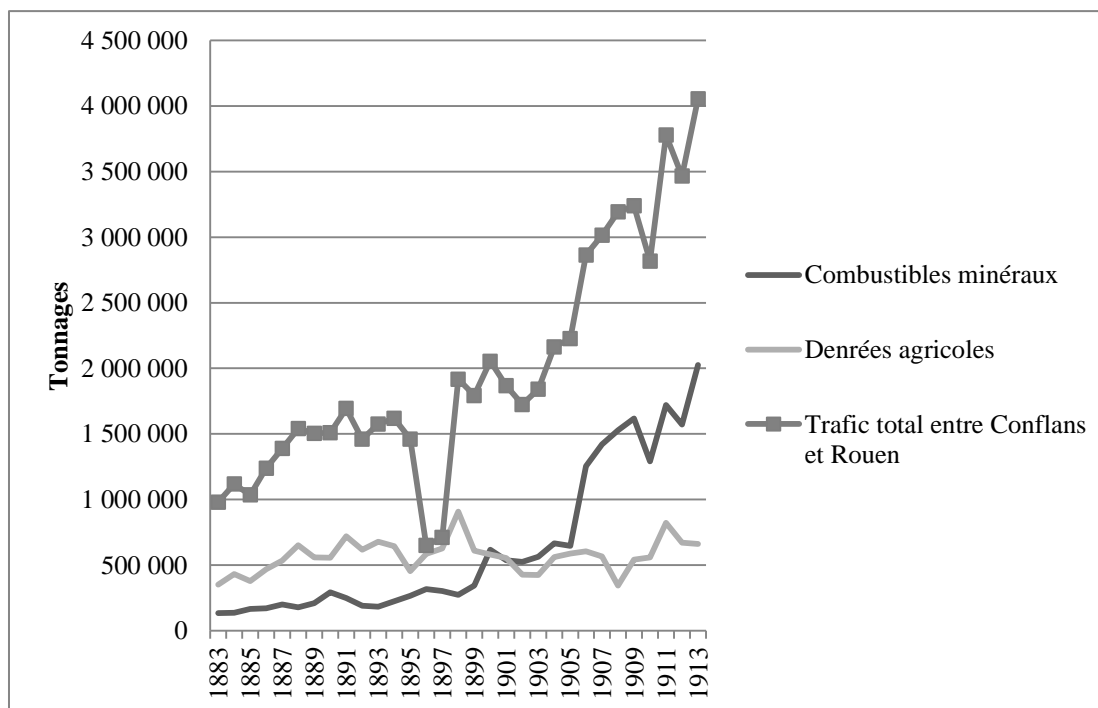
<sup>1192</sup>Michèle Merger, « La Seine dans la traversée de Paris et ses canaux annexes : une activité portuaire à l'image d'une capitale (1800-1939) », in *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, sous la direction de François Caron, Jean Derens, Luc Passion et Philippe Cebron de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris Hôtel d'Angoulême Lamoignon, p. 365.

<sup>1193</sup>Néanmoins, cette évolution doit être considérée sur le long terme, notamment avec le développement des ports de banlieue durant l'entre-deux-guerres.

<sup>1194</sup>Michèle Merger, *op. cit.*, p.388.

<sup>1195</sup>Michèle Merger, *ibid.*, p.389.

**Graphique 35. Denrées agricoles, combustibles minéraux et trafic total sur la Seine entre Conflans et Rouen 1883-1913.**



Source :

Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

Comme cela a été évoqué dans le troisième chapitre, le bassin inférieur de la Seine détenait désormais la prédominance commerciale. Grâce aux travaux entrepris par les divers gouvernements dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, cette ligne de navigation occupa une place de plus en plus prépondérante. Elle jetait aux berges de la capitale et de sa banlieue une quantité de marchandises dont le tonnage était encore légèrement dépassé par les matériaux de construction fournis par la Haute-Seine, soit annuellement plus de deux millions et demi de tonnes dans les années 1905-1911<sup>1196</sup>, mais dont le prix était supérieur. Cette domination tenait à ses relations maritimes avec les ports de Rouen et du Havre qui fournissaient une variété de produits et denrées en provenance de l'étranger. Le second atout de cette ligne venait de l'excellence de la voie établie par les aménagements évoqués dans les chapitres précédents, c'est-à-dire dans une large mesure par le plan Freycinet. La Basse-Seine s'étirait sur 364 km entre Paris et le Havre, avec une profondeur sur les deux tiers du parcours, c'est-à-dire entre Paris et Rouen de 243 km. Elle n'était traversée que par neuf grandes écluses,

<sup>1196</sup> Il faut noter l'écart d'évaluation entre celle de la statistique de la navigation intérieure du ministre des Travaux publics et celle de l'Inspection de la navigation. Pour l'année 1909, la première portait les arrivages de la Basse-Seine à 2,7 millions de tonnes, la seconde les évaluait à 2,9 millions.

conçues pour recevoir des convois de bateaux. Le dernier tiers du parcours ne comportait aucun barrage, ni pont, l'action des marées s'exerçant librement et le chenal n'offrant pas moins de six mètres de mouillage. En outre, longeant l'estuaire sur une longueur de 25 km, le canal de Tancarville apportait aux chalands de bonnes conditions de sécurité, bien qu'il restait encore sous-employé jusqu'en 1914, sans doute parce que le port de Rouen constituait la véritable interface entre la mer et la terre en termes de pondéreux qui intéressaient plus particulièrement la batellerie. Comme le prouvait l'évolution du trafic, le commerce avait tout intérêt à renforcer la capacité des transports. Les améliorations apportées à la Seine permettaient effectivement une évolution dans ce sens. Le remorquage commençait à s'imposer. Un tiers de la navigation s'effectuait « seulement » par touage en Basse-Seine, et son recul semblait inéluctable à long terme. Un nouveau type de navire était apparu sur cette voie : les chalands. Si ceux de 4 à 600 tonnes étaient devenus la norme en Basse-Seine, mais de nouveaux modèles encore plus performants d'une capacité de 1 000 tonnes commençaient à circuler à la veille de la Première Guerre mondiale<sup>1197</sup>. En 1911, l'*Édith*, propriété de la société de transport fluvial Union normande était capable d'apporter en un seul voyage 1 250 tonnes de houille. Deux ans plus tard, le *Jura*, conçu en tôle d'acier, pouvait porter jusqu'à 1 500 t. L'avènement de ces nouveaux types de chalands n'était pas sans conséquence sur le réseau. En effet, le passage de pareils trains de bateaux remorqués à la vapeur présentait le risque de causer des dégradations sur les berges du fleuve dans les régions non pourvues de quais, par exemple les rives des îles entre Paris et La Briche. Pour y remédier, les ingénieurs envisagèrent de doter les zones sensibles de briques en béton reliées par des fils d'acier, ce procédé offrait un revêtement suffisamment solide<sup>1198</sup>. À Asnières, à la pointe l'île des ravageurs<sup>1199</sup>, l'expérience se révéla concluante et permit d'appliquer plus largement le procédé. En 1912, la Compagnie H.P.L.M. a établi un service entre Paris et Lyon (pour une durée de douze jours). Des services accélérés ont été établis sur l'Oise et la Basse-Seine. La durée moyenne du trajet Paris-Rouen variait de trois à cinq jours, et il fallait deux jours de plus pour atteindre le Havre. Ces progrès ont permis un abaissement du fret de 3 à 4 centimes avant le plan Freycinet à 1-1,8 centime à la remonte et 0,8-1,3 centime à la descente<sup>1200</sup>.

---

<sup>1197</sup> Certains ont été construits à la suite des études sur la résistance à la traction de Barlatier de Mas et Charles Lavaud avaient des formes très particulières, les marinières les surnommaient « Quo vadis ». Voir AMB C93-2, Georges Weil, « État de la navigation intérieure », in *Journal de la Navigation Fluviale et Maritime*, n° spécial du 13 avril 1939, p.28.

<sup>1198</sup> Système Decauville.

<sup>1199</sup> Au niveau de l'actuel pont de Clichy.

<sup>1200</sup> Sachant que de nombreux bateaux revenaient à vide, voir Clément Colson, *Transports et tarifs...* op. cit., pp.173-174.

Pourtant, ces résultats ne réjouissaient pas tout le monde. Plus que jamais, la batellerie de Basse-Seine se voyait accusée de favoriser les importations au détriment de la production nationale. Les différents projets de loi visant à améliorer les voies navigables avaient ravivé les débats sur l'efficacité réelle de la batellerie. Le plan Baudin avait suscité une véritable frénésie anti canaliste, dont l'un des principaux théoriciens était sans doute Clément Colson. L'argumentation de ce dernier pouvait être résumée assez simplement<sup>1201</sup>. À ses yeux, le transport fluvial n'avait pas produit les bienfaits qu'il était censé apporter à l'économie française. Pire encore, il constituait un instrument coûteux et la seule conséquence, pour lui, consistait à grever les finances des compagnies de chemins de fer. Dans le tome de son cours d'économie politique, il dresse un véritable procès contre les voies navigables. Il s'est évertué à montrer que leur coût de construction, surtout des canaux, n'était pas moins onéreux que celui des chemins de fer. Il n'admettait une certaine supériorité que sur les faibles distances et les rivières. Il souhaitait démontrer que sur tous les points, les voies ferrées constituaient un outil plus performant. La navigation intérieure s'était montrée incapable, selon lui, de faire face à la crise des transports qui éclata au moment de la reprise économique. En d'autres termes, au lieu de se lancer dans des dépenses importantes en faveur des voies navigables, il semblait préférable d'investir pour faire en sorte que les chemins de fer puissent transporter le « trop-plein » actuel<sup>1202</sup>. En effet, Yves Guyot, dans le chapitre III de son ouvrage *La Crise des transports*, intitulé « Prix comparés du transport par voie de fer et par voie d'eau », s'appuyant sur les thèses de Colson, défendait l'idée que les chemins de fer pouvaient proposer des tarifs aussi compétitifs que ceux de la batellerie. En outre, il démontrait que le même constat pouvait être formulé pour les voies fluviales allemandes et américaines dont les évolutions récentes servaient d'arguments pour les défenseurs de la voie d'eau<sup>1203</sup>. À y regarder de près, il n'est pas difficile de constater que Colson ne s'appuyait que sur des études hostiles à la navigation intérieure, élaborées et publiées essentiellement pour torpiller le plan Baudin en 1902 et plus tard la loi Barthou en 1908. Et plus encore, il s'agissait d'empêcher la construction du canal du Nord qui représentait un péril majeur pour la puissante compagnie du Nord. En un sens, le débat autour des modèles allemand et américain relevaient de part et d'autre de la rhétorique. Curieusement, avec d'autres, les ferristes préconisaient l'adoption du

---

<sup>1201</sup> Clément Colson, *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, Paris, Gauthier-Villar, Félix Alcan, vol. 6 « Travaux publics et transports », 1910 (2<sup>e</sup> éd. 1924), pp.321-339.

<sup>1202</sup> Yves Guyot, *La crise des transports : illusions et réalités*, Paris, Félix Alcan, Éditeur, Librairies Félix Alcan et Guillaumin réunies, 1908, 93p.

<sup>1203</sup> Voir en particulier : Alfred Mange, « Les voies navigables de l'Allemagne », in *Revue des Deux Mondes*, 5<sup>e</sup> période, tome 7, 1902, pp. 552-591 ; André Charguéraud, « Canaux et chemins de fer dans l'État de New York », in *Revue politique et parlementaire*, juin 1902, pp.474-492.

modèle anglais, plus rationnel selon eux, car entérinant l'évolution des techniques<sup>1204</sup>. En réalité, cela signifiait l'abandon pur et simple de la batellerie. Les conséquences pouvaient être encore plus graves pour la France, dans la mesure où celle-ci ne disposait pas de ressources en charbon équivalentes qui auraient pu compenser au moins en volume le déclin de la batellerie en terme relatifs. D'ailleurs, si la navigation intérieure anglaise a connu un déclin certain, les conditions naturelles liées à l'insularité britannique mirent en mesure le cabotage de concurrencer les chemins de fer. En un sens, on peut se demander si le cabotage n'a pas joué un rôle comparable à celui de la batellerie en France et en Allemagne de modérateur des tarifs ferroviaires ?

Plus largement, le discours développé par Colson et consorts faisait preuve d'une abstraction excessive<sup>1205</sup>. En effet, les effets de la concurrence entre les deux modes ne se mesuraient pas simplement en termes quantitatifs, mais qualitatifs. Les voies navigables ne transportaient pas forcément les mêmes qualités de charbon, et il n'était pas certain que les chemins de fer aient pu ou désiré les transporter en cas d'abandon de la navigation intérieure<sup>1206</sup>. Pour les obliger, il aurait fallu renforcer encore la réglementation, alors que les ferristes dénonçaient justement le fait que les contraintes réglementaires imposées aux voies ferrées empêchaient celles-ci de se battre à armes égales avec leurs rivales<sup>1207</sup>. L'abandon des voies navigables n'aurait pourtant procuré guère d'avantages à cet égard. Là résidait encore un des paradoxes de la pensée libérale de l'époque, que l'on a déjà souvent évoqué : le libéralisme nécessitait une intervention étatique à quel niveau que ce fût. L'âpreté de la concurrence a pu même contribuer à davantage de bureaucratie et d'État, ne serait-ce que pour en formuler les règles et garantir son application. L'intervention des pouvoirs publics à plusieurs reprises pour sauver les voies navigables ne visait pas moins à garantir des conditions de la concurrence face aux chemins de fer. De la même façon, ils sont intervenus en 1883 afin de sortir les compagnies de chemins de fer de leurs difficultés financières, car les voies ferrées avaient été considérées comme le moyen de remettre en cause les positions oligopolistiques des modes de transport traditionnels<sup>1208</sup>. La véritable faiblesse des arguments ferristes résidait dans leur tendance à envisager la batellerie comme formant un ensemble

---

<sup>1204</sup> Albert Demangeon, « La navigation intérieure en Grande-Bretagne », in *Annales de Géographie*, 1912, volume 21, numéro 115, pp. 40-49.

<sup>1205</sup> Ferdinand Arnodin, *La lutte économique des transports*, Paris, Librairie des sciences politiques et sociales Marcel Rivière, 1909, p.18.

<sup>1206</sup> Émile Aimont, « L'outillage national », in *Revue Politique & Parlementaire*, juin 1902, p.241.

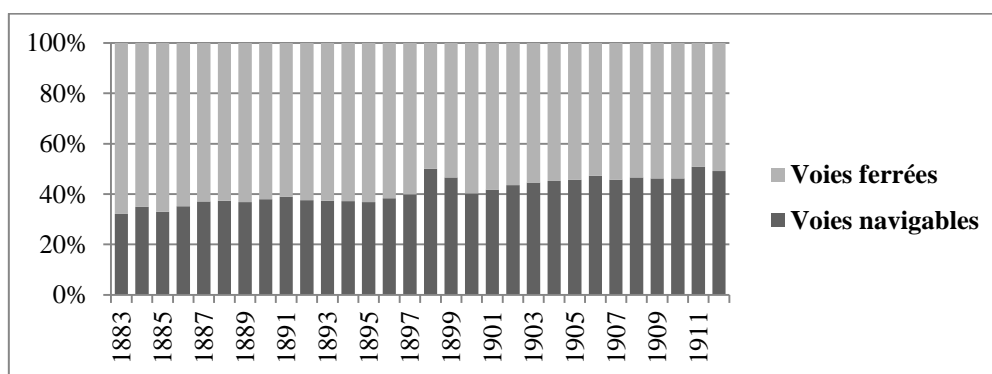
<sup>1207</sup> Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, 1908, 863p.

<sup>1208</sup> Alfred De Foville, *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, Guillaumin, 1880, p.237.

homogène, alors qu'elle était composée d'une variété d'acteurs : mariniers, compagnies de touage, de remorqueurs... La Compagnie était un des rares acteurs à pouvoir offrir des services comparables à ceux de ses homologues des chemins de fer, ce qui explique qu'elle cherchait à calquer les pratiques tarifaires de ces dernières, ce que ne manqua pas de souligner Colson<sup>1209</sup>. Pourtant, il existait d'autres acteurs aussi puissants, mais de natures distinctes, à savoir les entreprises d'extraction de sables et autres matériaux de construction, qui possédaient des flottes très puissantes. Néanmoins, il ne s'agissait pas par nature de compagnies de transport généralistes comme l'étaient les compagnies de chemins de fer ou les grandes compagnies de remorquage ou de touage. On pourrait encore citer les compagnies de transport de voyageurs qui proposaient des services très différents.

La comparaison entre les deux modes perdait toute signification sans prise en compte de cette variété de natures entre les protagonistes. Au sein même des voies navigables, cohabitaient des acteurs ayant des visées très spécifiques, voire contradictoires. Par exemple, une compagnie de remorqueurs sur la Basse-Seine avait plus intérêt à promouvoir l'approfondissement de la Seine qu'une compagnie de touage. *A contrario*, le creusement du canal du Nord présentait moins d'attrait que pour les mariniers convoyant les houilles des régions du Nord vers la région parisienne.

**Graphique 36. Répartition modale à Paris 1883-1912.**



<sup>1209</sup> Clément Colson, *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, Paris, Gauthier-Villar, Félix Alcan, vol. 6 « Travaux publics et transports », 1910 (2<sup>e</sup> éd. 1924), pp.321-339.

Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1912.

Si les voies navigables montraient des limites par rapport aux voies ferrées, telles que le faible fret de retour, l'intensité de l'activité fluviale n'en demeurait pas moins étonnante à Paris. La population parisienne avait considérablement crû pour s'élever à 2,7 millions de personnes, alors que celle de la banlieue s'accroissait encore plus rapidement, atteignant le million d'habitants<sup>1210</sup>. Les besoins de la métropole se révélaient de ce fait considérables et les chemins de fer ne pouvaient assumer à eux seuls l'approvisionnement de la capitale : « *Ce ne fut point, ce ne sera jamais trop, que deux systèmes de transport, pour procurer à une telle agglomération humaine la masse de choses dont elle a besoin, afin de vivre et de produire*<sup>1211</sup> ! » Les arrivages par voie fluviale ont ainsi doublé entre les années 1880 à la première décennie du siècle suivant, passant de 4,6 millions de tonnes en 1885 à 9,1 millions en 1909. Ils ont connu un gain de plus de 20% entre 1900 et 1909. Les marchandises arrivées, en 1908, aux gares et quais compris dans la seule enceinte de Paris représentèrent un tonnage total de 13,4 millions de tonnes. Près de 53% d'entre elles, c'est-à-dire 7 millions de tonnes, avaient été acheminées par chemins de fer, le reste, soit 6,3 millions ou 47%, l'avait été par le fleuve. Encore fallait-il noter un léger avantage pour la batellerie autour des années 1909-1911, ce qui permettait à un contemporain d'affirmer :

Voici d'assez nombreuses années qu'elle est telle, en se modifiant légèrement à l'avantage de la batellerie. Ainsi navigation et chemins de fer se partagent de façon sensiblement égale la tâche d'approvisionner la capitale. Les voies ferrées n'y suffiraient point. Songez à l'étendue des lignes et des gares, au fantastique mouvement des trains, qu'exigerait le doublement de leur trafic en marchandises ! Quelle lenteur à redouter, quels risques d'accidents ! Et quelle surélévation des prix n'entraînerait point un tel monopole<sup>1212</sup>.

Les causes de l'énorme écart entre le tonnage des chargements et des déchargements étaient multiples. La principale consistait dans le fait que Paris était un centre de consommation de premier plan. Dans le même temps, la ville et sa banlieue étaient le siège de nombreuses industries qui recevaient d'importantes quantités de charbons<sup>1213</sup>, de matériaux de

---

<sup>1210</sup> Dans le département de la Seine.

<sup>1211</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*, p.208.

<sup>1212</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *ibid.*

<sup>1213</sup> Le service des mines faisait ressortir que la quantité de combustibles minéraux déchargés dans le département de la Seine, autrement dit Paris et sa banlieue, avait atteint 4,2 millions de tonnes en 1897. Dans ce tonnage, 4,1 millions de tonnes étaient destinées à la consommation locale, et seulement 135 000 furent réexpédiées. Cette disproportion vraiment considérable confirmait donc le rôle de port de consommation des ports de la région parisienne. Si l'on ajoutait aux 1,16 million de déchargées à Paris, les houilles débarquées dans les ports de banlieue, à savoir 637000 t, il apparaissait que les voies fluviales avaient participé à l'approvisionnement de la zone parisienne pour 1,8 million t. La différence de 2,4 millions de tonnes représentait

construction, des matières premières et des produits agricoles qui étaient soit employés ou consommés sur place, soit travaillés pour être réexpédiés sous forme d'articles industriels ou de produits alimentaires. Les chargements étaient constituées dans une large proportion de produits manufacturés d'une valeur supérieure, pour un même poids, à celle des déchargements, mais ne formant qu'un tonnage plutôt modeste. Dans les gares de chemins de fer, le mouvement des marchandises offrait un contraste comparable entre le tonnage des chargements et celui des déchargements. Les premiers ne représentaient que 26% du mouvement total, alors les seconds en constituaient 72%. L'écart se révélait toutefois moins marqué que pour la navigation. Les chemins de fer l'emportaient de beaucoup sur la voie d'eau pour ce qui touchait le transport des produits fabriqués. Ces derniers pouvaient effectivement supporter plus aisément un prix de fret supérieur à celui des transports que la batellerie accomplissait le plus souvent, et qui consistaient essentiellement en des marchandises pondéreuses de peu de valeur. Les acquéreurs étaient des commerçants susceptibles d'emmagasiner un chargement de 300 tonnes, voire jusqu'à 1 000 tonnes. Les grands marchands de charbon, bois, blé, sable et usiniers de banlieue étaient les seuls à prescrire des arrivages par eau<sup>1214</sup>.

## 2. Une activité hors conjoncture ?

---

La redéfinition de la batellerie entreprise au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle avait porté ses fruits. La navigation dans la région parisienne s'était profondément transformée. La récession ayant touché le pays durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ne sembla guère avoir affecté son activité. Au contraire, le trafic connut un essor considérable et quasi constant. Les mesures et travaux entrepris depuis le Second Empire et surtout le plan Freycinet ne s'avèrent pas vains. L'interrogation consisterait à déterminer dans quelle mesure l'action publique se révéla nécessaire ? L'évolution aurait-elle été similaire sans le plan Freycinet ? Certains libéraux tendraient à en souligner les limites<sup>1215</sup>. Or, la plupart des études critiques récentes envisagent de manière exclusive les chemins de fer et tendent à négliger la navigation fluviale<sup>1216</sup>. En effet, force est de constater que les investissements produisirent des

---

le tonnage des combustibles minéraux convoyés par les chemins de fer, lequel tonnage comportait la consommation de ces derniers. ACCIP IV-4.61 (32), *Outillages des ports*, 1898.

<sup>1214</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*, p.211.

<sup>1215</sup> Voir notamment, Yves Guyot, *500 millions à l'eau : les voies navigables et le plan Baudin*, Paris, Librairie Guillaumin et C<sup>ie</sup>, 1902, 60p ; pour une analyse critique contemporaine, consulter : David Le Bris, « Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? » ; in *Entreprise et histoire*, avril 2012, n°69, pp.8-69.

<sup>1216</sup> De même, ils tendent à omettre que celui-ci n'a pas été que partiellement appliqué. Pour ce qui est de la batellerie, les liaisons entre bassins n'ont guère été mises en œuvres.



résultats, au moins pour la navigation séquanienne. Non seulement ces aménagements sauvèrent la batellerie du déclin provoqué notamment par l'émergence des chemins de fer, mais mieux encore, son activité progressa dans des proportions considérables. En un sens, l'avènement des chemins de fer s'était révélée salutaire en l'obligeant à se moderniser, et de façon plus profonde, à sortir des impasses qui s'étaient esquissées durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette évolution *a priori* singulière questionne sur l'ampleur et la nature de la crise économique. En apparence, cette progression impressionnante tendrait à en relativiser l'impact. La caractéristique des crises des sociétés industrielles réside sans doute dans le fait qu'elles ne se manifestent pas forcément de pures régressions. Leur nature s'avère 'plus complexe que pour les crises « traditionnelles » de subsistances ayant frappé les sociétés pré industrielles... Or, dans les sociétés industrielles, si l'activité ralentit, elle ne s'écroule pas nécessairement. Plus encore, ces crises semblent préparer la prochaine reprise... Quoiqu'il en soit, la batellerie paraît avoir profité de cette récession, au prix, il est vrai, d'efforts héroïques<sup>1217</sup>. La crise incita l'industrie et le commerce à exiger des prix de transport moins onéreux et privilégier des tarifs bas à la vitesse par rapport à la seule souplesse du transport... Ce constat était d'autant plus vrai pour les activités nécessitant d'importantes quantités de matières premières. Les efforts consentis de modernisation du réseau fluvial, ainsi que la profession batelière, semblent avoir été récompensés, en tenant compte de l'accélération du trafic du port de Paris à la Belle Époque... La nécessité de faibles tarifs pour les transports était devenue moins nécessaire à la faveur de la meilleure conjoncture de la Belle Époque, mais l'essor de nouvelles industries en région parisienne, issues de la seconde révolution industrielle ouvrait de nouvelles perspectives. La navigation trouva ainsi de nouveaux débouchés par l'implantation de nouvelles industries dans et en dehors de Paris, ce qui explique l'accélération de la progression du trafic<sup>1218</sup>. La capacité productive et la productivité se sont considérablement accrues, le nombre des machines installées doublant, tandis que leur puissance quadruplait. Un nouveau cycle économique semblait s'enclencher : gaz, électricité, pétrole, automobile, et même aéronautique.<sup>1219</sup> Le contexte économique était

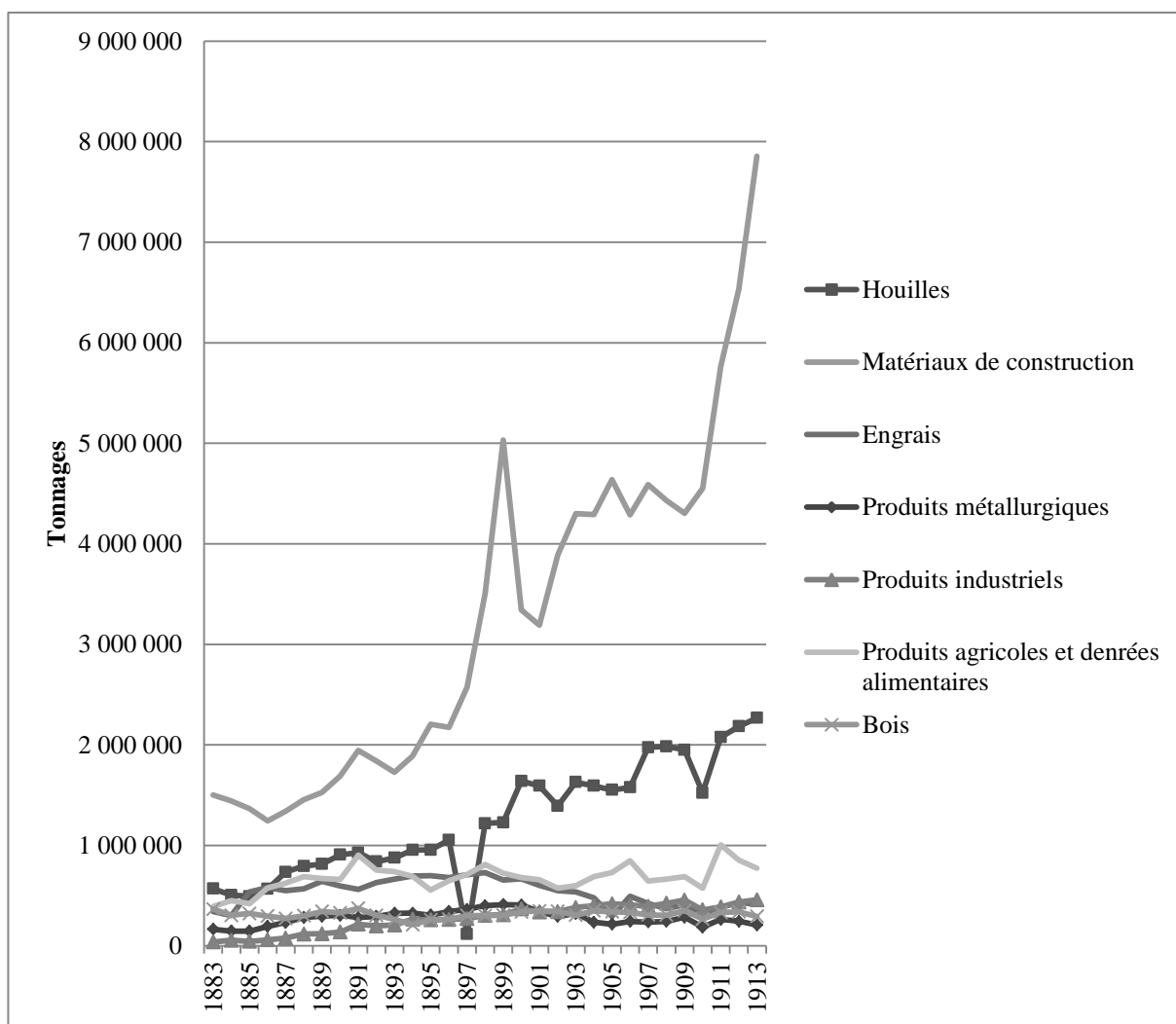
<sup>1217</sup> Le plus frappant est que des trafics subsistent dans les réseaux très secondaires, par exemple dans les canaux du Centre, au prix, il est vrai, à des renoncements de la part des bateliers : vie de famille dans le bateau, halage humain parfois... Les marins se contentent parfois de transporter quelques tonneaux vides. Michèle Merger parle de « frets de misère ». La force de cette batellerie est qu'elle ne mobilise que peu de capital.

<sup>1218</sup> Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1993, pp.193-205.

<sup>1219</sup> Bernard Marchand évoque un renouveau de la navigation à partir de 1900 (Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1993, p.198). Celle-ci aurait été ainsi délaissée depuis le Second Empire. Si l'on peut le suivre sur le volume que prit la voie d'eau à la Belle époque, les statistiques montrent au contraire plutôt une continuité du trafic fluvial depuis au moins le tournant libéral du Second Empire. Comme on le verra, un tel constat interroge sur la signification de la crise économique de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ou tout au moins, ses répercussions sur la capitale française.

devenu particulièrement favorable grâce l'Exposition universelle et la construction du métropolitain. En effet, l'Exposition universelle de 1900<sup>1220</sup> prenait le fleuve comme axe principal. L'axe des Invalides se trouvait prolongé sur la rive droite jusqu'aux Champs-Élysées. Cela impliquait des travaux considérables : édifications du pont Alexandre III, des Grand et Petit Palais... Trois passerelles assuraient la traversée du fleuve par les visiteurs. La tranchée du chemin de fer riverain des Moulineaux fut recouverte et transformée après l'exposition en jardin promenade...

**Graphique 37. Trafic par matières premières dans la traversée de Paris 1883-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1912.

<sup>1220</sup> Pierre Casselle, *Paris républicain 1871-1914*, Paris, BHVP-Hachette, pp.277-289.

Tous ces travaux de construction et de démolitions signifiaient un surcroît considérable d'activité pour la batellerie, tant pour acheminer les matériaux que pour évacuer déblais et gravats... De façon identique, les travaux du métropolitain participèrent à l'essor des sablières, et donc de leurs transporteurs, même si la Compagnie du Métropolitain représentait un concurrent potentiel, dans la mesure où le creusement des galeries produisait du sable et tendait à faire pencher les prix à la baisse. Toutefois, les volumes de déblais à retirer étaient tels que leur enlèvement par la voie d'eau représenta une activité des plus rentables pour les acteurs de la profession, comme la société Piketty, Leneru, Garçin et C<sup>ie</sup><sup>1221</sup>. Avec l'avènement notamment du béton armé<sup>1222</sup>, l'évolution des techniques du bâtiment signifia la prospérité de l'activité d'extraction de matériaux de construction, notamment du sable. Cela impliquait donc d'extraire et de transporter en masse ces matériaux, c'est-à-dire de passer d'une activité artisanale à une échelle industrielle. Cette mutation du marché supposait une restructuration profonde du secteur. Les cousins Charles et Paul Piketty décidèrent ainsi de modifier le statut juridique de leur entreprise en société anonyme. Le 12 mai 1906, l'ancienne société dissoute, faisant apport de ses actifs indivis à une nouvelle société baptisée « Compagnie des Sablières de la Seine ». Celle-ci se trouvait dotée d'un capital de 3,3 millions de francs, divisé en 6 600 actions de 500 francs. L'assemblée générale constitutive de la C.S.S. s'est tenue le 6 juin 1906 à Paris<sup>1223</sup>.

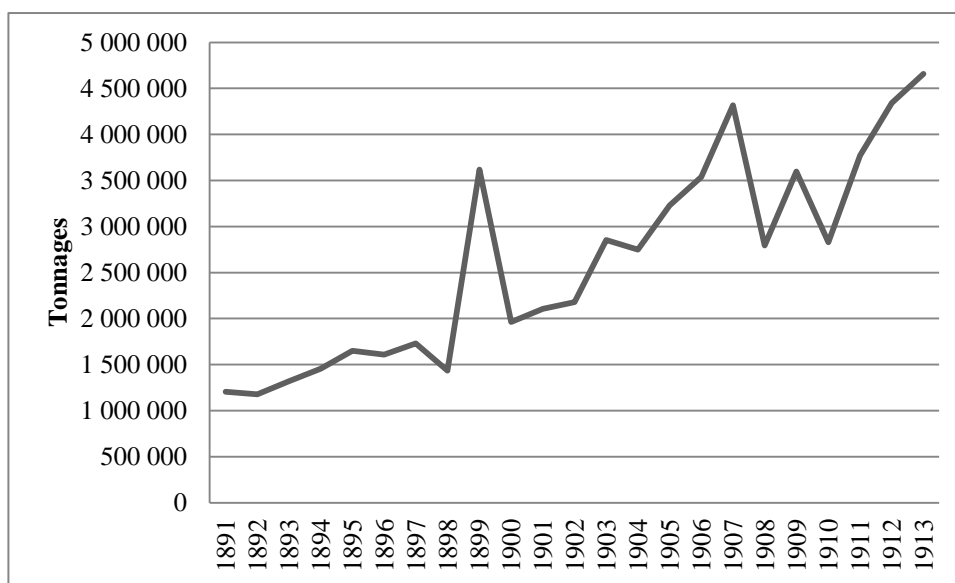
---

<sup>1221</sup> Jacques Macé, « Le temps des sablières à Vigneux, Draveil et dans le Val-de-Seine », in *Bulletin n°73 de la Société historique et archéologique de l'Essonne et du Hurepoix*, Archives départementales de l'Essonne, p.2.

<sup>1222</sup> Charles Piketty, ingénieur de l'école des Arts et Manufactures, s'était également lancé dans l'exploitation de la pierre meulière en fondant la société Bouton et Piketty, tout en demeurant actionnaire de la C.S.S. En 1910, l'entreprise prit le nom de Piketty et fils, elle était dirigée par Charles Piketty et ses trois fils : Maurice, André et René. L'activité de la société Piketty et fils s'est considérablement développée. Sur le plateau de Grigny, elle a établi d'importantes installations destinées à descendre la meulière jusqu'à la Seine. Elle recruta plusieurs centaines de carriers, émigrés d'origine majoritairement italienne. En effet, la meulière était devenue un matériau très en vogue. Plus « noble » que le sable, cette pierre présentait divers avantages : légèreté, isolation thermique, une rugosité offrant une excellente adhésion des liants. En outre, son inaltérabilité incitait à l'employer en sous-sol, c'est la raison pour laquelle elle servit abondamment pour les ouvrages d'art : voûtes des souterrains, égouts, écluses, etc. Par ailleurs, elle est devenue un des matériaux de choix pour la construction des pavillons de banlieue.

<sup>1223</sup> Le siège social était situé au 2, quai Henri IV à Paris, emplacement symbolique pour la navigation fluviale.

**Graphique 38. Trafic des cailloux et assimilés en provenance ou en direction de la Haute-Seine 1891-1913.**



Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, années 1891-1913.

Les transformations structurelles de cette activité étaient impressionnantes. En à peine deux générations, l'entreprise était passée à une structure artisanale à une structure capitaliste et managériale. Dès son premier exercice, la C.S.S. afficha un profit de 300 000 francs et distribua un dividende de six pour cent. En 1907, le bénéficiaire a encore progressé pour atteindre 388 000 francs toutefois, l'année suivante, l'ensemble des sociétés sablières du bassin séquanien se trouvèrent confrontées à de graves mouvements sociaux, les événements de Draveil-Vigneux et Villeneuve-Saint-Georges figurèrent parmi les éléments fondateurs du syndicalisme français.

La prospérité du trafic des matériaux de construction ne devait effectivement pas éclipser un climat social délétère. Les conditions de travail des ouvriers travaillant dans les sablières n'avaient rien à envier à celles des mines. Certaines tâches devaient être exécutées dans l'eau en toute saison. Les journées de travail excédaient souvent 12 heures, toute la semaine. Le salaire horaire de base d'un terrassier s'élevait tout juste à 50 centimes. À la faveur de l'essor du secteur du bâtiment et des travaux publics, les besoins en main-d'œuvre ne cessèrent de progresser, la population ouvrière dans ce secteur s'élevant autour de 600-800 personnes, souvent originaires de provinces moins favorisées (Bretagne, Languedoc...). La mécanisation de cette activité a ainsi paradoxalement contribué à la mobilisation d'un nombreux personnel, car certaines tâches manuelles demeuraient nécessaires, comme la « découverte », c'est-à-dire l'enlèvement de la couche superficielle de terre et d'herbe afin de

mettre à nu la couche de sable. La mécanisation tend même à aggraver la pénibilité des tâches manuelles, car les opérations mécaniques ne sont pas intégrées dans des processus continus. En outre, certains travaux étaient rémunérés à la tâche, ce qui rendait d'autant plus précaires les conditions de travail en cas de défaillance et contribuait à désolidariser les ouvriers. Les accidents du travail (membres happés par les machines, écrasements par rupture d'élingues, etc.) et les noyades étaient courants. L'alcoolisme n'aidant pas<sup>1224</sup>, l'espérance de vie des terrassiers ne pouvait guère excéder la cinquantaine.

Dans le même temps, le secteur s'était profondément restructuré afin de faire face à l'essor de l'activité. C'est la raison pour laquelle certaines entreprises fondèrent la structure nommée Compagnie des sablières de la Seine en 1906, celle-ci devait permettre la location de terrains au meilleur prix. En même temps, chacune des sociétés participantes gardaient le contrôle de son exploitation. Cette optimisation des profits fonciers avait pour corolaire une pression à la baisse des salaires horaires qui tombèrent de 50 à 44 centimes. Les conflits sociaux résultaient des bouleversements que connaissaient la profession, le passage de sociétés artisanales, entrepreneuriales atténua les liens qui unissaient les petits patrons avec leurs employés, ne serait-ce parce qu'ils travaillaient sur le terrain avec leurs ouvriers<sup>1225</sup>. L'arrivée de migrants contribua sans doute aussi à délier les liens traditionnels et l'expansion même du marché incitait à pressurer les coûts.

Le mouvement social de 1908 avait eu un précédent. En effet, les carriers des sablières de Draveil avaient déclenché une grève dès juillet 1907. Ils avaient obtenu une hausse de 50 centimes sur leur salaire horaire. En outre, ils avaient réclamé un contrat de garantie pour l'ensemble des chantiers<sup>6</sup>. Le 18 novembre 1907, une nouvelle grève avait été lancée dans le secteur de Vigneux. À l'issue de cette grève de courte durée (quatre jours<sup>6</sup>), les grévistes créèrent le syndicat des carriers-puisatiers-mineurs de Chevreuse. Le syndicat des terrassiers est dirigé par Jacques Ribault, un modéré décrit par *Le Temps* comme « calme, réfléchi, intelligent »<sup>45</sup>. Le lendemain du 1<sup>er</sup> mai 1908, la grève reprit avec davantage d'intensité, car les débardeurs de sable accompagnèrent les carriers. Ils exigèrent une augmentation de salaire de 20 centimes de l'heure (pour un salaire total de 70 centimes de l'heure), l'abolition du travail à la tâche, la reconnaissance du syndicat, la suppression des débits de boisson tenus par les contremaîtres, et enfin la journée de 10 heures et le repos hebdomadaire,

---

<sup>1224</sup> Les débits de vin étant tenus par les contremaîtres.

<sup>1225</sup> Sur l'ensemble du secteur du BTP, voir Dominique Barjot, « La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974) : contraintes et stratégies », Thèse d'État, sous la direction de François Caron, Université Paris IV-Sorbonne, 1989, pp.56-65.

cette dernière mesure étant un droit acquis par la loi votée sous le cabinet Sarrien<sup>4</sup>. Le mouvement est suivi par le syndicat parisien des terrassiers.

À partir du 18 mai 1908, le conflit s'est profondément radicalisé, les 26 compagnies concernées se sont elles-mêmes organisées en syndicat patronal à travers la création de la Société des Carrières de la Seine. Ces compagnies formulèrent ainsi leur désir de fermer les portes à la négociation, ce qui conduisit à un conflit d'une brutalité exceptionnelle. Les patrons s'efforcèrent par tous les moyens de forcer le redémarrage de l'activité. Pour ce faire, ils recoururent à des « renards » dans le but de mettre un terme à la grève<sup>6</sup>. À partir du 23 mai, les grévistes répliquèrent de manière tout aussi radicale en lançant la « chasse aux renards » afin d'empêcher la reprise du travail.

L'enlèvement du conflit contribua à lui conférer une dimension nationale. Le gouvernement Clemenceau s'est trouvé mis en accusation à la Chambre, mais sa majorité continua à le soutenir. Si Clemenceau reconnaissait également la légitimité de la grève, mais seulement jusqu'au 23 mai. En effet, il est profondément hostile à l'hostilité des grévistes contre les briseurs de grève, cela au nom de la « liberté de travail ». Devenu républicain et légaliste, les désordres devaient cesser le plus tôt possible. Par son attitude, le « tigre » a souvent été accusé de s'être rangé du côté des intérêts du patronat et de la bourgeoisie, mais son principal tort consista sans doute à s'être trouvé au moment et à occuper le poste le plus ingrat en de telles circonstances. Son caractère légaliste l'amena à préférer le retour à l'ordre, dusse-t-il aller à l'encontre de ses propres convictions<sup>1226</sup>. Aux tensions entre grévistes et non-grévistes s'ajoutèrent les heurts entre ouvriers et gendarmes qui causent la mort de deux ouvriers le 2 juin.

La grève s'est poursuivie le 30 juillet, la marche des chômeurs organisée par la CGT à Draveil dégénéra, et la cavalerie chargea les barricades dressées par les manifestants à Villeneuve-Saint-Georges. Le bilan s'est révélé lourd avec plusieurs morts et des centaines de blessés. Le lendemain, les chefs de file de la CGT furent arrêtés. Le mouvement sembla s'essouffler ou épuisé, puisque l'annonce d'une nouvelle grève pour le 3 août ne connut pas de suite. Le 4 août, le comité de grève se vit dans l'obligation d'accepter les propositions de la compagnie. En définitive, les mouvements sociaux qui ont touché les sablières n'ont guère affecté le trafic des ports parisiens. Si le transport des matériaux de construction a reculé en 1908 de 20% par rapport à 1907, la baisse du trafic global s'est révélée de moindre ampleur,

---

<sup>1226</sup> Michel Winock, *Clemenceau*, Paris, Perrin, collection tempus, 2011, pp.433-437.

soit 10%. En outre, le recul du trafic a été largement compensé l'année suivante (+12%)<sup>1227</sup>. Plus encore, les problèmes rencontrés par les sablières entre 1907 et 1911 étaient le résultat de la mobilisation d'un personnel pléthorique peu qualifié et mal rémunéré, nécessaire aux différentes étapes de manutention. Un moyen d'éviter le renouvellement de ces mouvements consistait à accroître la mécanisation des chantiers, notamment en lançant la fabrication d'un nouveau type de drague contribuant à simplifier un certain nombre d'opérations : lavage permettant de séparer la glaise du sable et criblage simultané des matériaux<sup>1228</sup>. De manière cynique, ces différentes crises sociales se sont révélées positives pour les sablières dans la mesure où elles ont constitué une opportunité pour moderniser la production.

Un autre élément intéressant réside dans le fait que ces mouvements étaient la conséquence de la mise en place et le succès d'un système technique et économique. L'agitation des terrassiers des chantiers du Métro à Paris remontait dans les années précédentes. Ainsi on voit apparaître Ricordeau comme principal acteur des grèves de novembre et décembre 1905, puis celles de mai 1906. Ces grèves reprirent d'intensité au premier semestre 1907, puis à l'hiver 1907. La revendication principale consistait dans le paiement de la « plus-value », soit une prime journalière de 1 franc pour travaux en milieu insalubre. Les terrassiers de Draveil-Vigneux se situaient dans la boucle des travaux de construction du Métro, et il est frappant de constater que les revendications étaient assez proches. Cela paraît donc clairement comme un effet des liens entre l'activité d'extraction et les travaux parisiens. En effet, les conducteurs de péniches se trouvaient en contact permanent avec les deux milieux, les terrassiers qui travaillaient sur les travaux du métro et les terrassiers des sablières qui d'une part extrayaient les matériaux de construction, mais également procédait au recyclage des déblais évacués depuis Paris. Il ne faisait guère de doute que les mariniers, qu'ils soient indépendants ou qu'ils fassent partie de la flotte des sablières aient contribué à la circulation des idées. À un réseau technique s'était ainsi greffé un réseau social.

La situation économique parisienne de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle s'était caractérisée par un contexte de dépression économique. Près du quart des entreprises à Paris sous le Second Empire avaient déjà disparu en 1900. Les plus affectées travaillaient dans des activités traditionnelles, à l'instar du textile, de l'ameublement, des arts graphiques et de la métallurgie<sup>1229</sup>. La dépression économique expliquait en partie le départ des usines vers la banlieue, l'élévation des loyers et le manque de place constituaient des facteurs tout aussi

---

<sup>1227</sup> Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1907-1909.

<sup>1228</sup> Cette drague s'inspirait de modèles conçus aux Pays-Bas. Elle fut construite par l'entreprise Piat et Fougerol qui appartenait à deux administrateurs de la C.S.S.), entre 1915 et 1916.

<sup>1229</sup> Pierre Casselle, *Paris républicain 1871-1914*, Paris, BHVP-Hachette, pp.202-210.

décisifs. Le nord-est de la ville se trouva plus spécialement affecté par ce départ des industries. Les zones à proximité des canaux et plutôt périphériques attirèrent les activités secondaires : la Villette et le canal Saint-Denis, Charonne et Picpus, Grenelle et Javel... Les implantations industrielles se trouvaient facilitées par la possibilité de se fournir en combustibles. On comprend dès lors la localisation des premières centrales électriques et des usines à gaz sur les bords des canaux et de la Seine. Suivant cette logique, la Compagnie de chemin de fer Métropolitain de Paris implanta une usine de production électrique à Bercy à proximité du fleuve. Construite par l'architecte Paul Friesé, celle-ci fut mise en service en 1905<sup>1230</sup>. La banlieue bénéficia ainsi de ce basculement des activités industrielles. Entre 1872 et 1896, l'effectif des entreprises parisiennes s'écroula de 76 000 à 60 000 (soit -21%), mais progressa dans la banlieue de 11 000 à 13 000 (+18%)<sup>1231</sup>. Toutefois, la main-d'œuvre qualifiée demeura dans la capitale, et les usines considérées comme peu salubres migrèrent petit à petit en dehors de la capitale (par exemple, les usines de production d'énergie). La population de la périphérie progressa rapidement, ce qui poussa à la relier avec le centre. Lignes de tramways remplirent ainsi une fonction cruciale<sup>1232</sup>. Au cours des années 1890, le réseau de banlieue s'était ainsi étendu par la concession de petites compagnies indépendantes sur les parcours moyens et longs. La création d'une trentaine de lignes fut décidée à partir de 1896, la moitié étant affectée aux liaisons intra-banlieues et l'autre aux « liaisons de pénétration », autrement dit en direction de Paris<sup>1233</sup>. Il y eut comme un effet d'entraînement, dans la mesure où les industries avaient besoin de combustibles pour produire de l'énergie, tandis que leur raccordement aux réseaux routiers, ferroviaires et de transports publics exigeait de l'énergie, et par voie de fait faisaient appel à la production électrique de ces mêmes centrales Paris semblait devenir une ville tertiaire ou abritant la petite industrie<sup>1234</sup>. Toutefois, cette vision quelque peu systématique devait être nuancée. Les chiffres des recensements de 1896 et 1906, concernant le département de la Seine, laissaient entrevoir une image plus complexe que celle d'une capitale répandant sur sa banlieue exclusivement ses activités les plus polluantes. En un sens, le déclin industriel de la capitale s'avérait moins prononcé qu'il n'y paraissait. D'ailleurs, les statistiques de la navigation montraient moins un recul du trafic intra-muros qu'une accélération de celui de la banlieue. Mieux encore, le plus

---

<sup>1230</sup> Gérard Jigaudon, « Industries et industriels » dans Gilles-Antoine Langlois, *Le XII<sup>e</sup> arrondissement, traditions et actualités*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, pp.152-159.

<sup>1231</sup> Alain Beltran, *La Ville Lumière et la fée électrique. L'énergie électrique dans la région parisienne : service public et entreprises privées*, Éditions Rive Droite-Institut d'Histoire de l'Industrie, 2002, p.25.

<sup>1232</sup> Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Focales, Éditions Recherches, pp.95-116.

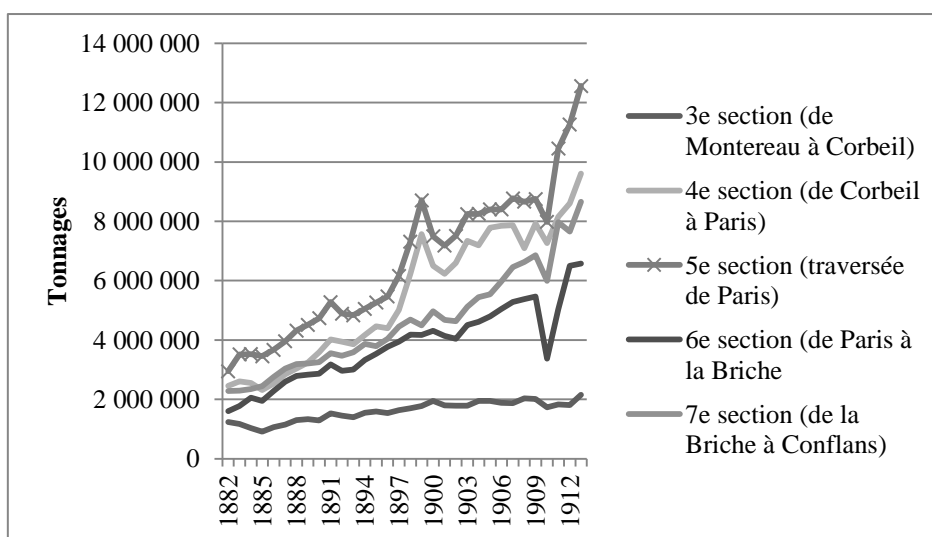
<sup>1233</sup> *Idem.*, p.108.

<sup>1234</sup> Alain Beltran, *La Ville Lumière et la fée électrique....idem*, p.26.



remarquable réside moins dans la croissance de la banlieue que dans la robustesse du trafic intra-muros, et cela, en dépit des efforts obstinés pour limiter l'activité portuaire sur les quais de la Seine et des canaux. Cette suprématie ne sera vraiment entérinée que dans les années 1930. Toutefois, cela n'exclut pas pour autant des relocalisations des industries vers les périphéries de la capitale : le Paris dit « amont » dans les quartiers d'Austerlitz sur la rive gauche et de la Rapée et de Bercy, sur la rive droite et le Paris dit « aval » (Passy, Javel...). Ces zones portuaires se trouvaient d'ailleurs en symbiose avec leurs banlieues immédiates, et constituaient avec elles la réalité du port de Paris : en amont, Ivry-sur-Seine, Charenton, Alfortville... Il n'y avait d'ailleurs pas de rupture dans le paysage portuaire industrialo-commercial entre Paris et sa proche banlieue. Le constat s'avère identique pour les canaux de Paris, autre zone portuaire parisienne majeure.

**Graphique 39. Trafics des différentes sections de la Seine dans la région parisienne 1882-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

Si cette même période est marquée par une foisonnante réflexion sur l'avenir du transport fluvial, elle ne se distingua pas par l'ampleur des investissements consentis. Pire encore, l'avenir du secteur batelier semblait plus ou moins compromis avec l'avortement du plan Baudin... Les sénateurs privilégièrent l'approche consistant à améliorer les réseaux existants, mais excluant les nouveaux projets, dont certains comme le canal du Nord paraissaient pourtant vitaux... La loi de 1902 était censée permettre au gouvernement d'exécuter par décret les entreprises votées.

Les transports ne suivent pas nécessairement l'évolution de la conjoncture économique globale, ou tout au moins, la simple mesure de cette dernière peut se révéler trompeuse. En effet, une dépression économique peut paradoxalement inciter à se déplacer davantage afin de chercher de nouveaux marchés... Il en va de même pour le secteur de la construction, avec lequel la batellerie se trouve lié de façon étroite, l'adage « quand le bâtiment va, tout va », ne se vérifie pas toujours... Le seul fait patent est que la région parisienne s'est étendue et industrialisée tout au long de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914, et cela en dépit des aléas de la conjoncture. Certes, la III<sup>e</sup> République s'est efforcée de compenser les effets du contexte de crise, dans la limite de ses possibilités, à une époque où l'intervention de l'État soulevait de vives réserves, notamment par la construction, d'établissements publics (établissements scolaires, mairies...). Ce contexte semblait profitable au transport fluvial. Dans tous les cas, l'évolution du port de Paris oblige à nuancer les analyses que l'on peut établir globalement sur celle de l'économie, et sur la définition de la récession.

## **B. La fin d'une époque : transformations dans la traversée de Paris.**

---

### **1. La disparition inexorable des ports de tirage.**

---

Le XIX<sup>e</sup> siècle finissant, les marques traditionnelles du paysage fluvial parisien avaient quasiment disparu. Au cours des années 1890, la municipalité parisienne entreprit un remaniement complet de ses berges afin de parachever l'œuvre d'enserrement du fleuve dans le tissu urbain. Le préfet de la Seine transmit au Conseil municipal un avant-projet établi à la suite d'une délibération par les ingénieurs de la navigation de la Seine<sup>1235</sup>. Cet avant-projet concernait la transformation en ports droits ou bas ports d'un certain nombre de ports de tirage existant alors dans Paris. Le préfet de la Seine proposait dans son mémoire, au Conseil municipal de souscrire à l'engagement de principe sollicitée par le ministre des Travaux publics. Il insistait plus particulièrement sur l'urgence de la transformation du port de tirage de la Rapée, projet impliquant une dépense globale de 700 000 francs. Le Préfet demanda au Conseil l'autorisation de prélever la somme de 350 000 francs, à savoir le montant de la part contributive de la Ville de Paris, sur le crédit à inscrire au budget supplémentaire de 1893.

L'Administration se trouva sollicitée, sur l'initiative du Conseil municipal, à la rédaction d'un avant-projet en vue de la transformation en ports droits des ports de tirage<sup>1236</sup>.

---

<sup>1235</sup> BHVP 111322, Conseil Municipal de Paris, Rapport présenté par M. Lazies au nom de la 3<sup>e</sup> Commission (voirie de Paris-Travaux affectant la voie publique), composée de MM. Rousselle, président, Bassinet, vice-président, Lazies, George Berry, Blachette, Caplain, Caron, Caumeau, Champoudry, chausse, Ferdinand Duval, Georges Girou, Alexis Muzet, Perrichont, Réties, Thuillier, 1894, n°16, 8p.

<sup>1236</sup> Jean Millard, « Ports et paysage urbain », in Béatrice de Andia, *La Seine et Paris*, Action artistique de la Ville de Paris, p. 119.

De nombreux intéressés, commerçants et industriels, avait effectivement souligné l'intérêt quant à l'extension de la surface des ports de commerce soutenus par un mur droit du côté du fleuve. Le programme initial des travaux à effectuer pour assurer à la Seine un mouillage minimum de 3,20 m dans le bief de Paris comportait la construction ou la reconstruction d'un certain nombre de bas-ports dans la capitale : Passy, Grenelle, Orsay, Saint-Nicolas, La Tournelle et Henri IV. L'exécution de ces travaux semblait représenter une certaine amélioration par rapport à la situation antérieure, en étendant la longueur de murs des bas-ports. Ceux-ci disposaient à leur pied d'un tirant d'eau de 3,20 m. L'effet réel de ces travaux sur l'accroissement du trafic s'avère difficilement mesurable, tout au moins, pouvait-on supposer qu'ils l'avaient tout simplement suivi<sup>1237</sup>. Quoiqu'il en soit, ils s'inscrivaient dans l'évolution de l'urbanisme dans la traversée de Paris. La transformation des quais ne visait pas prioritairement à renforcer l'activité portuaire, mais s'inscrivait dans une perspective d'embellissement urbain, d'enserrer le fleuve<sup>1238</sup>. Pire encore, il était à supposer que ces travaux constituaient un préalable au rejet des activités commerciales et industrielles du centre historique de la capitale. Le progrès accompli devait être donc nuancé...

L'achèvement en 1887 des bas-ports évoqués correspondit à un essor considérable du tonnage des marchandises ayant emprunté la voie d'eau. Les progrès de la batellerie dans Paris étaient à mettre en relation avec la double amélioration que représentaient l'augmentation du mouillage et l'extension de la longueur des bas-ports. Dans le même temps, ce résultat fut obtenu malgré un rétrécissement sensible de la superficie des quais. Si la longueur des murs droits avait été étendue, les surfaces disponibles pour l'embarquement, le débarquement et le stationnement des marchandises se réduisirent d'autant. L'accroissement du mouillage s'accomplit par une double opération : dragage des hautfonds de la rivière et la surélévation du barrage de Suresnes. Le relèvement du plan d'eau provoqua une perte de la surface initiale utilisée par le commerce, soit la partie noyée à la suite de la surélévation à un mètre de la retenue du barrage de Suresnes<sup>1239</sup>. Le recul des surfaces portuaires ne semble pourtant pas vraiment avoir affecté l'évolution du trafic, voire au contraire s'accompagna d'une extension considérable de l'activité batelière. Les contemporains en conclurent à la supériorité de ce nouveau type de quai, et ce, au détriment des ports de tirage qui passaient

---

<sup>1237</sup> Le rapport Lazies n'hésite pas à trancher la question : « Cette amélioration peut être mise en évidence par l'extension même du trafic effectué par la voie du fleuve », p.2.

<sup>1238</sup> Isabelle Backouche, *La trace du fleuve*,

<sup>1239</sup> La largeur supplémentaire recouverte par les eaux variait suivant les pentes transversales, des différents ports entre 6 et 12 m de largeur. La réduction de la superficie destinée au commerce se montait au minimum 40000 m<sup>2</sup>. L'établissement des bas-ports ne limita guère cette réduction que dans des proportions fort négligeables selon les dires même du rapport Lazies. Ibid., p.4.

désormais pour des reliques d'un temps révolu. Ces derniers offraient certaines difficultés, non seulement pour l'accostage des bateaux, du fait de leur mode de construction, mais présentaient l'inconvénient de réduire la section navigable. Les plus souvent, un cordon d'enrochement protégeait la base de ces ports. Les bateaux se voyaient contraints de maintenir une certaine distance, au risque d'y être projetés brutalement sous l'action des vagues lors du passage des bateaux à voyageurs ou des remorqueurs progressant à haute vitesse...

Dans ces conditions, la manutention des marchandises à bras d'homme, se trouvait grevée de fais relativement élevés, conséquemment à l'établissement imposée d'un roulage sur les plats bords, d'une dizaine de mètres de longueur au minimum, destinés au franchissement compris entre le port de tirage et le bateau. Le relèvement du plan d'eau ne produisit pas de telles difficultés pour les opérations d'embarquement et de débarquement réalisés à l'aide de grues montées sur bateau. Si les frais de manutention supportaient mal une majoration aussi considérable, cette solution ne semblait guère satisfaire. Les engins mécaniques adaptés à ce type de port étaient d'un prix plutôt élevés. Ils devaient fonctionner avec les plus grandes précautions, de manière à être endommagés par les enrochements. Contraintes à se tenir au large, les grues ne pouvaient décharger les marchandises qu'à proximité de la ligne de baisse des eaux. Dans ces conditions, l'usage de ces engins, plutôt perfectionnés pour l'époque, dans les ports de tirage ne convenait que pour les matériaux ne craignant guère le contact l'eau... Cette situation excluait des manutentions les marchandises plus fragiles et de valeur. Toutefois, concernant l'accostage des bateaux, une catégorie intermédiaire de ports offrait moins d'inconvénients que les ports de tirage, à savoir les « banquettes ». Ce type intermédiaire de port ne semblait pas malheureusement procurer des avantages identiques à ceux des bas-ports. En outre, les banquettes dans Paris présentaient une largeur trop limitée pour se substituer de façon économique aux bas-ports<sup>1240</sup>. Devant les grandes facilités et la sécurité accrue pour la tenue des bateaux, que procuraient les bas-ports, le commerce dans sa majorité, réclamait la transformation des ports de tirage. Les marchands de bois à œuvrer constituaient néanmoins une exception notable. La canalisation de l'Yonne et de la Seine avaient déjà gravement affecté le commerce du bois<sup>1241</sup>; le Syndicat des marchands de bois à œuvrer émit plusieurs protestations en vue de faire pression auprès des ingénieurs de la navigation, davantage soucieux de la circulation et de l'embellissement parisien. Ces derniers consentirent à conserver dans leur état d'alors un certain nombre de

---

<sup>1240</sup> *Ibid.*, p.5.

<sup>1241</sup> Les trains de bois étaient effectivement tombés en dessous de la centaine en 1894, soit 89 contre 149 l'année précédente. François Maury, 1911, p.289.

ports de tirage : en amont, ceux de La Gare et de La Rapée, sur 200 m, en aval, celui de Javel<sup>1242</sup>.

La dépense se répartissait entre l'État et la Ville de Paris. Au moment de la proposition de la transformation des ports de tirage, la situation des finances de l'État laissait entrevoir l'ajournement de l'opération suite au défaut possible de l'inscription au budget des crédits annuels nécessaires. Afin de parer cette difficulté, les promoteurs réfléchirent à plusieurs combinaisons en vue d'assurer l'exécution immédiate et pérenne des travaux. Dans la première de ces combinaisons, le département de la Seine et la Ville de Paris d'une part, et la chambre de commerce ou un syndicat des intéressés d'autre part, auraient avancé à l'État la somme nécessaire à l'exécution intégrale du projet. Ce dernier aurait remboursé le montant de sa part contributive par le biais d'annuités échelonnées sur un nombre important d'exercices, de telle sorte que les crédits annuels nécessaires s'avèrent modestes. Les fonds devaient s'effectuer par emprunt direct, via des obligations ou bien par un emprunt contracté auprès du Crédit foncier de France. Les intéressés devaient garantir la différence entre le taux de l'intérêt de l'emprunt et celui auquel auraient été calculé les annuités de l'État<sup>1243</sup>.

Une autre combinaison reposait sur l'avance directe par la Ville de Paris à l'État qui demeurait chargé de l'exécution des travaux, du montant de la dépense nécessaire. L'établissement d'un droit sur les marchandises débarquées et embarquées sur les nouveaux ports à construire était censé assurer le remboursement de cette avance. Une dernière combinaison avait été imaginée, elle ne se distinguait de la seconde que pour ce qui touchait le mode de remboursement des avances à consentir à l'État, par le biais de la création d'une taxe d'occupation des ports, en conformité aux dispositions de l'ordonnance de 1840 prescrivant l'enlèvement des marchandises déposées sur les ports, soit journallement 50 tonnes. Cette prescription n'était toutefois guère observée et sur certains ports, les marchandises séjournèrent pendant un temps considérable. Il en résultait une situation étonnante : les ports édifiés dans l'intérêt général avaient été transformés en entrepôts permanents au profit de quelques privilégiés. Cette situation s'avérait manifestement préjudiciable à certains usagers des ports qui se voyaient dans l'obligation de chercher loin un emplacement immédiatement disponible, ou de contenter d'un point d'accostage offrant une moindre sécurité ou plus onéreux pour leurs opérations. Ou bien encore, il leur fallait attendre

---

<sup>1242</sup> Entre l'abreuvoir de l'époque et le port, dont l'activité était d'ailleurs d'une forte intensité.

<sup>1243</sup> Selon le rapport, l'état du marché financier d'alors laissait à penser que cette garantie, même si elle s'était révélée nécessaire, aurait été modeste. Ibid., p.6.

longtemps l'évacuation des marchandises occupant les emplacements les plus propices à leur activité.

## **2. Disparition des ports traditionnels dans la traversée de Paris.**

---

### **a) Disparition des derniers marchés.**

L'ordonnance de 1895 prévoyait encore le garage des bateaux de charbon de bois, à leur arrivée et pour la mise en vente de leur chargement, en fonction d'un roulement fort complexe, sur quatre ports : port des Ormes, quai Montebello, port d'Orsay et bassin du Temple. Deux navires au maximum pouvaient être exposés à ces places. En réalité, les Parisiens semblent s'être détournés progressivement de ce mode d'approvisionnement en Seine, tant et si bien que les bateaux de charbon en Seine tendaient à s'éterniser en Gare de l'Île Saint-Louis et aux aussi... Les marchands finirent par supprimer ce mode de vente, rompant de ce fait avec la tradition et le lien organique unissant alors les Parisiens avec leur fleuve. Il ne demeurait au début du siècle qu'un seul marché fluvial, à savoir le marché du Mail, réservé aux fruits.<sup>1244</sup>

### **b) Un exemple de relocalisation vers la périphérie de Paris : le port d'Austerlitz.**

Les usagers du port Saint-Nicolas tergiversaient sur la nécessité ou non de quitter le centre historique de Paris. Ainsi, se posait la question du transfert du service des douanes alors situé au port Saint-Nicolas vers les magasins de la Société Concessionnaire des Entrepôts & magasins du quai d'Austerlitz, nouvellement établi en 1906. Situé face au Louvre, le port Saint-Nicolas ne disposait pas de magasins, ni d'installation spécifique pour le chargement et le déchargement des marchandises. Sa proximité au Louvre lui interdisait

---

<sup>1244</sup> Situé le long de la Seine au bas du quai de l'Hôtel-de-Ville, entre l'actuel pont Louis-Philippe et celui d'Arcole, le port aux fruits, appelé également « le Mail » abritait un marché aux pommes, poires, etc. Les bateaux étaient disposés en boyards, c'est-à-dire perpendiculaires à la rive, disposition conservée jusqu'à la disparition du port. En 1884, 1885 et 1886, il avait été expédié au port aux fruits 208 bateaux de pommes pesant 10 196 t, 45 bateaux transportèrent les fruits ramassés en Auvergne, d'où la marchandise était expédiée par le chemin de fer aux docks de Montargis et réexpédiée par eau à Paris. Le séjour d'un bateau dans le port à près de 45 jours, soit 9 360 journées pour les 208 bateaux et pendant les trois années déjà considérées. La majorité des pommes étaient achetées par les commissionnaires des Halles et le reste par des titulaires des marchés de détail, les marchands des quatre-saisons et les messagers des environs parisiens. Hormis une faible redevance aux forts<sup>1244</sup> pour le déchargement, soit 10,40 francs par 100 kg, les ventes étaient exemptes de tout droit. Fermé le reste de l'année, le marché ne s'ouvrait que l'automne, lorsque les fruits étaient mûrs. Vers 1900, les fruits étaient acheminés dans la plus grande partie du parcours par voie ferrée. Il ne faudrait pas complètement négliger cette fonction portuaire, les denrées étant tout de même stockées sur des péniches et une partie des denrées étant effectivement acheminées par voie d'eau jusqu'au niveau de l'Hôtel de Ville, ce qui n'était pas insignifiant pour la circulation *intra-muros*. Il s'agissait de la relique d'une fonction ancienne du commerce lié au fleuve, déclin largement entamé durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

d'installer des magasins adaptés. Les marchandises mises à quai devaient se contenter de bâches pour se préserver des intempéries... Les opérations de douanes devaient s'accomplir à même le quai faute de place dans le petit magasin de la Compagnie. Elles s'avéraient impossibles par le mauvais temps qui interrompait dans le temps les manutentions. La nécessité de laisser les marchandises sur la voie publique obligeait à une surveillance jour et nuit, guère efficace, car les vols se révélaient fréquents. L'étroitesse et le peu de place restant pour déposer les marchandises, interdisait la dotation d'un matériel adapté, ce qui occasionnait des retards pour la clientèle et des surcoûts pour la Compagnie Maritime de la Seine : « *En un mot, le port St Nicolas dépourvu d'installations & d'outillage, ne répond plus aux besoins du trafic et à l'extension prise par nos serves, et cela au détriment des intérêts du commerce franco-anglais*<sup>1245</sup> ». Les magasins d'Austerlitz proposaient un meilleur outillage et davantage de surfaces de magasinage. En outre, la proximité de la voie ferrée était susceptible d'étendre les services de la compagnie. En effet, les magasins d'Austerlitz devaient être prochainement raccordés au chemin de fer d'Orléans, autrement dit relié par la ligne de Ceinture aux autres réseaux<sup>1246</sup>. Le projet de port de douane d'Austerlitz comprenait deux parties contiguës et communicantes : l'une sur le quai, dont l'accès était public et l'autre dans les magasins d'Austerlitz. Le transfert du port Saint-Nicolas devait s'accomplir sans frais pour l'Administration des douanes qui aurait bénéficié de bien meilleures conditions de travail.

Pourtant, la suite du projet se révéla plus délicate. La chambre de commerce procéda à une enquête qui conclut que certains industriels se trouvaient lésés dans l'affaire et préconisait d'attendre une résolution de la question de l'entrepôt réel des douanes. Le 25 octobre, la Préfecture de Police fit observer à la chambre de commerce l'intérêt de ce projet pour prémunir le musée du Louvre contre les incendies. Mais il semble que les clients de la Compagnie Maritime « La Seine » refusèrent finalement de signer une pétition en faveur du transfert, alors qu'ils étaient initialement demandeurs. Ils invoquaient le surcroît de distance, et les difficultés pour atteindre les magasins d'Austerlitz durant une partie de l'année concernant la traversée de certains ponts. Les inondations de 1910 résorbèrent de façon inattendue cette controverse, dans la mesure où toutes les installations de la Compagnie Maritime « la Seine » au port Saint-Nicolas furent emportées ou rendues totalement inexploitable. Cela impliquait une reconstruction complète du port, or les améliorations

---

<sup>1245</sup> ACCIP IV-3,40 (30), Lettre de la Compagnie maritime de la Seine à Monsieur le Président de la Chambre de Commerce de PARIS, Paris, le 16 octobre 1908 (copie).

<sup>1246</sup> ACCIP IV-3,40 (30), Lettre de la Chambre de Commerce à Monsieur de Directeur des Douanes de PARIS, Paris le 8 décembre 1908 (copie), p.3.

apportées sur la Seine, notamment au pont Notre-Dame améliorèrent considérablement la navigation pendant les mauvais mois<sup>1247</sup>.

La « monumentalisation » des bords de Seine ne pouvaient que sonner la fin à plus ou moins long terme des activités portuaires *intra-muros* qui connurent d'ailleurs un recul constant tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Cela explique le développement de ports aux pourtours de la ville (Austerlitz, port de Javel...) et même au-delà en banlieue. La mise au mouillage de la Seine à 3,20 m offrait des conditions favorables à l'installation d'entrepôts bâtis en 1905-1906 sur le quai d'Austerlitz dans le cadre d'une concession. L'instruction de cette demande de concession avait été présentée en 1896, mais ne fut concrétisée qu'une décennie plus tard. Une première demande avait été formulée en 1888, mais sur le port de tirage de La Rapée. L'opposition des commerçants et industriels installés sur le quai empêcha l'aboutissement du projet. Périer de Féral conçut un nouveau projet, situé cette fois sur le port d'Austerlitz, où était installée la compagnie de chemins de fer d'Orléans et quelques commerçants. Le projet originel envisageait la construction d'un quai sur 370 m de longueur, bordé de magasins sur un unique étage, d'une surface de 13 000 m<sup>2</sup>. Le projet de Périer de Féral visait à remédier aux carences parisiennes sur le plan portuaire (outillage, capacités de magasinage...). En effet, de simples bâches protégeaient les marchandises sur les ports, en dehors du port Saint-Nicolas qui disposait de quelques bâtiments modestes. La ville de Paris qui exportait avant tout des produits manufacturés avait permis la construction de hangars tout autour du bassin de la Villette et sur le terre-plein du bassin de l'Arsenal. Néanmoins, ces magasins ne pouvaient guère être étendus et s'avéraient insuffisants à certaines périodes. Ils étaient médiocrement aménagés, ce qui limitait considérablement leur usage, voire le rendait onéreux. Les marchandises en provenance de Rouen et du Nord à destination de la Haute-Seine devaient être transbordées à Paris. Quand les transbordements ne pouvaient s'effectuer rapidement, les marchandises devaient être amenées à la Villette afin de les placer en magasins. Cette dernière opération impliquait alors le versement de droits pour l'acheminement via les canaux de la Ville de Paris. Pour les ramener vers la Seine, il fallait soit recourir au camionnage ou bien encore les redescendre par les canaux, ce qui signifiait le paiement de nouveaux droits. Les installations de la Ville de Paris au port de la Villette n'étaient guère populaires auprès des usagers. Les neuf magasins des quais avaient été achetés d'occasion à l'occasion de la fin de l'Exposition universelle de 1878. Il s'agissait en réalité de simples abris dont la surface avait été déterminée par les matériaux que l'on avait désiré remployer. Les entrepôts appartenant à

---

<sup>1247</sup> ACCIP IV-3,40 (30), Transfert des services de la Douane du port du Louvre aux quais et magasins d'Austerlitz, Paris, le 28 novembre 1911.



la société des Magasins généraux semblaient faire exception dans cet ensemble plutôt rudimentaire, l'un étant destiné à l'entrepôt des douanes<sup>1248</sup>, l'autre à l'entrepôt des sucres.

Le projet initial connut toutefois de sensibles modifications entre la date de la première demande de concession, en 1896, et lorsque celle-ci fut finalement acceptée, en 1905<sup>1249</sup>. La disposition des magasins envisageait initialement cinq étages d'une hauteur de 19 m au-dessus du niveau du quai d'Austerlitz. Cela provoqua des oppositions d'ordre esthétique. Le port d'Austerlitz témoignait de nouvelles préoccupations d'insertion des installations dans le paysage urbain environnant<sup>1250</sup>. Le commerce avait été effectivement jusque-là cantonné sur les bas-ports et les installations ne devaient pas dépasser les parapets des quais, en dehors des installations peu encombrantes, qui de ce fait ne pouvaient guère embarrasser la vue de la Seine et la perspective générale des quais<sup>1251</sup>.

L'enquête publique qui suivit ne suscita plus aucune opposition, exception faite des entreprises de commerce de bois de construction et celles de transports par eau. En effet, ces dernières étaient finalement peu intéressées par les mouvements recherchés, concernant surtout des marchandises de valeur, et devaient de ce fait être convoyés par les chemins de fer. Périer de Féral sollicita la possibilité d'installer un étage supplémentaire à ses magasins. Cette demande ne rencontra plus les mêmes oppositions, en raison de l'édification d'un pont en hauteur devant la gare d'Orléans, qui devait servir au passage d'une ligne métropolitaine. Cet ouvrage masquait ainsi déjà considérablement la perspective offerte depuis le port d'Austerlitz.

Malgré tout, le projet fut mené à bien de 1906 à 1910<sup>1252</sup>. Une société fut constituée sous le nom de Société concessionnaire du port et des magasins d'Austerlitz, Périer de Féral en obtint la concession. Son activité se développa rapidement, captant les transports par eau de marchandises provenant du Centre et des canaux. Le port d'Austerlitz semblait offrir les conditions nécessaires à une installation portuaire. Les installations devaient en premier lieu correspondre à une nécessité dans la région parisienne, or le commerce parisien, surtout lié à la voie souffrait du manque de capacité d'entreposage. Les entrepôts permettant d'écouler

---

<sup>1248</sup> Qui se trouvait initialement au port de l'ancien Entrepôt du Marais, puis fut transférée à la Rotonde de la Villette en 1865.

<sup>1249</sup> AN F<sup>14</sup> 14706 (site de Pierrefitte-sur-Seine), Seine, Transformation du port d'Austerlitz, 1906-1913.

<sup>1250</sup> Jean Millard, « Ports et paysage urbain », in Béatrice de Andia, *La Seine et Paris*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, p. 121.

<sup>1251</sup> Suite à ce refus, le concessionnaire proposa un deuxième projet, faisant des magasins de simples hangars comprenant un rez-de-chaussée au niveau du bas-port, un étage au niveau du quai d'Austerlitz et une suite de grenier sous toiture, censés ne pas excéder la cote 41,14, à savoir 7 m au-dessus du bord du trottoir du quai.

<sup>1252</sup> Il comprenait l'aménagement d'un port droit d'une longueur de 480 m, avec un mouillage de 3,20 m, de magasins en béton armé s'étendant sur une superficie de 22 000 m<sup>2</sup>, qui se répartissait sur un rez-de-chaussée, deux étages et une terrasse. Il pouvait abriter jusqu'à 60 000 t de marchandises avec l'outillage nécessaire.

plus rationnellement les marchandises au gré de la demande. Le second facteur devenait la situation géographique. Le site devait se révéler propice à la navigation : la Seine s'avérait à l'emplacement du port d'Austerlitz particulièrement large et profonde, autrement dit favorable à l'accostage des caboteurs ou des gros chalands. L'emplacement bénéficiait de la proximité de la capitale (1,5km de Notre-Dame), tout en ne gênant pas l'urbanisation de la ville. Le dernier facteur important consistait en l'outillage. Un port intérieur est forcément plus vulnérable qu'un port maritime, car il dépend de l'activité de celui-ci. Son outillage doit être par conséquent adapté, nombreux et performant tout en proposant un service attractif en termes de tarifs. Le port d'Austerlitz était doté de 21 treuils électriques, les manutentions manuelles étaient presque totalement supprimées. Telles sont les trois conditions réunies qui font la performance d'un port intérieur concentré.

Les activités au centre de Paris n'offraient plus guère de perspectives, l'établissement des magasins d'Austerlitz devait compenser ce déclin. La création de cet établissement faisait écho à deux grandes préoccupations d'alors, à savoir l'amélioration des capacités d'entrepôts et de l'outillage. En un sens, il répondait aussi au dessein de faire de la capitale une grande plate-forme européenne. Son destin se révéla plus prosaïque, en satisfaisant d'abord les besoins d'entreposage locaux et en servant un cabotage fluviomaritime européen. L'un des principaux facteurs expliquant les limites de cet établissement réside dans le fait qu'en dépit de sa proximité avec la gare d'Austerlitz, aucun raccordement direct ne fut établi. Les magasins d'Austerlitz étaient principalement reliés au camionnage, ce qui orientait sa vocation vers le commerce local. On pouvait certes, effectuer des camionnages entre les magasins et la gare, mais cela générait un coût supplémentaire qui en réduisait l'attractivité. Pour des liaisons avec des destinations plus éloignées, il fallait compter surtout sur la batellerie ou même le cabotage. Or, la première n'était guère adaptée à des trafics des articles de valeurs et les magasins ne présentaient guère d'intérêt pour entreposer des matières pondéreuses. Cela explique le succès, relatif, du cabotage fluviomaritime qui pouvait répondre à ces critères très particuliers.

## **II. LES LIMITES DU PORT DE PARIS : UN ARCHAÏSME AU SERVICE DE LA MODERNITÉ.**

---

### **A. Les défauts de l'outillage.**

---

Depuis le plan Freycinet, finalement, pas grand-chose n'avait été accompli en faveur des installations portuaires, et cela, malgré l'essor formidable du trafic. L'unification des

voies prescrites en 1879 qui paraissait sur le point d'achèvement, était une mesure touchant l'ensemble des ports intérieurs. Dans la capitale, elle ne s'était pas suivie d'une extension des installations du trafic de l'eau « Rien d'important n'y a été accompli » constatait François Maury<sup>1253</sup>. Comme on l'a vu, l'État s'était contenté de transformer quelques ports de tirage en ports droits en faisant appel au concours de la Ville pour le compte de l'Exposition de 1900. Hormis un approfondissement, la superficie du port municipal n'avait pas varié en un siècle depuis sa création. Au début du siècle, on avait lancé un plan d'agrandissement consistant en l'ouverture de deux nouveaux bassins... Mais il demeurait encore à l'étude...

Les « performances » du port de Paris de 1900 à 1914 ne semblaient pas dues à la qualité de son outillage ... Que les contemporains percevaient comme un port mal outillé : « *Le port, par suite, est dépourvu d'organes indispensables* »<sup>1254</sup>. Celui-ci semblait fort handicapé. Cette question se révélait plus complexe qu'elle ne le paraissait de prime abord. Le matériel de manutention pouvait sembler insuffisant. Une dizaine de grues étaient posées sur une douzaine de kilomètres de quais de la Seine... Sur une ligne similaire, sur les canaux, la Ville n'en disposait pas tellement plus. Or, ni l'État, ni la Ville ne les avaient établies. Elles étaient la propriété d'importantes sociétés de transport, et de ce fait, leur usage présentait une vocation privée. Leurs possesseurs mettaient toutefois une trentaine de grues à vapeur flottantes à disposition du trafic indépendant. Les commerçants devaient se résigner à se servir des bateaux comme magasins, les mariniers, aux jours de planches. Les conditions de manutentions n'étaient pas des plus idylliques. Les produits supportaient les heurts successifs inhérents aux déchargements par une main-d'œuvre humaine éparse de qualité souvent aléatoire... Cette lenteur était considérée comme source d'enchérissement des marchandises. Elle contribuait à décourager de nombreux importateurs, peu désireux d'immobiliser leurs capitaux, à faire appel à la voie d'eau. Cette même lenteur nuisait au transport des denrées de valeur et au factage<sup>1255</sup> ... L'absence d'outillage « public<sup>1256</sup> » ne signifiait donc pas l'absence totale d'outillage, mais cette situation rendait le commerce particulièrement dépendant, et de ce fait vulnérable au bon vouloir des détenteurs de grues qui les utilisaient prioritairement pour leurs propres besoins. Plus grave encore, les longueurs de quais tendaient à s'amenuiser sur les rives intra-muros gagnées par l'urbanisme. En conséquence, l'activité portuaire s'insérait dans une évolution contradictoire : d'une part, son trafic connaissait une expansion

---

<sup>1253</sup> François Maury, *Le port de Paris*, 3<sup>ème</sup> édition entièrement refondue, Paris, Librairie Félix Lacan, 1911, p.283.

<sup>1254</sup> *Ibid.*, p.228.

<sup>1255</sup> François Maury, p.229.

<sup>1256</sup> C'est-à-dire de ports non destiné à un entrepreneur en particulier.

formidable, d'autre part, les possibilités qui lui étaient offertes pour développer son activité, reculaient de façon inexorable. Le secteur portuaire se trouvait ainsi pris en étau, l'équation semblait difficile à résoudre... L'activité des petits commerçants et industriels s'en trouvaient menacées. Plus grave encore, celle-ci pouvait se reporter vers d'autres modes de transport...

De même, il fallait déplorer la quasi absence de hangars sur les berges de la Seine et du canal Saint-Denis, et cela, en dépit d'une activité industrielle intense. Les efforts étaient principalement consentis par des sociétés pour leur propre usage. Une société de meunerie avait ainsi établi quelques baraquements sur le port Saint-Bernard. De gros trafiquants avaient fait de même à l'Arsenal<sup>1257</sup>.

## **B. Un port étriqué.**

---

### **1. Encombrement des ports parisiens.**

---

L'encombrement des quais de la Seine constituait une des questions les plus brûlantes depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les ports maritimes les mieux outillés étaient jugés comme encombrés dès lors que leur manutention se montait à 200 000 t par an. En moyenne, les quais de Seine accueillait un trafic kilométrique de 300 000 t. Celui des quais de la Villette excédait 600 000 t pour les deux bassins, dont 400 000 t uniquement concernant le grand bassin. Les 500 mètres de la gare de l'Arsenal reçurent un trafic kilométrique supérieur à 300 000 t<sup>1258</sup>... Le défaut d'outillage public et la réduction des longueurs de quais exploitables aggravaient d'autant plus la situation du commerce portuaire parisien. Cette question dépassait largement le simple cadre des usagers, elle était révélatrice des évolutions à la fois contradictoires et complémentaires de l'urbanisme et de l'activité portuaire de la capitale. L'évolution du trafic fluvial ne pouvait pas ne pas avoir de répercussion, compte tenu de l'ampleur de son volume. Les quais parisiens se trouvaient ainsi encombrés par des dépôts permanents de marchandises, notamment certains industriels<sup>1259</sup>, et plus

---

<sup>1257</sup> Le bassin de la Villette faisait toutefois exception.

<sup>1258</sup> Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, p.91.

<sup>1259</sup> Les industriels usaient de toutes les stratégies possibles pour disposer de surfaces de quais dans Paris. Morillon Corvol et C<sup>ie</sup> possédait trois centres de distribution portuaires à Paris : port de l'Hôpital, en face de la gare d'Orléans, port de Ormes, près de l'Hôtel de Ville et quai de Jemmapes, sur le canal Saint-Martin. Elle exploitait également une décharge. L'administration n'autorisait alors qu'une seule concession de décharge par entreprise. La décharge de Morillon Corvol et C<sup>ie</sup> se trouvait au port des Ormes. Les bateaux se débarrassaient de leur chargement de sable pour se charger en gravats qu'ils emmenaient à Villeneuve-le-Roi afin de remblayer les fouilles. Par une astuce juridique, la société bénéficia d'une décharge supplémentaire, près du Pont-Neuf à partir de 1907. L'exploitant désirait se retirer de la gestion de cette affaire tout en conservant une part de ses bénéfices. Albert Morillon lui proposa de créer une société anonyme *ad hoc* dont il posséderait 35% du capital, contre 65%

spécifiquement les revendeurs de matériaux de construction (briques, poteries, et.), et cela au détriment de producteurs des mêmes produits (pierre de taille, sable, meulière...) <sup>1260</sup>. De nombreux usagers s'en plaignaient et priaient l'Administration de prendre des mesures en vue d'assurer la libre disposition des quais. Ils réclamaient, entre autres choses, qu'aucun emplacement ne fût affecté de façon exclusive à un commerçant en particulier, mais au contraire, que tout bateau puisse accoster à l'ensemble des quais, et cela, quels que fussent la nature et le destinataire du chargement par simple ordre d'arrivée des bateaux aux ports.

Les matériaux de construction composaient, en effet, un des éléments prépondérants du tonnage du port de Paris et du départ de la Seine, soit 54% du tonnage total des arrivages. Dans ces conditions, il ne paraissait guère surprenant de les voir occuper (compte tenu de l'encombrement de ces différentes marchandises) davantage de place que les bois qui formaient seulement 2,7% du tonnage total. La polémique ne portait pas tellement sur les usagers qui effectuaient un tonnage minimum. En effet, il semblait compréhensible que tel ou tel emplacement fût occupé dans les faits, mais non en droit, durant un délai plus ou moins long, simplement parce que cet industriel satisfaisait à la condition du tonnage minimum. La situation devenait plus problématique dès lors qu'un bateau ne pouvait plus accoster devant un emplacement vide, sous prétexte que la place était réservée en permanence par un entrepreneur qui se l'était auto octroyé...

La chambre de commerce de Paris distinguait les industriels ou même certains producteurs qui occupaient durant un certain délai parfois exagéré, mais participaient dans une large proportion au trafic global du port, et les commerçants et producteurs qui les encombraient de façon permanente en ne réalisant, par mètre carré de quai, qu'un tonnage réduit <sup>1261</sup>. Il semblait nécessaire de favoriser d'une part la manutention d'un tonnage aussi élevé que possible, et d'autre part de débarrasser les terre-pleins des dépôts permanents qui les encombraient sans participer significativement à l'essor du trafic global. Ce double objectif ne pouvait être atteint qu'en contraignant les uns à un tonnage journalier de débarquement, ainsi qu'à l'enlèvement suffisant, et à imposer aux autres une taxe et une limitation des superficies concédées. La première prescription se révélait inopérante dans la mesure où l'Inspection de

---

pour Morillon Corvol et C<sup>ie</sup>. Voir Isabelle Backouche, Sophie Eustache, *Morillon Corvol, une entreprise née de la Seine*, Paris, Les Éditions textuel, 2003, p.38.

<sup>1260</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Encombrement du port de Paris. Rapport présenté au nom de la Commission des « Voies & Moyens de communication » par Monsieur Lavaud, déposé le 22 mars 1920.

<sup>1261</sup> ACCIP IV-4.61 (11), Quais de la Seine. Mise à la disposition du commerce du port de la Conférence. Rapport présenté au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication par M. PINGAULT, et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce, dans sa séance du 27 novembre 1907.

la Navigation n'était que peu armée pour la faire respecter ? Si l'utilisateur outrepassait les délais fixés, l'Inspection ne pouvait guère que lui adresser un procès-verbal et l'emplacement n'en continuait pas moins d'être occupé...

Devant ces plaintes, l'Administration chercha à déterminer les responsabilités. L'inspecteur général de la navigation commerciale et des ports expliquait que l'une des principales causes d'encombrement tenait à l'occupation des quais par des marchands de matériaux en détail. Afin de remédier à cette situation, il proposa de n'autoriser sur chaque port qu'un seul dépôt de chacun des matériaux vendus au détail et d'accorder ces places exclusivement aux producteurs et non aux revendeurs. Les revendeurs existants devaient être supprimés par extinction en leur laissant un délai d'une ou deux années. Par ailleurs, il suggérait l'application rigoureuse de l'Ordonnance du 30 avril 1895, la révision des autorisations qui concernaient les grues à pierre de taille, ainsi que la limitation de la longueur de port occupée par chacune d'elles. Enfin, il préconisait de mettre fin à la tolérance dont bénéficiait le criblage du sable. Le décret du 8 octobre 1901 sur le règlement général de police pour les voies de navigation intérieure, spécifiait que l'enlèvement des marchandises déposées sur les ports devait être accompli dans les délais fixés par les règlements particuliers. En outre, après l'enlèvement des marchandises, les emplacements occupés sur les ports et les berges devaient être théoriquement nettoyés, les détritiques enlevés par l'auteur du dépôt. Ils ressortait des différents textes que l'Inspection de la Navigation et des ports disposait normalement du droit de faire faire place nette en un point quelconque d'un port dès que les délais fixés pour l'enlèvement des marchandises déchargées du dernier bateau mis à quai en ce point avait expiré... Malheureusement, il existait un fossé abyssal entre la théorie et la pratique. Dans les faits, certains usagers des ports qui avaient été autorisés une première fois à décharger un bateau en un point d'un port, amenaient dans ce même endroit une série de bateaux qu'ils déchargeaient successivement avant même que le délai minimum prescrit pour l'enlèvement des marchandises provenant du bateau précédent ait expiré... Ce délai tendait de ce fait à s'allonger, ainsi que ceux des marchandises des bateaux ultérieurement déchargés et la place à quai correspondant aux opérations menées se trouvait alors immobilisée entre les mains d'un unique usager de la voie navigable. Le port de Paris avait été ainsi progressivement occupé par des usagers accomplissant le tonnage réglementaire, à savoir quotidiennement 40 tonnes. En théorie, cette situation était pourtant le résultat d'une « simple » tolérance. L'Inspection de la Navigation disposait de la possibilité de régler la mise à quai des bateaux en des points variables, selon les intérêts généraux du commerce.

Ces difficultés montraient les limites de l'action d'une administration éclatée. Ces « tolérances » expliquaient partiellement la faiblesse des capacités d'entreposage parisien. La construction d'entrepôts n'apparaissait dès lors pas indispensable dès lors que l'entreposage sur les quais était gratuit pour certains usagers... En un sens, il s'agissait d'une subvention déguisée, mais en même d'une forme de favoritisme volontaire ou non, car les perdants étaient certains marinières qui ne pouvaient plus accoster... Cela revenait à favoriser les ports « privés », à vocation exclusive, aux dépens des ports « publics », à vocation plus globale, dans un espace où les longueurs de quais disponibles reculaient, et devenaient de ce fait d'autant plus précieuse...

## **2. À la recherche d'une meilleure fluidité des mouvements sur les ports.**

---

Ces dysfonctionnements avaient pour corollaire une dégradation du rendement des ports. En effet, le tonnage linéaire annuel s'élevait à 300 tonnes au début du XX<sup>e</sup> siècle, chiffre plutôt modeste, mais qui tendait à tripler sur certains ports correctement outillés et exploités. Cette situation apparaissait d'autant plus fâcheuse qu'un nombre assez significatif d'entrepôts permanents ne réalisaient même pas le tonnage réglementaire minimum. Malgré son développement considérable, le « port de Paris » dégageait une impression d'encombrement. La difficulté était que la nouvelle législation mise en place à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sur les dépôts ne limitait pas à un unique usager le droit de déposer des marchandises ou matériaux d'une nature identique sur un port. Or, la pratique semblait tellement répandue que toute réglementation risquait d'exclure les principaux usagers de la Seine : « *Pareille réglementation reviendrait à exclure d'un port donné la grande majorité des usagers de la voie navigable et serait en contradiction avec le principe même de la liberté du commerce fluvial*<sup>1262</sup> ». L'Administration devait donc ménager les intérêts des uns et des autres : « *Le devoir de l'Administration, au contraire, est de favoriser en appliquant, s'il y a lieu, strictement le décret du 8 Octobre 1901 qui permet de mettre à quai le long d'un port tous les bateaux qui se présentent, dans l'ordre où ils se présentent. Nul doute dès lors qu'une réglementation qui apparaît comme la négation de ce principe ne soulève des protestations justifiées*<sup>1263</sup> » Les ingénieurs proposaient ainsi de restreindre, voire éliminer les dépôts permanents de marchandises ou matériaux restreignant la capacité d'exploitation du port de Paris, en immobilisant des longueurs de quais pour un trafic linéaire trop limité.

---

<sup>1262</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Encombrement des ports. Rapport de M. Drogue, Ingénieur en Chef de la Navigation, Navigation de la Seine, 2<sup>e</sup> section, Paris, le 1<sup>er</sup> mars 1913, p.4.

<sup>1263</sup> *Ibid.*

En vue de remédier à l'encombrement des ports dans la traversée de Paris, l'ingénieur Drogue insista<sup>1264</sup> sur la nécessité de prévoir une réglementation impersonnelle et l'unique objectif visait à renforcer la capacité d'exploitation des ports parisiens en n'autorisant les dépôts de longue durée uniquement au bénéfice des usagers réalisant un trafic minimum. Les ingénieurs préconisaient de réserver sur chacun des ports parisiens où des dépôts de longue durée était prévus une ou plusieurs places à quai à destination du commerce de passage. La procédure en usage se conformait, en réalité, à celle suivie pour la division en zones des ports fluviaux en dehors de Paris. C'est-à-dire que la détermination des places à quai ou zones libres à l'intérieur de Paris suivait donc la même procédure que pour les ports hors de Paris fixé par les préfets de la Seine et de Police.

### **3. Tensions résultant d recul des surfaces de quais disponibles.**

Ce climat de tension sur les quais s'inscrivait dans une tendance à la réduction des emplacements disponibles à la faveur de l'urbanisme intra-muros. La « monumentalisation » de la Seine avait à la fois nécessité le concours de la voie d'eau pour l'évacuation et le dépôt de matériaux de construction. Mais dans le même temps, les signes de la présence de cette activité étaient de moins en moins tolérés par les riverains, et les édiles, qui avaient largement encadré cette évolution. À cet égard, les relations entre la voie d'eau et le métropolitain étaient des plus ambivalentes. Si d'un côté, l'aménagement du métro représentait un marché important pour la navigation fluviale, les travaux constituaient dans le même temps une gêne considérable. La traversée de la Seine du métropolitain dans le cadre de la construction de la ligne 4 perturba ainsi la navigation fluviale<sup>1265</sup> d'octobre 1905 à la fin des travaux en décembre 1909<sup>1266</sup>. Il était significatif que la construction de la ligne n°1 du métro ait signifié l'extension de la couverture du canal en 1898 sur la partie méridionale de la Bastille. Plus tard, en 1906-1907<sup>1267</sup>, pour la ligne 3, le bassin du Temple fut à son tour couvert sur une longueur de 250 m par le biais d'une voûte en béton armé<sup>1268</sup>. Non seulement le trafic fut

---

<sup>1264</sup> Exposé complémentaire de M. Drogue devant la Commission, séance du 7 mai 1914, Paris, le 14 mai 1914.

<sup>1265</sup> Arnaud Berthonnet, *Chagnaud, Histoire d'une fidélité*, Caen, Éditions du Lys, pp.33-41.

<sup>1266</sup> L'expérience fut d'ailleurs renouvelée de 1907 à 1913 pour la traversée au pont Mirabeau.

<sup>1267</sup> Parmi les douze entrepreneurs ayant présenté des soumissions, M. Boussiron fut sélectionné, car proposant le prix le moins élevé, de 575 000 francs. Il apparaissait également comme un des plus satisfaisants sur le plan technique, on lui demanda seulement de doubler le poids des aciers constituant les articulations et d'ajouter des nervures à la voûte, ce qu'accepta l'entrepreneur. AP VO<sup>3</sup> 1842, Rapport de la sous-commission de la Direction Administrative des travaux de Paris, Préfecture de la Seine, Concours pour la couverture du Canal St Martin, Paris, le 16 novembre 1906.

<sup>1268</sup> Il s'agissait d'ailleurs de la plus mince au monde. Les aménagements sur la voûte se révélaient problématiques. Voir A.P. VO<sup>3</sup> 1843 : Couverture du bassin du Temple (entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République). Comptabilité : arrêtés préfectoraux, notes, factures, mémoires, certificats pour paiement, feuilles d'attachements (1905-1910). Travaux accessoires, notamment installation d'un kiosque à



interrompu par la mise à sec du canal Saint-Martin pendant une cinquantaine de jours<sup>1269</sup>, mais les perspectives s'en trouvaient encore amoindries à plus ou moins long terme. Cela était d'autant plus vrai que la batellerie n'était pas encore massivement motorisée et donc rendait la traversée du canal recouvert d'autant plus délicate. Manifestement, l'urbanisme prenait le pas sur la navigation. La question même de la survie du canal Saint-Martin fit débat tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Le canal constituait une entrave pour la circulation : « *c'est pourquoi il s'est toujours établi une lutte naturelle entre les intérêts de la circulation urbaine et ceux de la navigation*<sup>1270</sup> ». De nombreuses pétitions avaient été adressées en vue de le recouvrir jusqu'à la Villette, ce qui lui ôtait en grande partie sa fonction de « port municipal ». Pourtant, le canal générait encore un trafic non négligeable, soit un million de tonnes en 1911<sup>1271</sup>.

Les tensions entre la navigation et la vie urbaine ne se limitèrent, bien sûr, pas seulement à la construction du métropolitain. Les quais de la Seine faisaient tout autant l'objet de convoitises que ceux du canal Saint-Martin. Ainsi, la Chambre syndicale des bois à brûler exprima son inquiétude auprès des pouvoirs publics au sujet de la réduction en peau de chagrin, dans la traversée de Paris, des emplacements réservés au débarquement des bateaux de bois et de houille. Pour y remédier, elle proposa de mettre à la disposition du commerce une partie des rives de la Seine située sur la rive droite, entre le pont des Invalides et le pont de l'Alma. Pour appuyer sa demande, elle sollicita le soutien de la chambre de commerce<sup>1272</sup>. Cette question touchait encore l'encombrement des ports et concernait de ce fait les négociants ainsi que les transporteurs. Les protestations contre l'accaparement des quais avaient ainsi suscité de vives protestations. La Chambre syndicale du bois reçut par ailleurs l'appui de la Chambre syndicale de la marine<sup>1273</sup> et souligna le rôle crucial de la voie d'eau dans l'économie parisienne : « *c'est intentionnellement que nous citons ici la batellerie dont*

---

musique et d'un monument à Charles Floquet : notes, correspondance, rapports et ordres de l'ingénieur, avant-métré des travaux, plans (1907-1910) (1905-1910) et AP VO<sup>3</sup> 1844 : Couverture du bassin du Temple (entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République). Dossiers des entreprises et exécution des travaux : mémoires, états des ouvrages exécutés, plans, notes, rapports et ordres de services de l'ingénieur, certificats pour paiement [À signaler : des rapports journaliers (1907), des demandes d'occupation du domaine public (1907-1909), des plans des égouts existant sous les quais (1907-1909) et un dossier sur l'érection d'une statue « La Grisette » boulevard Jules-Ferry (1911).] (1907-1911).

<sup>1269</sup> Voir Bertrand Lemoine, « La couverture du canal Saint-Martin » et Roger-Henri Guerrand, « Le métro sous le canal Saint-Martin », in Béatrice de Andia, Simon Texier (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, p.149.

<sup>1270</sup> AMB C 20-2, Lucien Duconseil, « Le canal Saint-Martin. Son histoire – Ses ouvrages – Son trafic – Son avenir », in *Courrier économique*, 1914.

<sup>1271</sup> Annales statistiques de la Ville de Paris, année 1911. A.P. VO<sup>3</sup> 777, Statistiques du mouvement de la navigation (1909-1915).

<sup>1272</sup> ACCIP IV-4.61 (11), Quais de la Seine. Mise à la disposition du commerce du port de la Conférence. Rapport présenté au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication par M. PINGAULT, et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce, dans sa séance du 27 novembre 1907.

<sup>1273</sup> Pour rappel, le principal syndicat de la batellerie dans la région parisienne.

*l'existence nous est précieuse puisqu'elle intervient, sinon comme régulateur absolu, du moins comme modérateur des tarifs de transports*<sup>1274</sup>. »

Les causes de la constante réduction des emplacements destinés de manière générale au déchargement de toutes les marchandises à enlèvement rapide apparaissaient multiples aux yeux du rapporteur de la chambre consulaire. Il mettait en cause trois facteurs : le stockage des matériaux à destination des travaux pour le métropolitain, les décharges publiques et les dépôts de marchandises non renouvelées. Dans le premier cas, l'Administration s'était attachée à accorder toutes les facilités d'exécution possibles aux entrepreneurs chargés des travaux du métropolitain. Ces installations semblaient se propager, et cela au détriment des autres usagers de la voie d'eau. Plus encore, celles-ci tendaient à perdurer par rapport aux besoins provisoires, alors qu'elles étaient censées disparaître après l'achèvement des travaux. Les autres usagers dénonçaient un certain nombre d'inconvénients conséquemment aux aménagements spéciaux qu'elles impliquaient. Ces installations tendaient ainsi à immobiliser les quais en permanence, même en l'absence de bateaux.

Dans la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle, il existait sept décharges publiques, anciennement et régulièrement concédées. Certaines d'entre elles ont retiré au commerce des emplacements extrêmement favorables aux débarquements. Dans le même temps, elles paraissaient répondre à des besoins avérés, ainsi que la nécessité de les maintenir<sup>1275</sup>. Il précisait toutefois que leur nombre semblait suffisamment, tant et si bien qu'il préconisait de l'accorder plus aucune autorisation supplémentaire.

Certains dépôts formaient de véritables chantiers. La nécessité des dépôts provisoires n'étaient pas contestée par les usagers, mais les abus auxquels ils donnaient lieu contribuaient à gêner le trafic considérable des ports parisiens. Le service de la police de la navigation se montrait, quant à lui, soucieux de ménager les divers intérêts en jeu. De leur côté, les négociants se disaient disposés à tenir compte des nécessités du moment. Mais il ne s'agissait que d'efforts limités, tant et si bien que le nombre d'emplacement s'était sensiblement réduit. Depuis le port Saint-Nicolas<sup>1276</sup>, plus spécifiquement destiné aux trafics internationaux, tous les quais de la rive droite de la Seine destinés au chargement des combustibles furent retirés au commerce jusqu'en aval du pont de la Concorde. Les emplacements du port Solferino se

---

<sup>1274</sup> ACCIP IV-4.61 (11), Quais de la Seine. Mise à la disposition du commerce du port de la Conférence. Rapport présenté au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication par M. PINGAULT, et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce, dans sa séance du 27 novembre 1907, p.1.

<sup>1275</sup> ACCIP IV-4.61 (11), Quais de la Seine. Mise à la disposition du commerce du port de la Conférence. Rapport présenté au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication par M. PINGAULT, et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce, dans sa séance du 27 novembre 1907, p.2.

<sup>1276</sup> En face du Louvre. Jusqu'à la création des magasins d'Austerlitz, c'était le port maritime de la capitale. Des lignes de navigation entre la Grande-Bretagne et Paris avaient été ouvertes. Voir annexe.

trouvère extrêmement réduits sur la rive gauche. Entre le pont de la Concorde et le pont des Invalides, aux abords du pont Alexandre III, le commerce trouvait à sa disposition une longueur assez importante sur les deux rives de la Seine. Mais là encore, le rapport de la chambre de commerce dénonçait le fait que la majeure partie tendait à échapper au profit du Métropolitain. Alors que le déchargement des marchandises devenait de plus en plus malaisé, le service des ponts et chaussées tendait à en interdire le dépôt sur une trentaine de mètres en amont et en aval, sous prétexte de dégager la perspective du pont. Rigoureusement appliquée, les intéressés durent s'incliner devant ces nouvelles dispositions. Toutefois, un nouvel arrêté ministériel vint porter à 54 m les 30 m ainsi désaffectés.

Les prix très élevés des terrains à Paris eurent pour conséquence d'éliminer un certain nombre de chantier de combustibles. Il en résulta de nouveaux obstacles pour l'approvisionnement de ces chantiers ne pouvait qu'en compromettre l'existence. Pourtant, la chambre de commerce<sup>1277</sup> rappelait que c'était eux qui participaient, dans une large mesure, à assurer au cours de l'hiver l'approvisionnement des consommateurs parisiens, en cas d'interruption de la navigation et d'insuffisance des wagons.

Concernant la situation particulière des emplacements revendiqués par la Chambre syndicale du bois à brûler, il ressortait que seule cette partie des quais avait été désaffectée dans toute la traversée de Paris, au moment de l'édification du port droit en 1899. Cette portion dépendait alors de la Préfecture de la Seine. Or, le Conseil municipal de Paris avait voté une délibération, selon laquelle le Préfet de la Seine était autorisé à accorder à bail, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1903, à la Société nationale d'horticulture de France, pour une vingtaine d'années<sup>1278</sup>, les deux serres du Cours-la-Reine et les terrains environnants. Or, dans cette délibération, il n'était question que des deux serres du Cours-la-Reine et des terrains qui les entouraient. Pourtant, le loyer de 1 000 francs consenti représentait le droit à la jouissance non seulement des serres, mais aussi d'une surface de ports qui correspondait à près de 5000 m<sup>2</sup> dont se voyait privé le commerce. Les services de la navigation n'avaient pas été consultés à ce sujet, car ils n'auraient sans doute jamais donné leur assentiment à une telle emprise du domaine public. En outre, le directeur des services d'architecture faisait remarquer que les berges appartenaient appartenait à l'État<sup>1279</sup>. Il en résultait des conflits entre les différents usagers des quais de la Seine, sur le fait que le Conseil municipal puisse en disposer au

---

<sup>1277</sup> ACCIP IV-4.61 (11), Quais de la Seine. Mise à la disposition du commerce du port de la Conférence. Rapport présenté au nom de la Commission des Voies et Moyens de Communication par M. PINGAULT, et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce, dans sa séance du 27 novembre 1907, p.3.

<sup>1278</sup> Pour une location minimale de 1000 francs annuelle.

<sup>1279</sup> Les conclusions de la Commission et le vœu de M. Arthur Rozier, 1904, 3660. Cité dans Pingault, op. cit., p.5.

bénéfice d'un particulier. De son côté, le ministre des Finances pouvait ne pas accepter le prix de location consenti par le Conseil municipal et son homologue des Travaux public pouvait quant à lui refuser de ratifier la désaffectation d'une part sur importante des berges de la Seine. Comme on peut le voir, la législation contribuait à un certain flou dans la gestion des quais séquaniens, et cet état de confusion se trouvait d'autant plus accentué que le rôle spécifique de chacune des administrations n'était pas clairement défini. Toutefois, cette confusion ne semblait pas totalement négative, puisque certains usagers semblaient en tirer profit.

### **C. Un imbroglio administratif.**

---

#### **1. Une division administrative héritée du consulat.**

---

Un certain embrouillement administratif régnait dans le fonctionnement des installations portuaires parisiennes. L'absence de réel service d'exploitation commerciale sur les berges de la capitale frappait les contemporains<sup>1280</sup>. En réalité, ce que l'on désignait par « port de Paris » se composait essentiellement de quais accostables. Il s'éloignait de ce fait, de l'image habituelle d'un port moderne, à savoir celui d'un mécanisme complexe agissant sur une pluralité de transactions. Autrement dit, un appareillage susceptible de satisfaire aux manutentions les plus diverses. Or, les observateurs déploraient le caractère aussi pléthorique que disséminé des divers services qui encadraient l'activité portuaire dans la région parisienne. Plus encore, ces services semblaient parfaitement cloisonnés les uns par rapport aux autres. Cette conception paraissait à la fois logique et insolite. En effet, la nécessité d'une direction unique impliquait une « réalité » portuaire qui ne l'était peut-être pas tant que cela, le « port de Paris » ne formait pas une entité pleine et entière, clairement définissable, mais au contraire un concept abstrait, pour ne pas dire trouble. Force était de constater que les différents services administratifs ne s'accordaient pas sur ce à quoi pouvait correspondre ce

---

<sup>1280</sup> François Maury, 1903, p.227-228.

« port de Paris », alors qu'elles en avaient été les initiatrices. Cette difficulté de formuler une définition tangible tenait sans doute partiellement à l'absence d'administration strictement dévolue à l'activité fluviale. Les acteurs de l'activité portuaire obtenaient eux-mêmes des informations partielles, dont l'exploitation devenait parfois problématique. Ces services apparaissaient ainsi strictement compartimentés à leurs attributions techniques ou policières. Dans la pratique, ils administraient deux, voire trois ports soumis à des régimes qui ne se caractérisaient guère par leur cohérence absolue. Enfin, on déplorait qu'aucun de ces services n'assumaient de responsabilité clairement définie. Les voies navigables de la capitale et son réseau étaient rattachées au ministère des Travaux publics, direction générale des routes, de la navigation et des mines<sup>1281</sup>, tandis que les constructions et les frais d'entretiens étaient impartis au budget général des fleuves et canaux... Ce régime présentait comme conséquence que les fonds accordés, déjà de manière parcimonieuse, par le Parlement tendaient à être attribués de préférence aux voies proprement dites, plutôt qu'aux installations : « D'où, pour les ports parisiens, une infériorité considérables sur les ports maritimes<sup>1282</sup> ».

La gestion du port en rivière assurée par le Service de la navigation de la Seine, revêtait un caractère exclusivement technique : « *Les inconvénients du régime actuel de nos ports maritimes de commerce, qui ont été allégués au cours de la campagne dite de l'Autonomie des ports, peuvent tous être invoqués à l'encontre de l'administration de port en rivière de Paris : quelques autres s'y ajoutent*<sup>1283</sup> ». Les ingénieurs de la navigation de la Seine se trouvaient davantage dépourvus que les Ingénieurs des Service du littoral, de contact avec les usages des installations qu'ils établissaient et entretenaient, et donc plus écartés des préoccupations d'exploitation. Ils étaient effectivement déchargés au profit du Service de l'Inspection de la navigation commerciale et des ports de toutes les questions de Police qui relevaient du Service des Ponts et Chaussées dans les ports maritimes en collaboration avec les Officiers et Maîtres de port.

Un des points les plus délicats était sans doute la spécificité administrative et fiscale des canaux, qui ôtait dans de larges proportions la cohérence des installations portuaires parisiennes. Le canal Saint-Martin rattaché à la Ville en 1860, et ceux de Saint-Denis et de l'Ourcq en 1876, dépendaient également de la municipalité, qui y percevait des taxes<sup>1284</sup>. Deux administrations se trouvaient ainsi en présence pour gérer les ports parisiens. Même

---

<sup>1281</sup> Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, pp. 101-107.

<sup>1282</sup> Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, p.101.

<sup>1283</sup> *Ibid.*, p.3.

<sup>1284</sup> Voir les deuxième et troisième chapitres de la présente thèse.

pour ce qui était de l'élaboration des statistiques, celles-ci ne s'accordaient guère. L'État et la Ville ne se rejoignaient pas non plus sur les travaux à exécuter, les capitaux à voter... En outre, les canaux parisiens n'existaient qu'en tant que branche du service des eaux et de l'assainissement de Paris. Or, ce dernier montrait une fâcheuse tendance à se désintéresser de la navigation et aux besoins de la batellerie... De la même façon que les compagnies privées avaient privilégié la vente d'eau et de prise d'eau pour des établissements industriels et commerciaux sur les bords des canaux. En effet, la vente d'eau constituait une rente aisée à percevoir, tandis que favoriser la navigation nécessitait des efforts financiers, humains bien plus considérables... Ou plus précisément, la vente d'eau n'exigeait aucun réel effort. On retrouvait là les effets pervers des concessions accordées à long terme, et force était d'observer que la Ville n'avait guère fait mieux sur le long terme, après avoir, il est vrai, effectué des travaux d'amélioration au moment du rachat des canaux<sup>1285</sup>.

Il n'existait pas plus d'unité de police du ressort. La loi du 28 pluviôse an VII, rédigée en vue de mettre un terme à la confusion régissant sur les quais de la Seine, confia au préfet de police la surveillance de la rivière et des lieux d'arrivages des marchandises. Dans ses fonctions, le préfet était assisté d'un inspecteur général et de nombreux agents subalternes<sup>1286</sup>. Le ressort se divisait en six arrondissements. Un bureau particulier visait spécifiquement la navigation à vapeur<sup>1287</sup>.

La mission de « l'inspection de la navigation commerciale et des ports » visait ainsi à « assurer la liberté de circulation, la sécurité des voies et ports, à régler la jouissance du domaine public fluvial, à régler la composition et la marche des convois, à désigner les places à quai, à enquêter sur la responsabilité des accidents, à diriger les sauvetages, à constater les contraventions aux dispositions légales, questions pouvant intéresser le commerce et l'industrie<sup>1288</sup> ». La loi de l'an VIII, complétée par les arrêtés consulaires du 12 messidor et du 3 brumaire an IX étaient censés débarrasser de la « pègre qui les avait envahis » et des marchands qui s'étaient accaparés des berges. Il ressortit une méfiance durable quant aux installations portuaires et aux populations qui y travaillaient. Celles-ci n'étaient effectivement guère stables, ce qui avivait les craintes, voire les fantasmes. Le contexte de la Belle Époque, marquée par une aggravation du ressenti de la sécurité et des mouvements sociaux à

---

<sup>1285</sup> Encore que ceux-ci s'inscrivaient dans une certaine mesure au plan Freycinet. Le principal bénéficiaire avait été le canal Saint-Denis.

<sup>1286</sup> Un arrêté du préfet de police, M. Lépine, daté du 10 février 1907, fixa le personnel à neuf inspecteurs principaux ou adjoints, huit inspecteurs et un secrétaire.

<sup>1287</sup> Ce personnel était recruté après un examen technique plutôt relevé.

<sup>1288</sup> Cité dans Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, p.106.

répétitions, finissant parfois dans le sang, ne pouvait inciter à renoncer à ce rôle singulier dans la gestion commerciale des ports parisiens.

Depuis sa création, la Préfecture de Police devait assumer la mission de réglementer et surveiller la batellerie à l'intérieur de Paris. Le Préfet de Police émettait des règlements que l'inspecteur de la navigation devait faire appliquer. Les anciennes dispositions paraissaient parfois contradictoires, dispersées dans un chaos d'ordonnances promulguées après celle de 1840... Cette confusion incita, vers la fin du siècle, le préfet Lépine à émettre l'Ordonnance du 30 avril 1895. Composée de 53 articles, celle-ci fixait les conditions de navigation sur les cours d'eau, canaux et ports dans le ressort de la préfecture. Les mariniers devaient se rendre désormais directement à quai et remettre leur lettre de voiture et leur déclaration à l'inspecteur de l'arrondissement, qui leur délivrait le permis nécessaire. En principe, ils étaient tenus de débarquer journalièrement 40 tonnes<sup>1289</sup>. Les délais étaient doublés pour les marchandises fragiles et les bateaux de moins de 100 tonnes. Les marchandises devaient alors être aussitôt emportées.

Dans les faits, aux termes de ce document, les mariniers abordaient directement à quai et remettaient leur déclaration et leur lettre de voiture à l'inspecteur, qui leur délivrait un permis. Il faut souligner que tout façonnage se trouvait formellement prohibé sur les berges. Le criblage des sables était l'unique activité de façonnage autorisée. Les observateurs estimaient que l'ordonnance de 1895 et plus encore divers remaniements opérés en 1907, avaient permis au régime de la police des ports de s'adapter aux conditions nouvelles de la navigation du début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1290</sup>.

Les relations de ce service avec la batellerie semblaient avoir été plutôt bonnes. Le Chef du Service de la Monarchie de Juillet, Latour du Moulin<sup>1291</sup> avait ainsi défendu l'adoption du touage, innovation qui constituait alors un progrès significatif dans la navigation. En outre, cela montrait que les inspecteurs de la navigation se préoccupaient réellement des difficultés de la navigation<sup>1292</sup>. Les représentants du commerce par eau avaient fait l'éloge de cette administration : « *que nous avons toujours vue, dévouées aux intérêts de la batellerie*<sup>1293</sup> »

---

<sup>1289</sup> À l'exclusion des dimanches et jours fériés.

<sup>1290</sup> Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, p.106.

<sup>1291</sup> François Maury, p.206.

<sup>1292</sup> Les archives du musée de la batellerie sont significatives à cet égard. En effet, celles-ci se composent en majeure partie des documents et notes conservées par le dernier inspecteur de la navigation, M. Carivenc. Toutefois, la nature des relations entre cette administration et les ports demeure difficile à déterminer, dans la mesure où malheureusement pour la recherche historique, la plupart des informations qui auraient pu se révéler utiles ont été brûlées suite à l'incendie de la préfecture de police.

<sup>1293</sup> Chambre Syndicale de la marine, *op. cit.*, p.14.

Les critiques formulées à l'encontre de l'inspection de la navigation commerciale et des ports portaient sur le fait de n'avoir pas pu mettre un terme aux abus manifestes troublant la circulation des bateaux dans la traversée de Paris et à l'encombrement des terre-pleins de certains quais transformés par leur occupants, sans autorisation, ni redevances, en magasins gratuits.

## **2. La dualité des tarifs Seine-canaux.**

---

Le Service des Canaux de la Ville de Paris n'existait que comme branche du Service des Eaux et de l'Assainissement ne pouvait, par conséquent jouer, qu'un rôle de second plan dans les préoccupations des chefs de ce dernier qui parfois, devaient être tentés de sacrifier les intérêts de la navigation à ceux de l'arrosage de la voie publique effectué en partie avec l'eau de l'Ourcq, lors des périodes de pénurie. Les canaux de la Ville n'étaient plus alimentés, en dépit de l'aide apportée par les usines élévatoires de Tribadou et de l'Isle des Meldeuses à la dérivation de l'Ourcq et les sassements étaient interrompus ou sacrifiés à l'extrême. Les taxes perçues par la Ville de Paris pour l'usage des canaux et ports municipaux étaient jugées trop élevées par leur clientèle.

La Ville avait maintenu sur son port, les droits fixés par les anciennes compagnies concessionnaires. Elle s'était contentée de les abaisser de 20% en 1880, et de les réduire à nouveau sur l'Ourcq en 1895. Or, il résultait de ces anciens tarifs des disparités surprenantes et à l'origine de vifs mécontentements de la part du commerce. En effet, les bateaux parvenant au bassin de la Villette via le canal Saint-Denis disposaient du droit d'y stationner en franchise, pour une durée de 10 à 20 jours, en fonction de la valeur de leur chargement. Or, ceux qui s'y rendaient depuis le canal Saint-Martin ne se trouvaient pas soumis au même régime, contraints, dès le premier jour, au versement des taxes. En outre, le retour s'avérait, en certains cas, gratuits sur le canal Saint-Denis, alors qu'il demeurait onéreux sur le canal Saint-Martin. Les apports en provenance de l'Ouest apparaissaient de ce fait extrêmement favorisés par rapport à ceux de l'Est... Plus encore, un forfait était admis pour les marchandises provenant de la Basse-Seine, mais non pour celles de l'Oise, ni d'une quelconque origine de l'Est... Cette situation revenait ainsi à favoriser les importations de charbons anglais aux dépens de certains charbons nationaux... La batellerie se trouvait grandement défavorisée à une époque où elles devaient combattre la concurrence des chemins de fer. Cela constituait un élément de réponse au déclin des transports sur l'Yonne,



notamment les céréales, puisque leur transport vers la Villette se trouvait plus fortement taxé que l'importation de blés étrangers débarqués à Rouen... En outre, divers droits se révélaient prohibitifs, à l'instar de ceux des bois de sciage parvenus à la Villette, via le canal Saint-Martin<sup>1294</sup>. Les eaux minérales se voyaient grevées de droits à l'égal des liqueurs les plus coûteuses, sous prétexte qu'une taxe avait été édictée à l'encontre de tous les liquides au début du XX<sup>e</sup> siècle...

Ces disparités avaient tendance à exaspérer le commerce qui exigeait une révision complète de ces tarifs, ainsi qu'une réduction de 10%. Si le Service technique de la Seine, à savoir l'État, accueillait plutôt favorablement cette idée, le Conseil Municipal craignait de voir ses recettes se réduire en peau de chagrin... La question semblait pourtant urgente dans la mesure où certains trafics, tels que celui des pierres de taille, tendaient à désertier les canaux au profit des bords de la Seine. Or, un régime moins rigoureux aurait pu rappeler ce type de trafic à la Villette. D'ailleurs, la Ville aurait pu sacrifier une partie de ses recettes sur le court terme, au profit d'un accroissement du commerce par eau sur le long terme<sup>1295</sup>...

La dualité des services techniques produisait des effets inattendus. La Ville n'exigeait aucune rémunération pour les capitaux qu'elle dépensait sur le port de l'État, alors que simultanément, elle réclamait des droits élevés à destination des bateaux fréquentant son propre port. Comme on l'a vu, le négoce déplorait que certains trafics et certaines régions fussent favorisés par une taxation plus faible au canal Saint-Denis qu'au canal Saint-Martin<sup>1296</sup>. Sur les berges de la Seine, l'immunité s'avérait, dans le même temps, totale... À ce titre, c'était un signe montrant que le trafic de Basse-Seine avait largement bénéficié des travaux entrepris depuis le Second Empire, puis sous la III<sup>ème</sup> République. Il ne s'agissait pas forcément d'une volonté délibérée des décideurs politiques, ni même d'une incitation des acteurs économiques, mais cette situation s'expliquait plutôt par le potentiel plus important sur le plan hydrologique de cette portion du fleuve, naturellement plus profonde. Sur le plan technique, et l'application du plan Freycinet ne modifia guère les choses, la politique menée consistait en une canalisation du fleuve très progressive grâce à l'établissement de barrages-mobiles et à la réalisation de dragages. Il ne s'agissait ainsi de progrès incrémentaux. Une des conséquences « paradoxales » de ces aménagements étaient qu'ils ne favorisèrent pas totalement la production nationale, mais plutôt l'importation de produits importés depuis Rouen. La différenciation des tarifs pratiqués sur les canaux s'avère tout à fait

---

<sup>1294</sup> Soit tous frais compris, 1,25 franc par tonne.

<sup>1295</sup> François Maury, p.210.

<sup>1296</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 490, Canaux St-Martin, St-Denis et Ourcq, produits de la navigation et divers (1907-1909).

symptomatique, puisque les trafics en provenance de la Haute-Seine, c'est-à-dire principalement originaires de France, se voyaient pénalisés. Cette observation contredit encore l'idée d'un protectionnisme *strict* pratiqué sous la Troisième république, à l'opposé d'un un Second Empire tout acquis au libre-échangiste à partir de 1860. Au contraire, on observe une certaine continuité dans les politiques fluviales menées par ces deux régimes, tout au moins en ce qui concerne le développement de la Basse-Seine. Si la Troisième république avait été complètement protectionniste, ses différents gouvernements et législateurs se seraient efforcés de favoriser les liaisons avec les bassins industriels du Nord et de l'Est. Même si le plan Freycinet préconisait de relier les bassins entre eux, c'était d'ailleurs une de ses principales préoccupations, pour des raisons budgétaires, le programme se trouva largement vidé de son contenu. Au final, la loi de 1878 servit essentiellement à fournir des crédits pour l'amélioration des conditions de navigation, sans véritablement remettre en cause la logique des travaux accomplis sous le régime précédent. Le plan Freycinet s'était plutôt distingué par la profusion et la simultanéité des aménagements ferroviaires, fluviaux, maritimes, routiers, autrement dit, son caractère multimodal. En ce sens, il innovait, le Second Empire ayant adopté une position de relative neutralité, sans pour autant rejeter la logique intermodale<sup>1297</sup>. L'instauration du libre-échange avait obligé à favoriser la concurrence entre les modes de transports, et de ce fait, favoriser les aménagements fluviaux, relativement négligés avant cette période. Le jeu des acteurs autour de Paris port de mer montraient la complexité des liens entre infrastructures, libre-échange et protectionnisme<sup>1298</sup>.

#### **D. Un frein à la modernisation du port de Paris : l'impossible amélioration de la liaison du bassin de la Seine avec celui du Nord.**

---

##### **1. Forces perdues pour un programme saboté : le plan Baudin.**

---

###### **a) Un contexte propice à la modernisation des voies navigables dans les années 1890 :**

Le canal du Nord constituait un élément phares du programme d'aménagement prévu par le ministre des Travaux publics Pierre Baudin, il convient donc de retourner sur ce plan. Durant les années 1890, le contexte paraissait plus favorable aux idées canalistes. C'était ainsi que tous les deux ans, se réunirent à partir de 1886, des congrès internationaux de navigation intérieure. Les représentants français s'y montraient particulièrement actifs. À l'occasion du congrès de Paris en 1892, l'ingénieur Fleury réclama l'achèvement du programme de

---

<sup>1297</sup> C'est ce que montrait notamment l'expérience des docks de Saint-Ouen. Voir chapitre I.

<sup>1298</sup> Voir chapitre III.

1879<sup>1299</sup>. De son côté, en dépit de l'évolution quelque peu décevante du trafic sur le Rhône, la chambre de commerce de Lyon entreprit de relancer le débat sur la modernisation des voies navigables. Quelques années plus tard, en 1896, a été fondée la Société de la Loire navigable. Celle-ci bénéficiait du soutien de nombreux comités apparus dans les principales localités bordant le fleuve. Toutefois, les études des ingénieurs tendirent à refroidir les ardeurs en montrant que seul l'aménagement de la basse Loire était réellement envisageable.

Les complications que connurent les compagnies de chemins de fer afin d'affronter la reprise du trafic dans les années 1898-1900 représentèrent une occasion propice à l'initiative lancée par Pierre Baudin de concevoir un programme de grands travaux en faveur de la navigation. Un questionnaire a donc été adressé aux chambres de commerce et aux organismes intéressés<sup>1300</sup>.

Dans le but de concevoir un nouveau programme comportant par ordre d'urgence les travaux d'amélioration et de l'extension à réaliser tant sur les réseaux ferrés et fluviaux que dans les ports maritimes, le ministre du Commerce, Alexandre Millerand, de conserve avec son collègue des Travaux publics, Pierre Baudin ont convié le Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie à lancer une enquête auprès des chambres de commerce.

Il était ressorti de ces enquêtes que l'éparpillement des efforts considérables consentis par l'État durant les décades précédentes semble avoir eu pour conséquence principale la faiblesse des résultats obtenus au final. Le Conseil Supérieur du Commerce et de l'Industrie en vint à la conclusion de la nécessité de concevoir un programme limité dont l'exécution devait être rapide et ne porter que sur des entreprises susceptibles de lutter avantageusement contre la concurrence étrangère tant à l'intérieur du pays qu'en dehors. Une de ses conclusions consistant dans l'idée que les projets devaient concerner essentiellement les voies navigables et les ports maritimes, car c'était dans ces domaines que les retards accumulés paraissaient les plus marqués. En outre, le réseau ferré d'intérêt général existant semblait amplement suffisant et ne nécessitait, selon ses conclusions, pas d'extension particulière. Par ailleurs, la nécessité lui était apparue de réglementer de façon plus étroite le remorquage et le halage auquel il y avait lieu d'appliquer la traction électrique et de procéder à brève échéance la liaison réclamée depuis longtemps entre les deux réseaux de fer et d'eau par des gares par l'intermédiaire de ports de raccordement.

---

<sup>1299</sup> Jules Fleury, « Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer dans l'industrie des transports en France », in V<sup>e</sup> Congrès international de navigation, Paris, 1892, 2<sup>e</sup> question.

<sup>1300</sup> Cuënot, op. cit., .15.

**b) Particularités du plan Baudin: un plan visant à pallier aux écueils des projets de loi précédents.**

À la suite de cette consultation, le ministre des Travaux, Pierre Baudin a déposé au bureau de la Chambre des députés, un projet de loi incluant l'exécution de travaux. Au niveau financier, le plan Baudin cherchait à éviter les dérives du plan Freycinet<sup>1301</sup> en s'appuyant sur le concours des collectivités et organismes intéressés par le biais du système inauguré à Saint-Dizier. Il s'agissait de généraliser ce dernier. La participation des intérêts privés n'était pas fixée de façon rigide et le tau pouvait ainsi varier. Malgré tout, elle s'avérait obligatoire et ne pouvait se monter à moins de la moitié de la dépense. En contrepartie de ces participations, l'État concédait la faculté de prélever des péages et d'instaurer un monopole sur la traction sur les voies nouvelles. Ce système était censé proposer un avantage double en soulageant d'une part les finances de l'État<sup>1302</sup> et procédant à une sélection implicite parmi les travaux prioritaires, dans la mesure où il était prévu une prise en charge par les intéressés<sup>1303</sup>.

En outre, une des préoccupations était d'accélérer le traitement des dossiers. Il avait donc été prévu que le gouvernement prenne lui-même les décrets de déclaration d'utilité publique, prérogative relevant jusque-là du pouvoir législatif. Malgré tout, il ne s'agissait pas non plus d'une révolution constitutionnelle dans la mesure où le Parlement conservait la maîtrise des crédits affectés au ministère des Travaux publics.

Le projet de loi cherchait, ou tout au moins le prétendait-il, une rationalisation en fixant un nouveau partage des rôles respectifs des deux pouvoirs législatifs et réglementaires. Le but visait à éviter de laborieux réexamens pour chaque dossier devant le Parlement, ce qui avait pour résultat de remettre en cause en permanence la participation des intéressés. En conséquence, il s'agissait de favoriser l'engagement des acteurs locaux ou privés. En effet, il ne fallait pas s'étonner du relatif échec plus tard de la souscription pour la construction du canal du Nord, dont la construction n'a commencé qu'avant le premier conflit mondial. Ce type d'atermoiements ne pouvait que décourager la levée de fonds privés.

En définitive, le plan Baudin se voulait un peu comme l'antithèse du plan Freycinet<sup>1304</sup>. Il corrigeait également les défauts du projet de loi Guyot, dont il s'inspirait

---

<sup>1301</sup> Journal Officiel. Documents parlementaires. Chambre des députés ; séance du 1<sup>er</sup> mars 1901, annexe n°2226, rapport Baudin, p.141.

<sup>1302</sup> Journal Officiel. Documents parlementaires. Chambre des députés ; annexe n°2599, rapport de M. A. Aimont.

<sup>1303</sup> G. Cuenot, *Fleuves et rivières*, Paris, 1921, p.66.

<sup>1304</sup> Moisan, p.260.

pourtant directement et ouvertement<sup>1305</sup>, en impliquant davantage le gouvernement dans le cas où un projet jugé stratégique et ne recevant pas suffisamment de soutiens privés pouvait tout de même voir le jour. Son réel défaut résidait sans doute dans la quasi absence de fonds destinés aux chemins de fer, si l'on excepte les raccordements. Les ferristes allaient ainsi s'engouffrer dans cette faille en dénonçant un projet de loi qui promouvait un mode de transport passéiste, et qui de surcroît, allaient alourdir le poids de la garantie. Qu'en aurait-il été si le plan Baudin, à l'instar de son prédécesseur, aurait inclus également des projets concernant les grandes compagnies de chemins de fer ? Il aurait été instructif de lire les arguments des Clément Colson, Yves Guyot et consorts. Sans doute, le plan aurait laissé la plupart des projets concernant les voies navigables, et accessoirement les ports, pour privilégier ceux censés améliorer les voies ferrées, et les ferristes se seraient montrés moins prompts à dénoncer les dérives d'un vaste programme d'aménagements de transports.

### c) La contrattaque organisée des ferristes :

La polémique entre les canalistes et les ferristes a connu une vive intensité. Les canalistes défendaient l'idée d'encourager la concurrence qui permettait de contrecarrer les monopoles des grandes compagnies, tandis que les partisans des chemins de fer fondaient leur argumentation sur la rationalité économique qui selon eux rendait la navigation obsolète.

Dirigé par M. Haguët, le *Journal des transports* s'est particulièrement illustré dans la campagne anticanaliste. Il raillait notamment la « canomalie » du ministre et de ses ingénieurs. L'autre grand polémiste pro ferroviaire était M. V. de Lespinats. Il s'agissait d'un ancien administrateur de la Compagnie Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons. Il considérait les canaux comme la « merveille du XVIII<sup>e</sup> siècle et non du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1306</sup> ». À l'instar d'Yves Guyot, il critiqua la pratique du comité consultatif à conserver un écart d'au moins 20% entre le fret et les tarifs homologués sur les lignes concurrentes. Le résultat aurait été de « pétrifier » et « maintenir les vieilleries » de façon tout à fait artificielle. Lespinats en arrivait à la conclusion de « l'absurdité, du point de vue économique, des canaux à péages projetés »<sup>1307</sup>, dans la mesure où le niveau aurait été égal ou inférieur au prix de revient des chemins de fer.

---

<sup>1305</sup> Le Ministre des Travaux publics Pierre Baudin, Rapport au Président de la République française, Paris le 15 février 1902.

<sup>1306</sup> V. de Lespinats, *En retard d'un siècle, le programme Baudin et les moyens de transports de l'avenir*, Paris, Chaix, 1903, p.6.

<sup>1307</sup> V. de Lespinats, *En retard d'un siècle, le programme Baudin et les moyens de transports de l'avenir*, Paris, Chaix, 1903, p.6.

Les partisans des chemins de fer mettaient notamment en cause les prévisions de recettes réalisées par Baudin, qu'ils jugeaient trop hasardeuses<sup>1308</sup>. De ce fait, ils jugeaient très insuffisants les droits de péages, qui servaient de gage pour les emprunts contractés par les intéressés afin de subvenir à une partie des dépenses<sup>1309</sup>. Cependant, le propriétaire des aciéries de Longwy s'opposa aux affirmations de Lespinats, en faisant observer qu'aucun canal ou chemin de fer n'aurait existé si l'on avait simplement supputé l'économie à réaliser sur le trafic ancien<sup>1310</sup> ». L'argument des ferristes le plus fallacieux des ferristes, mais sans doute le plus efficace, consistait dans l'affirmation qu'une politique favorable aux canaux était susceptible d'alourdir davantage la garantie de l'intérêt versée aux compagnies, en raison de la diminution des recettes.

La cause ferriste bénéficiait de soutiens directement dans le gouvernement qui était pourtant censé défendre le projet Baudin. Sous le ministère Combes, le ministre des Finances était Maurice Rouvier, qui était un banquier très impliqué dans la cause ferroviaire. Celui-ci avait ainsi obtenu que Camille Pelletan soit nommé à la Marine et non aux Travaux publics. En outre, la commission du Sénat était acquise aux thèses ferristes. La commission du Sénat était présidée par Charles de Freycinet lui-même qui avait tout intérêt à ne pas défendre le projet de loi Baudin, au risque de passer pour souhaiter réitérer la même erreur que pour son propre plan. Pour couronner le tout, la rédaction du rapport avait été confiée à un ingénieur du PO, M. Monestier, chef du contrôle de cette compagnie depuis 1894. Autrement dit, tous les ingrédients avaient été réunis pour torpiller le projet. Pour commencer, la commission n'avait retenu que les projets bénéficiant d'un financement d'au moins la moitié des dépenses prévues. De façon détournée, elle fonda ses travaux sur le principe selon lequel les intérêts des grandes compagnies ferroviaires ne devaient être en aucun cas mis en cause, dans la mesure où elle obligea l'État à verser une garantie d'intérêt onéreux. Les dépenses qui ont été retenues par la commission représentèrent ainsi seulement 34% de celles qui avaient été fixées par l'avant-projet du gouvernement, à savoir les deux-tiers avaient été rejetés.

Concrètement, le canal de l'Est fut abandonné en raison de la mise en place d'un tarif défiant toute concurrence par la Compagnie du Nord. Pour appuyer leurs thèses, les Compagnies du Nord et de l'Est affirmèrent que les canaux allaient favoriser les importations de charbons belges, ce qui incita les houillères et les chambres de commerce du nord à se

---

<sup>1308</sup> Anonyme, « Quelques réflexions sur le projet du nouveau canal du Nord », in *Revue politique et parlementaire*, janvier 1902, pp.99-106.

<sup>1309</sup> Yves Guyot, *Cinq cents millions à l'eau*, Paris, p.44.

<sup>1310</sup> Dreux, *Les canaux de la Meuse à l'Escaut*, Paris, 1901.

retirer du projet, préférant réserver leurs efforts pour financer le canal du Nord. En outre, les sidérurgistes du Nord se montraient désormais méfiants quant à un projet qui aurait favorisé leurs homologues lorrains. Les conditions de financement imposées par la commission sénatoriale n'étaient donc plus remplies, ce qui expliqua le retrait du projet. De même, le canal de la Loire au Rhône fut rejeté dans la mesure où les intérêts lyonnais et stéphanois refusaient de soutenir le projet à hauteur de 50%, car ils estimaient la vocation de cet ouvrage plus nationale que réellement régionale. Dès lors, on perçoit les difficultés dans l'exécution des projets d'infrastructures français. Le morcellement du territoire et de l'économie constituaient effectivement des freins à la « rentabilité » des ouvrages projetés, mais pas forcément à leur utilité intrinsèque. À la faveur de l'aménagement des rivières navigables, les canaux envisagés depuis le plan Freycinet correspondaient essentiellement à des canaux de jonction, destinés relier des bassins industriels enclavés les uns par rapport aux autres. En conséquence, la mise à contribution des organismes locaux et/ou privés présentaient certaines limites, car ils pouvaient difficilement concevoir de participer à l'exécution d'ouvrages dont l'intérêt immédiat n'était pas si évident, et dont la réalisation pouvait même être perçue comme favorisant les bassins concurrents. Et les lobbies ferristes surent parfaitement jouer sur ces rivalités comme le montrait le canal de l'Est. Seul l'État semblait à même de jouer l'arbitre dans la mêlée de la concurrence industrielle et commerciale. Pourtant, celui-ci ne paraissait pas désirer remplir ce rôle pour les voies navigables.

#### **d) Le vote du plan Baudin.**

Si la Chambre des Députés vota sans modifications notables le projet présenté par Pierre Baudin, les résistances s'étaient révélées bien plus vives du côté du Sénat forcément gagné par les intérêts des compagnies ferroviaires. La loi a été finalement votée le 22 décembre 1903<sup>1311</sup>, mais elle prévoyait plus qu'une allocation de crédit de 170 070 000 francs pour les voies navigables et 86,880 millions pour les ports maritimes. En outre, elle élimina les travaux d'amélioration sur la Seine, le Rhône, la Garonne et les canaux du Midi, sur le canal d'Orléans et sur celui du Rhône au Rhin. Il n'était plus question non plus de la Loire navigable entre Nantes et Briare, pas plus que des trois canaux du Nord-Est, de Moulins à Sannois et de la Loire au Rhône. En principe, on avait tout de même retenu les canaux du Nord, de Combleux à Orléans, de Cette au Rhône et du Rhône à Marseille. Cependant, ils n'étaient pourvus que de crédits prévisionnels très insuffisants qui compromettaient, en réalité, leur exécution.

---

<sup>1311</sup> Journal Officiel. Documents parlementaires, Chambre des Députés, 24 décembre 1903,

## **2. Le canal du Nord : un enjeu stratégique.**

---

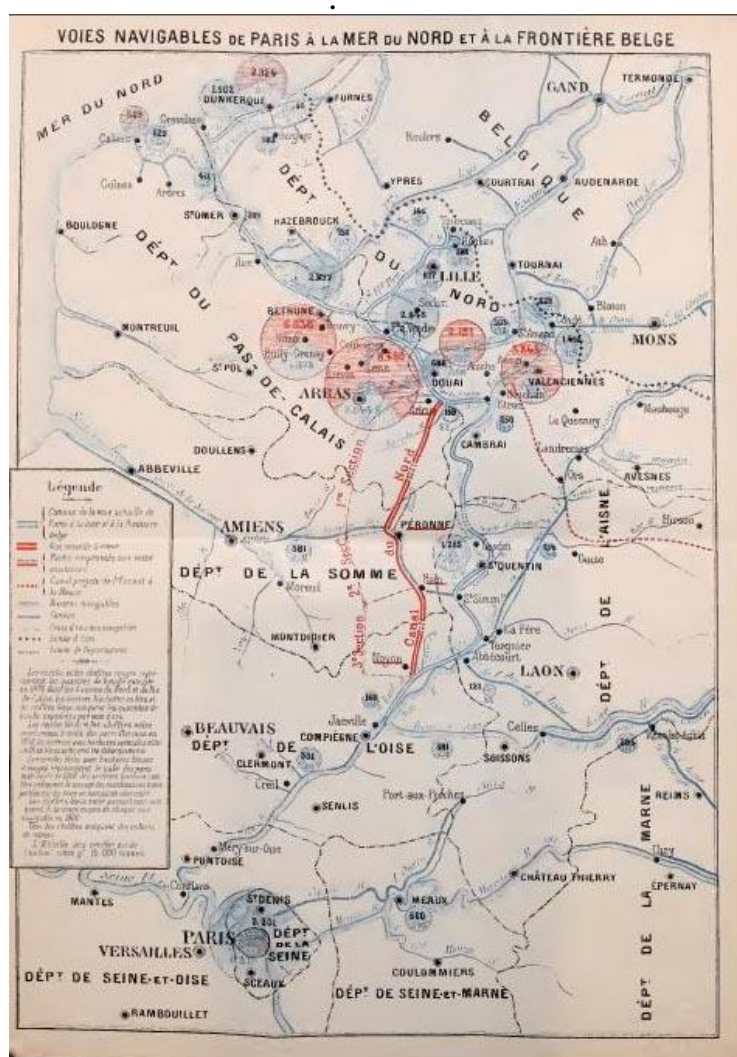
Le canal du Nord figurait parmi les grandes questions de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1914<sup>1312</sup>. En effet, il y avait déjà une vingtaine d'années que les travaux d'aménagement avaient été accomplis dans le sillage du programme Freycinet. L'heure était donc au bilan. Le constat global était que la batellerie industrielle avait pris un essor considérable, mais que les efforts d'aménagements demeuraient insuffisants. En résumé, les infrastructures et les superstructures n'avaient que médiocrement accompagné cet essor.

---

<sup>1312</sup> Marcel Gillet, « Un siècle pour financer et creuser le canal du Nord : pourquoi ? », in *La répartition du pouvoir et de la décision publique, région, nation, Europe*, communications au colloque tenu au CIRSCH les 9 et 10 mai 1977, pp. 137-148.



Carte 6. Tracé du projet de canal du Nord



Source : ACCIP IV-4.61 (3), Canal du Nord. Avant-projet. Enquête d'utilité publique (Titre I<sup>er</sup> de la Loi du 3 mai 1841). Notice explicative, l'Ingénieur en Chef Rivière, Lille, 15 août 1901.

La houille figurait parmi les produits dont le transport par batellerie paraissait indispensable au moins jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Les voies navigables du Nord et de l'Est jouaient ainsi un rôle décisif dans le transport des combustibles. Le cœur du réseau se trouvait dans la région des houillères du Nord. Chacune des extensions de ses voies avait élargi l'aire de répartition des charbons de Lens ou d'Anzin à l'intérieur de la France<sup>1313</sup>. Alors que les charbons du Nord ne représentaient que 14% de la consommation nationale de 1850 (soit un million de tonnes sur 7,2 millions), la proportion atteignait au début du siècle près de 46% (soit 19 millions de tonnes sur 42)<sup>1314</sup>. Malgré cette progression, deux régions industrielles majeures semblaient encore mal reliées, à savoir la

<sup>1313</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Mouton, Paris-La Haye, 1973, 508p.

<sup>1314</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.38.

région parisienne et la région lorraine. Le réseau ne se révélait effectivement plus apte à suivre l'évolution de la demande et de la production charbonnière au début du XX<sup>e</sup> siècle. La situation de la capitale apparaissait particulièrement précaire. En effet, dépourvue de ressources en charbon, Paris faisait acheminer annuellement près de 3,7 millions de tonnes de charbons. La capitale constituait de surcroît le lieu de passage et de répartition des charbons à destination de la Loire. Pourtant, le canal Saint-Quentin s'avérait l'unique liaison fluviale entre la région parisienne et les bassins houillers. Or, les conditions de circulation sur ce canal demeuraient fort pénibles. Le halage y était pourtant assuré par l'État, les écluses fonctionnaient nuit et jour, les mariniers naviguaient même par nuit. Ces efforts permettaient tout de même le transport de 5 millions de tonnes. Le canal souffrait notamment d'un encombrement dramatique des voies, ce qui contribuait à maintenir le fret à des prix guère prohibitifs. Le coût du transport d'une tonne de houille de Lens s'élevait à 5,10 francs en 1885, 6,15 francs en 1899 et 7,25 francs en 1900. Le fret passait ainsi respectivement de 0,014 la tonne kilométrique à 0,018 et 0,021<sup>1315</sup>. De son côté, le prix du chemin de fer atteignait 6,70 francs. Le plus étonnant était que les mariniers conservaient encore une clientèle... La situation apparaissait d'autant plus inquiétante que les progrès de la navigation sur la Seine enregistrés au début du siècle rendaient plus compétitifs les charbons anglais<sup>1316</sup>.

La liaison entre les deux bassins industriels avait souffert des erreurs passées. Le projet de canal Saint-Quentin reliant le Nord de la France et son bassin houiller à la Seine était ancien. Le canal Crozat unissant l'Oise à la Somme avait été ouvert à la navigation en 1738... Deux tracés avaient été envisagés. Le premier s'était soldé par un échec et l'abandon du premier concessionnaire. À l'instar du canal de l'Ourcq, sous le Consulat, le canal Saint-Quentin avait suscité une vive polémique au sein du corps des Ponts et Chaussées<sup>1317</sup>. En effet, les uns étaient partisans de creuser un nouveau canal, tandis que les autres préconisaient de poursuivre les travaux déjà entrepris. Cette dernière solution pouvait paraître la plus raisonnable, mais en réalité, elle signifiait achever une infrastructure qui avait été mal pensée, et au final, n'allait pas forcément se révéler la moins onéreuse et la plus rationnelle pour

---

<sup>1315</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.41.

<sup>1316</sup> Pour rappel, la loi du 6 avril 1878 ayant libéré un crédit de 32 millions en vue de porter le mouillage entre Rouen et Paris à 3,20 m.

<sup>1317</sup> Les polémiques au sujet du creusement du canal du Nord ont tendu à éclipser les études sur le canal Saint-Quentin qui finalement a constitué le véritable canal ayant servi durant la révolution industrielle. Sur cet ouvrage, consulter : L. Durringer, « Le canal de Saint-Quentin. Son histoire, sa réfection, son développement », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1928, pp.138-158 ; pp.252-268 ; R. Macaigne, *Le canal de Saint-Quentin*, Paris, Giard, 1934, 439p. ; Michel Pugin, « L'histoire du Canal de Saint-Quentin » dans *Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne, Mémoires*, tome XXVII, Laon, Imprimerie Debrez, 1982, pp.43-60.

répondre aux besoins de l'industrie naissante. En effet, les grands projets d'infrastructure sous l'Ancien Régime ne reposaient pas forcément sur la simple logique économique. Il s'agissait également de montrer les prouesses techniques des ingénieurs et du régime en place. Et même lorsque le pouvoir monarchique ne participait pas au financement, il s'en emparait afin de montrer le talent des ingénieurs français. On n'hésitait pas à exhiber les travaux effectués sur le canal. La conséquence était une propension à multiplier les tunnels et autres ouvrages coûteux, à une époque où les techniques les rendaient difficiles à réaliser et où les gabarits des bateaux étaient plus réduits... Afin de mettre un terme aux débats au sein du Conseil des Ponts et Chaussées, Napoléon I<sup>er</sup> avait tranché en faveur de la poursuite des travaux sur ce qui allait devenir le canal Saint-Quentin. Cette décision lourde de conséquences présenta au moins le mérite de ne pas désavouer l'Administration, mais également l'achèvement des travaux, car rien ne garantissait qu'ils ne le fussent sans son intervention autoritaire... Dans le même temps, cette réalisation participait à des besoins économiques, stratégiques et bien entendu politiques, pour ne pas parler de propagande<sup>1318</sup>... Malgré tout, il faut rappeler que l'on découvrit le prolongement du bassin d'Anzin vers l'Ouest seulement vers les années 1840. L'extraction s'y révélait la plus active, en passant de 3,7 millions de tonnes en 1879 à autour de 15,8 millions en 1904, soit 327%<sup>1319</sup>.

La production dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle avait progressé bien plus rapidement que celle des mines du Nord qui ne représentaient plus que le tiers de celle de ses homologues du Pas-de-Calais. En outre, le département consommait presque autant, voire plus de combustibles minéraux que ses mines n'en produisaient, soit en 1904, 5,9 millions de tonnes contre 6,7 millions<sup>1320</sup>. Ces bouleversements n'avaient en rien modifié l'atonie des politiques en matières fluviales. Les houillères du Pas-de-Calais ne disposaient que d'une unique voie d'eau, le fameux canal de Saint-Quentin, dont les travaux avaient débuté dès 1734. Le Pas-de-Calais ne bénéficiait d'aucune voie navigable directe en direction de la capitale. Les péniches étaient chargées à Courrières et à Pont-à-Vendin, et devaient attendre que celles de Valenciennes et de Mons soient passées... Le canal Saint-Quentin fut entièrement canalisé avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1321</sup>. Son creusement devait permettre le transport des charbons du Nord de la France par bateau à canal à un prix inférieur à celui de la voie ferrée, mais également du coût du transport des combustibles minéraux anglais, qui

---

<sup>1318</sup> Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS éditions, 2009, pp.30-59.

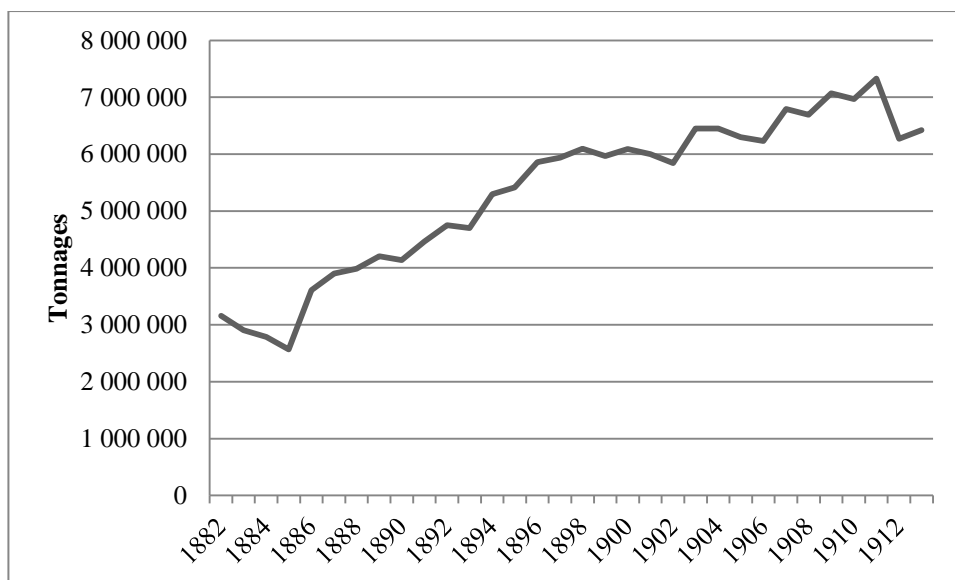
<sup>1319</sup> Annuaire statistiques de la France, années 1879 et 1905.

<sup>1320</sup> Annuaire statistiques de la France, année 1905.

<sup>1321</sup> Avec l'achèvement du canal de Manicamp et du canal latéral à l'Oise.

nécessitait une rupture de charge à Rouen. En 1849, il fut étatisé. Malgré ses insuffisances, son trafic ne cessa quasiment de progresser jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale.

**Graphique 40. Trafic du canal de Saint-Quentin 1882-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

Il serait injuste d'incriminer la batellerie d'avoir servi avant tout à la pénétration des charbons étrangers. L'évolution du trafic du canal Saint-Quentin témoignait du contraire, soit une progression de 160% de 1840 à 1913, et 103% pour la seule période 1882-1913<sup>1322</sup>. Toutefois, si l'on observe une accélération en une soixantaine d'années, de 1840 à 1900, son évolution ralentit durant la période 1900-1911, avec une hausse de 20%, ce qui tendait à prouver l'ascendance des chemins de fer<sup>1323</sup>, le rapport s'établissant à un rapport trois-quarts/un quart, en faveur de ces derniers. Plus profondément, ce tassement traduisait les limites de ce canal, incapable d'absorber davantage de marchandises. L'inquiétude des industriels et des commerçants prenaient tout son sens. Malgré tout, le canal connut diverses améliorations dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, afin de suivre l'évolution du trafic. Le mouillage fut porté progressivement de 1,65 m à 2 m, puis à 2,20m en 1883 et 2,50 m par la

<sup>1322</sup> Michel Pugin, « L'histoire du Canal de Saint-Quentin » dans Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne, *Mémoires*, tome XXVII, Laon, Imprimerie Debrez, 1982, p.49.

<sup>1323</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p.270.

suite. On procéda à l’allongement des écluses et au doublement de certaines<sup>1324</sup>. La traction dans le bief de partage constituait un obstacle majeur au développement du trafic du canal. La faible largeur du canal (5,20 m) sur les 20 km du bief de partage ne permettait le croisement de bateaux que sur six kilomètres... On tenta de palier à ces inconvénients avec une gare d’eau progressivement élargie à l’entrée de Riqueval. En parallèle, des recherches furent menées pour ce qui était de la traction : abandon du halage à col d’homme, remorquage par bateau à vapeur (1854)... Tous ces essais ne furent guère fructueux. Le touage constitua la solution la plus satisfaisante et fut instauré en 1864, puis amélioré en 1874... Cette innovation permit une fréquentation de 96 bateaux par 24 heures<sup>1325</sup>... En 1903, la création de deux gares d’eau était censée porter la fréquentation journalière à 200 bateaux, mais la section trop faible du souterrain n’autorisa jamais le passage de plus de 110 bateaux par 24 heures... Ces chiffres semblaient dérisoires dès lors que l’on songeait au nombre de bateaux circulant dans les deux sens : 24 975 bateaux en 1900 et 36 226 en 1913... Cela signifiait ainsi des attentes interminables aux deux extrémités des souterrains... Entre le bassin houiller et la capitale, la durée normale du trajet aurait dû s’élever à 25 jours, mais dans les faits, elle atteignait de 40 à 60 jours !

Le projet du canal du Nord s’inscrivait ainsi dans ce contexte<sup>1326</sup>. Il devait doubler le canal de Saint-Quentin, en unissant Arleux sur le canal de la Sensée, à Noyon sur l’Oise. Il était censé réduire de quarante-deux kilomètres la distance entre Lens et Paris et contribuer à une réduction à 3,50 francs ou 4 francs, soit près de la moitié du prix actuel<sup>1327</sup>.

Une commission avait été constituée par Freycinet. Deux projets furent proposés, l’un passant par Beauvais, l’autre par Clermont<sup>1328</sup>. Finalement, le tracé passant par Arleux-

---

<sup>1324</sup> AN F<sup>14</sup> 14630 (site de Pierrefitte-sur-Seine), Ligne de navigation de Paris à Mons ; avant-projet et enquête d’utilité publique sur l’avant-projet des travaux à exécuter pour le développement des écluses et l’amélioration de la voie navigable d’Étrun à Joinville (canal de Saint-Quentin et latéral à l’Oise), 1887. À cela, s’ajoutent d’autres mesures : curage et élargissement de la cunette, création de garage d’eau, notamment aux orifices de souterrains, garages d’écluses avec estacades ou glissoirs. Les estacades mises au point en 1892 par l’ingénieur en chef Derôme offraient un gain d’éclusage d’un bateau à l’heure.

<sup>1325</sup> AN F<sup>14</sup> 14629 (site de Pierrefitte-sur-Seine), Ligne de navigation de Paris à Mons ; loi du 24 juillet 1880 déclarant d’utilité publique des améliorations sur le canal de Mons à Condé, la rivière d’Escaut, le canal latéral à l’Oise (correspondance, rapports, vœux, documents législatifs,) 1861-1880.

<sup>1326</sup> Marcel Gillet, « Un siècle pour financer et creuser le canal du Nord : pourquoi ? », in *La répartition du pouvoir et de la décision publique, région, nation, Europe*, communications au colloque tenu au CIRSCH les 9 et 10 mai 1977, pp. 137-148.

<sup>1327</sup> ACCIP IV-4.61 (3), Canal du Nord. Avant-projet. Enquête d’utilité publique (Titre I<sup>er</sup> de la Loi du 3 mai 1841). Notice explicative, l’Ingénieur en Chef Rivière, Lille, 15 août 1901.

<sup>1328</sup> Archives de la section des canaux de Paris, boîte Paris port de mer. Observation présentée par M. Holleaux, Ingénieur en Chef du service spécial de la Navigation entre la Belgique et Paris, devant la commission d’enquête du canal du Nord qui s’est réunie à Paris le 30 juin [n.d.a 1880], Compiègne le 4 juillet 1880.

Péronne-Ham-Noyon-Méry-sur-Oise-Paris fut préféré<sup>1329</sup>. Franchissant trois crêtes, il s'étirait sur une longueur de 225 m. Le coût était estimé à 105 millions de francs pour un trafic prévu de 4 millions de tonnes<sup>1330</sup>. Le tonnage avait été évalué à 1,6 millions de tonnes en 1878. Flamant prévoyait un abaissement du fret jusqu'à 10, voire 9 millimes par tonne-kilométrique. Dans ces conditions, le canal projeté représentait un véritable péril pour la Compagnie du Nord<sup>1331</sup>.

Les ingénieurs avaient évalué la capacité maximale la voie alors existante à 7,5 millions de tonnes. Leurs évaluations se fondaient sur la prise en compte des améliorations possibles. L'impasse était donc patente. En effet, les perspectives de trafic des expéditions de charbonnage semblaient prometteuses, évaluées à près d'une dizaine de millions de tonnes censées circuler sur la voie d'eau<sup>1332</sup>. Le seul passage existant allait logiquement s'encombrer empêchant la marche régulière des bateaux. Le risque pour la batellerie était de perdre au profit de la voie ferrée une portion significative de sa clientèle : « La question de pose donc de savoir si l'on doit creuser un nouveau canal, ou renoncer dans un avenir assez proche au transport par la voie d'eau entre le Nord et Paris<sup>1333</sup> ».

Dans ces conditions, les compagnies de chemins de fer ne pouvaient qu'accueillir avec la plus grande froideur le creusement d'un second canal reliant deux des régions industrielles les plus dynamiques. En un sens, la reprise économique exacerbait d'autant plus la concurrence entre les deux modes de transport rivaux. Il aurait paru logique que le retour de la croissance atténue dans une certaine mesure la compétition intermodale, dans la mesure où chacun pouvait tirer profit de l'essor industriel, ne serait-ce que parce que les volumes en jeu étaient d'autant plus considérables, et aucun mode n'était en mesure à lui seul d'assurer le convoiement. Or, l'inverse se produisit. Sans doute, échaudée par ce qui était survenu dans les années 1860-1870, à savoir que l'impossibilité de transporter l'ensemble du trafic avait amené

---

<sup>1329</sup> Archives de la section des canaux de Paris. Ministère des Travaux publics. Département de la Seine. Canal du Nord sur Paris. Avant-projet. Enquête d'utilité publique (Titre Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative. L'Ingénieur en Chef A. Flamant, Amiens, le 16 avril 1881, 8p.

<sup>1330</sup> Le défaut majeur commun aux deux projets résidait sans doute dans le creusement d'un canal latéral à la Seine jusqu'au canal Saint-Denis. Celui-ci ne pouvait qu'alourdir inutilement le coût des travaux, et en outre, se heurtait tant aux intérêts de la navigation en basse Seine, qu'à la nécessité de trouver les terrains nécessaires. En outre, les deux ingénieurs ne semblaient pas avoir anticipé l'essor de la banlieue parisienne, elle-même demandeuse de combustibles... Dans le même temps, la renonciation à ce canal latéral, que les progrès des aménagements sur le fleuve allaient confirmer sur le long terme, rendait moins coûteux leurs devis respectifs.

<sup>1331</sup> François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p.270.

<sup>1332</sup> *Navigation Intérieure de la France*. Notice sur les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, Arras, 1900.

<sup>1333</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.90.

les industriels à encourager le développement du transport fluvial, afin de palier d'une part aux carences des chemins de fer, et plus encore empêcher toute hégémonie de ces derniers. Cette expérience « douloureuse » servit sans doute de leçon, tant et si bien que les compagnies de chemins de fer combattirent ensuite tout ce qui pouvait ressembler de près ou de loin à une modernisation de la navigation fluviale, en dehors du strict cadre des aménagements de la Basse-Seine, qu'elles ne surent endiguer, avec le plan Freycinet. Il faut dire que l'intérêt de ces derniers dépasse la simple navigation commerciale. Et force est de constater que les investissements dévolus aux canaux connurent une contraction marquée : la moyenne des crédits d'équipement dépensés au bénéfice des canaux entre 1910 à 1913 excédait à peine la moitié de ce qu'elle représentait de 1840 à 1849<sup>1334</sup>.

Les arguments opposés par le clan des ferristes s'avéraient somme toute classiques. Leur argumentation se bâtissait sur la base de deux propositions. Il leur paraissait peu utile de creuser le canal du Nord, dans la mesure où la voie d'eau ne pouvait proposer des tarifs notablement en deçà de ceux des chemins de fer, et cela en raison de la tendance sur le long terme de l'abaissement régulier des prix de la voie ferrée, conséquence des évolutions techniques et organisationnelles. Par ailleurs, l'encombrement sur les canaux tenait moins, pour elle, aux carences des voies, qu'à un manque d'élasticité inhérente à ce mode de transport<sup>1335</sup>. Toutefois, les ferristes n'étaient pas les seuls hostiles à la réalisation de ce canal. En effet, les mines du nord de la France n'étaient pas unanimes. Les compagnies du Nord semblaient ainsi réticentes à financer un projet favorisant surtout leurs concurrentes du Pas-de-Calais<sup>1336</sup>.

Les défenseurs du canal du Nord avançaient que les diminutions des prix consenties, correspondaient à une amélioration parallèle de la navigation intérieure. Ils invoquaient les effets bénéfiques que la concurrence intermodale<sup>1337</sup>. Les marinières accomplissaient chaque année de trois à quatre voyages entre le Nord et Paris, soit de 100 à 140 jours, tandis que la période de navigation s'élevait théoriquement à près de 340 jours. Les 200 journées restantes se traduisaient par la recherche du fret, à l'attente dans les rivages, au stationnement fréquent

---

<sup>1334</sup> Michèle Merger, « La Politique de la III<sup>e</sup> république en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914 », Thèse de 3<sup>e</sup> Cycle, dir. F. Caron, Université de Paris-Sorbonne, 1980, 468 p.

<sup>1335</sup> Anonyme, « Quelques réflexions sur le projet du nouveau canal du Nord », in *Revue Politique et Parlementaire*, XXXI, 1902, pp.99-118.

<sup>1336</sup> En tout cas, telle est l'interprétation de Marcel Gillet. Louis Girard penche plutôt pour la sempiternelle lutte entre les voies ferrées et les voies navigables. Voir Marcel Gillet, *Histoire sociale du Nord et de l'Europe du Nord-Ouest : recherches sur les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, préface de Jean Bouvier, Lille, Presses universitaires de Lille, 1984, p.69.

<sup>1337</sup> En outre, les réductions possibles sur les voies navigables paraissaient plus importantes encore que celles sur les chemins de fer, en raison du degré de maturité déjà atteint par ces derniers...

sur la voie. Pour envisager une baisse des prix de la batellerie, il fallait effectuer au moins sept voyages par an, ce qui devait couvrir les frais des mariniers avec un prix de 3,50 à 4 francs la tonne, soit 1 centime la tonne kilométrique<sup>1338</sup>.

Pour les canalistes, le problème de l'élasticité pouvait être remédié précisément avec le creusement du canal. En effet, celui-ci était censé réduire, voire supprimer, les périodes de chômage, grâce à la possibilité d'emprunter les deux canaux. À l'instar de Paul Léon, ils reconnaissaient toutefois que l'utilité du canal du Nord pouvait se trouver atténué sans amélioration de l'exploitation. L'abaissement du fret envisagé devait se révéler bien plus compétitifs que ce que pouvait proposer la voie ferrée « *Nous avons vu qu'en fait le prix de transport s'est régulièrement abaissé après chaque amélioration de la voie navigable, qu'enfin son élévation actuelle tient, non pas à l'infériorité naturelle des canaux comme moyen de transport, mais à leur déplorable utilisation*<sup>1339</sup> ». Les déboires au sujet du projet du canal du Nord reflétaient ainsi les limites de la politique fluviale menée jusqu'alors.

Malgré tout, le canal du Nord fut déclaré d'utilité publique par la loi du 23 décembre 1903. Pour sa réalisation, des crédits de 60 millions de francs avaient été prévus, dont 30 millions à fournir par un emprunt émis par la chambre de commerce de Douai<sup>1340</sup> et avec la garantie de douze compagnies<sup>1341</sup>, à l'exception toutefois notable de celle d'Anzin. De son côté, l'État s'était engagé à assumer tout accroissement du devis initial. Les travaux de creusement du canal au gabarit Freycinet de 300 t, lancés en 1907, semblaient assez avancés à la veille de la Première Guerre mondiale : sur les 100 millions de francs prévus au coût rectifié, 72 avaient été déjà employés, notamment 27 millions apportés par les douze compagnies houillères concernées<sup>1342</sup>. Pourtant, les émissions d'obligations de 1909, 1910 et 1911 pour financer l'emprunt émis par la chambre de commerce de Douai et gagé uniquement sur les péages censés être perçus lorsque le canal aurait été mis en fonction, n'avaient rencontré qu'un succès limité, ce qui montre les limites d'un financement privé pour les canaux. Leur utilité est souvent réelle, mais leur mode d'exploitation n'incite guère les investisseurs... Les compagnies houillères se trouvèrent dans l'obligation de procéder à l'acquisition de la presque totalité des titres. Les perspectives de ce canal n'étaient pourtant guère contestables, et sa non construction handicapait sérieusement les houillères des régions

---

<sup>1338</sup> *Les Voies navigables du Nord de la France vers Paris*, Comité central des Houillères de France, 1897.

<sup>1339</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.96.

<sup>1340</sup> Sur le rôle des chambres de commerce, voir *La Chambre de commerce et d'industrie de Paris. 1803-2003. Histoire d'une institution*, Paris, Librairie Droz S.A., 2003, 348p.

<sup>1341</sup> Aniche, Escarpelle, Ostricourt et les principales compagnies du Pas-de-Calais.

<sup>1342</sup> Marcel Gillet, « *Industrie et société à Douai au XIX<sup>e</sup> siècle* », in *Revue du Nord*, n° 241, avril-juin 1979, p.162.

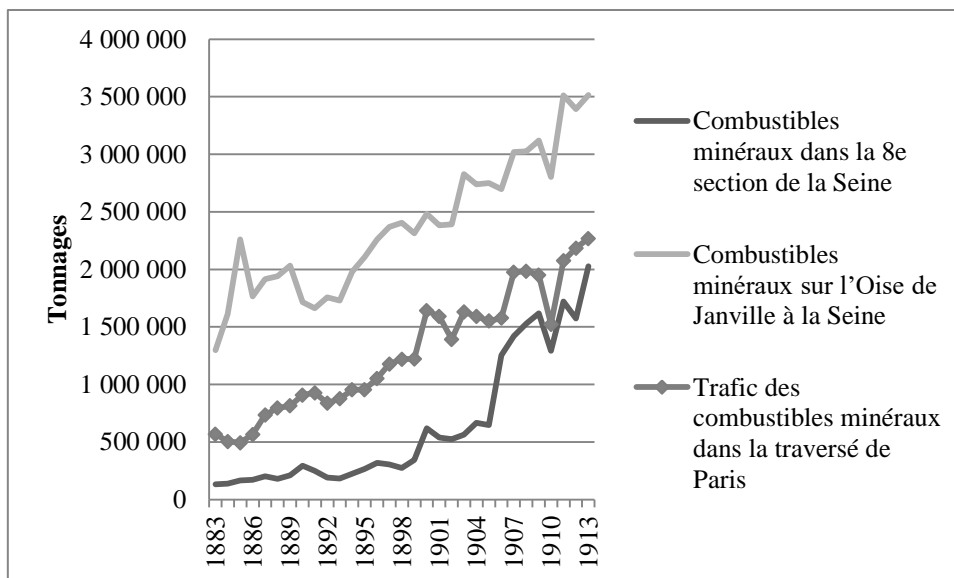


du nord de la France. Malgré les nombreux travaux d'amélioration réalisés, le canal Saint-Quentin avait montré ses limites. Les faits contredisaient le principe de la « tonne en plus » défendu par les ferristes, car eux-mêmes pouvaient éventuellement récupérer le trafic des canaux existants, encore qu'il ne fût pas certain que le transfert s'accomplisse de manière automatique, comme on a pu le voir à plusieurs reprises. De plus, cela signifiait davantage de contraintes administratives et matérielles aux compagnies de chemin de fer que dénonçaient les partisans de ce mode de transport. Pour les houillères, cela signifiait inévitablement limiter l'investissement, car leurs charbons ne pouvaient trouver de débouchés, pas simplement en termes de compétitivité, mais tout simplement, sur le plan strictement matériel, dans la mesure où les quantités extraites n'auraient pu être évacuées et donc écoulées. La montée en puissance des importations en provenance des ports de Normandie apparaissait inévitable, même si l'élément déclencheur s'avéra d'ordre conjoncturel, à savoir la catastrophe de Courrières. Comme le montre le tableau, même si l'on constate une évolution de fond, le trafic doublant sur la section entre Conflans et Rouen, passant de 300 000 à 600 000 tonnes, il connut la même augmentation, en une année, passant de 600 000 à 1,2 millions en 1906. Il n'allait plus descendre en-dessous de la barre du million de tonnes jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale<sup>1343</sup>. Cette évolution montrait une sérieuse déconnexion croissance entre l'offre et la demande, à la fois entre la production et les transports. La dénonciation de la prospérité de la batellerie en Basse-Seine dissimulait cette distorsion, la région parisienne poursuivait son développement, mais l'offre de combustibles s'avérait inadéquate. Encore une fois, il apparaît que les ferristes ont aggravé cette tendance, sans l'avoir prévu, en faisant reculer l'échéance de la construction du canal du nord. En effet, il s'agissait peut-être du seul projet de canal viable, ou tout au moins utile.

**Graphique 41. Trafic des combustibles minéraux sur la Basse-Seine, l'Oise et la traversée de Paris.**

---

<sup>1343</sup> En fait, la guerre allait encore accentuer cette évolution, les houillères, et tous les moyens de transport confondus, furent soit passés sous le contrôle allemand, soit servirent de théâtre d'opération pour les combats. Les Allemands avaient effectivement détruit tous les ponts existants sur les canaux du Nord et de Saint-Quentin. Bien que non achevé, les terrassements du canal du Nord servirent de tranchée pour la ligne Hindenburg établie au cours de l'hiver 1916-1917. Autant dire que les travaux à peine entamés avant la guerre devaient être repris complètement. Les troupes canadiennes entreprirent de traverser le canal à la fin de septembre 1918. Le canal de Saint-Quentin connut un sort à peu près identique, il constituait aussi un élément de la ligne Hindenburg. La traversée du canal représenta une phase cruciale de l'offensive des Cents-Jours qui conduisit à l'armistice. Le canal de Saint-Quentin était lui-aussi à reconstruire complètement.



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

### III. GESTATION AVORTÉE D'UN PORT DE PARIS FORMEL : ENTRE UTOPIE ET RÉALISME 1910-1914.

#### A. Un événement exceptionnel servant de catalyseur à la réflexion portuaire.

Malgré l'échec du plan Baudin, ses successeurs tentèrent de relancer le programme, ou tout au moins, de prendre des mesures susceptibles de répondre aux besoins du commerce et de l'industrie. Le 2 avril 1908, le ministre des Travaux publics, Louis Barthou, convia le Conseil général des Ponts-et-Chaussées à l'étude des améliorations qu'il convenait d'apporter au réseau navigable, en considérant l'avis des principaux organismes économiques concernés<sup>1344</sup>. Les réponses obtenues préconisèrent l'établissement d'un nouveau programme d'importance. En dépit de ces avis favorables, le Conseil général des Ponts et Chaussées rejeta tout en bloc les propositions<sup>1345</sup>, malgré les protestations, notamment de la part de

<sup>1344</sup> Lettre de M. Louis Barthou, ministre des Travaux publics, au Conseil général des Pont-et-Chaussées, 2 avril 1908.

<sup>1345</sup> Journal Officiel. Rapport de la Commission du Conseil général des Ponts et Chaussées, 30 avril 1909.

nombreuses chambres de commerce, à l'instar de celle du Rhône<sup>1346</sup>. Le rapport était paru au *Journal Officiel* du 29 juillet 1909, mais des inondations recouvrirent une partie du territoire et prirent, comme on le verra, une tournure catastrophique dans le bassin séquanien et allaient quelque peu remettre sur le devant de la scène la question de l'aménagement des voies navigables françaises.

Devenu à son tour ministre des Travaux publics, Jean Dupuy s'est efforcé de faire concevoir, en 1912 un nouveau programme fondé sur des méthodes financières censées se distinguer de celles qui avaient prévalu jusque-là. Il affirmait notamment faire davantage appel à l'initiative privée, ce en quoi il reprenait en fait la philosophie des programmes précédents, à l'exception du plan Freycinet.

Une commission extra-parlementaire des travaux de navigation a été instituée par le décret du 12 septembre 1912, envisagea la constitution d'un emprunt de 275 millions de francs à faire contracter par les collectivités départementales, villes chambres de commerce, etc. L'État devait se contenter de la garantie des annuités et l'affectation de ce nouvel emprunt devait être réservée à l'exécution de nouvelles entreprises. L'Administration fournit une liste des travaux jugés nécessaires : approfondissement et calibrage de la Basse-Seine afin d'améliorer la protection de la Ville de Paris et de sa banlieue contre les inondations, mise au gabarit Freycinet du canal de Berry, amélioration des voies du Nord, de l'Est et du Centre. Une somme de 100 millions restait disponible, les canaux de Montbéliard à la Saône, du Nord et de Marseille au Rhône devaient être réalisés à partir des ressources normales du budget. En outre, la loi de 1912 prévoyait la création de l'Office National de la Navigation.

Le tournant du XX<sup>e</sup> siècle avait constitué comme un terreau à la réflexion portuaire parisienne, et plus largement à la navigation intérieure. Bien qu'ayant eu peu de répercussions concrètes, la loi Baudin reflétait ce bouillonnement. L'idée de conférer un statut aux installations portuaires de la région parisienne faisait ainsi son chemin. Certains proposèrent l'unification des services des ports, rivières et des canaux parisiens<sup>1347</sup>. En 1908, la Ligue maritime française critiqua le manque de vue d'ensemble avec un port composé d'une juxtaposition d'installations rudimentaires. Elle préconisa la centralisation de l'administration des voies navigables du département de la Seine entre les mains d'une direction unique et autonomes chargée de coordonner tous les services. Par une délibération du 22 décembre 1909, le Conseil général de la Seine sollicita au ministre des Travaux publics la création d'une

---

<sup>1346</sup> D. Cusset, Réponse au Conseil Général des Pont-et-Chaussées, Office des Transports des Chambres de Commerce du Sud-Est, 1910.

<sup>1347</sup> Pierre Jolibois,

commission ayant pour but de procéder à la centralisation réclamée par la Ligue maritime française et d'instituer un conseil ou un comité où auraient été représentés entre autres : l'État, la Ville de Paris, la Chambre de Commerce, le Département de la Seine, la Préfecture de la Seine, les Syndicats et Compagnies de Navigation... Il était intéressant d'observer le rôle croissant du Conseil général de la Seine sur la question portuaire. En effet, il s'était déjà prononcé favorable aux projets Paris port de mer défendus par Bouquet de la Grye. Selon la même logique, il appuyait encore l'idée d'une direction unique qui en quelque sorte constituait le corolaire de Paris port de mer. En ce sens le conseil général de la Seine s'inscrivait dans la vision utopique de la question portuaire parisienne. Sans doute, ces prises de position reflétaient d'une perception de la capitale dépassant son strict périmètre. Ce glissement allait s'accélérer encore après la Première Guerre mondiale, notamment concernant les transports en commun<sup>1348</sup>.

Toutefois, face à l'inertie décisionnelle en matière portuaire et plus largement concernant la navigation intérieure, un élément déclencheur paraissait nécessaire. La crue de 1910 se révéla tout à fait opportune et en complète adéquation avec les aspirations des promoteurs de l'activité portuaire de la capitale.

Les crues historiques de 1910 jouèrent un rôle fondamental sur les politiques du port de Paris. Certes, comme on a pu s'en rendre compte, le contexte s'était révélé riche en réflexion depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. Économistes, juristes, publicistes, géographes s'étaient prononcés en faveur d'une réforme du statut des ports de la région parisienne. Le mot « réforme » semble peut-être impropre, dans la mesure où il s'agissait plutôt de la création d'un statut, que d'une réforme, étant donné le caractère très hétérogène des administrations en charge de la navigation parisienne. Les crues n'en constituèrent pas moins l'élément déclencheur.

Les crues de la Seine se distinguent de celles d'autres cours d'eau, dans le sens où aucune cause unique ne peut leur être imputée. Il s'agit plutôt d'une combinaison de facteurs, qui isolés, ne sauraient causer une inondation de vaste ampleur, mais qui ensemble, produisent des catastrophes du type de celles de 1910. D'ailleurs, la crue de 1910 n'était pas la première du genre, le siècle précédent avait été marqué par une série d'inondations très comparables. Celle de 1876 s'était révélée d'une certaine gravité, mais elle toucha surtout les banlieues aval (secteur de la plaine de Saint-Ouen, Asnières, Gennevilliers...) et amont (Joinville, Alfort, Charenton), ainsi que, il est vrai, les parties périphériques de la capitale :

---

<sup>1348</sup> Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Focales, Éditions Recherches, p.140.

Bercy, Javel et Grenelle... Cependant, il s'agissait essentiellement de zones industrielles et il faut le reconnaître, de quartiers soit déshérités ou encore au marge par leur caractère rural<sup>1349</sup>. Le cœur de la capitale, avait quant à lui, été relativement épargné. L'armée se trouva tout de même dans l'obligation d'évacuer dans l'urgence la population d'Alfort le 4 mars. Finalement, à l'apogée de la crue, le 17 mars, des eaux nauséabondes surgirent des égouts du VI et VII<sup>e</sup> arrondissements. Près de trois mille immeubles furent touchés. La presse locale lança des souscriptions en faveur des victimes, celles-ci rapportèrent près de 500 000 francs, somme remarquable si on la comparait au 70 000 francs débloqués par les pouvoirs publics... Ces inondations eurent tout de même une large répercussion, les Parisiens s'entassèrent sur les quais pour assister à la décrue le 20 mars. Malgré tout, la croyance était alors que le progrès technique pouvait prévenir contre une nouvelle inondation.

La particularité de l'inondation de 1910 ne consistait pas à son ampleur en tant que telle, mais aussi aux conditions mêmes de l'époque. En effet, de nouvelles technologies avaient émergé : cinéma, télégraphe, téléphone, photographie, électricité... Ces crues s'avèrent à plusieurs titres historiques, il s'agit de la première crue parisienne à avoir été filmée... Au fond, la grande nouveauté résidait dans le fait qu'elle bénéficia d'un retentissement tout à fait considérable<sup>1350</sup>. Les nouveaux modes de télécommunications permirent de suivre le cours des événements, non seulement en direct, mais aussi au niveau mondial. L'autre facteur décisif expliquant la portée de cette crue résidait sans doute dans l'essor urbanistique et industriel de la région parisienne. Par exemple, la commune de Gennevilliers qui n'avait été qu'une simple bourgade rurale jusqu'en 1876 devenait une cité industrielle<sup>1351</sup>...

En réalité, malgré son caractère impressionnant, la crue de 1910 n'a finalement qu'assez peu affecté le trafic global de la navigation fluviale dans la région parisienne. Il n'a connu qu'un infléchissement relativement modeste de -5,6%, compte tenu de cet événement exceptionnel. De manière compréhensible, dans la mesure où la traversée de Paris était devenue impraticable durant plusieurs semaines, le transit fut le plus touché en reculant de 41,4%. En fait, les arrivages qui formaient la composante majeure du trafic ont même

---

<sup>1349</sup> Comme on le verra, Gennevilliers était plus connu pour ses poireaux que pour ses industries. La partie de Colombes la plus affectée était précisément localisée dans la presqu'île de Gennevilliers qui n'était formée que d'une plaine alluviale, au contraire de la partie plus urbanisée, moins agraire aussi qui incluait aussi la ville actuelle de Bois-Colombes. Voir Georges Poisson, *Évocation du vieux Paris*, Paris, les Éditions de Minuit, 1960, pp.380-381 ; pp.394-396.

<sup>1350</sup> Il faut rappeler que l'inondation catastrophique à Toulouse en 1875 avait aussi connu un écho considérable, elle fut, entre autres, immortalisée par la nouvelle d'Émile Zola publiée en 1883. Voir Émile Zola, « L'inondation », in *Le Capitaine Burle*, 1883, G. Charpentier, pp.289-340.

<sup>1351</sup> Voir notamment A.P. D3S<sup>4</sup>/23 : Photographies de divers aspects de la commune de Gennevilliers pendant l'inondation.

progressé de 5,9%. En un sens, la hausse des arrivages a compensé en grande partie la chute du transit, en passant de 59% du trafic global à 64% entre 1909 et 1910 (contre respectivement 17% et 10% pour le transit). Cette évolution n'était pas anormale, dans la mesure où les conséquences des inondations exigeaient d'importer davantage de matériaux en tout genre. L'activité portuaire la plus affectée par cette inondation a été la sixième section de la Seine, c'est-à-dire la partie entre Issy-les-Moulineaux et Saint-Denis. Le trafic a effectivement chuté de 38 %. En revanche, la baisse a été nettement moins marquée en amont de Paris, avec un recul de 8 %<sup>1352</sup>.

Ce constat n'était pas si étonnant. En effet, les équipements portuaires ne consistaient le plus souvent qu'en des grues sur berges, et encore fallait-il noter que beaucoup de ces engins étaient des grues-flottantes. Comme on l'a déjà souligné, les crues étaient un phénomène relativement courant, il n'était pas rare que les quais de la Seine soient immergés, comme ce fut le cas en 1905 par exemple, les professionnels liés à l'activité fluviale étaient donc rompus à ce type de situation, au contraire des zones inondées, peu habitués à ce type de catastrophe. En définitive, le relatif sous-équipement portuaire contribua à atténuer les effets de la catastrophe. Les quais, - quand il existait - une fois libérés des eaux pouvaient reprendre rapidement du service, ce qui explique pourquoi le trafic n'a pas été touché de manière durable<sup>1353</sup>. En réalité, la montée des eaux a surtout constitué un problème pour la navigation, le tirant d'air des ponts se trouvant considérablement réduit, la traversée des ponts se révéla à certain moment quasiment impossible. De façon cynique, l'inondation a représenté à plusieurs titres une aubaine, car elle a sensibilisé les pouvoirs publics et l'opinion à la modernisation du réseau fluvial qui étaient intimement liés la préservation des crues et sur celle de l'outillage portuaire, de manière à le protéger des crues. Nonobstant les victimes et les pertes matérielles des populations, une catastrophe naturelle peut donc paradoxalement servir de vecteur de croissance économique<sup>1354</sup>. Mieux encore, la crue de 1910 a constitué un élément stimulateur pour l'industrie du bâtiment, dans Paris et sa banlieue, et par voie de conséquence, a contribué à relancer le trafic fluvial qui allait connaître une progression remarquable.

---

<sup>1352</sup>Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Année 1910.*

<sup>1353</sup> Le cynisme présente néanmoins certaines limites, dans la mesure où les inondations peuvent endommager en profondeur les murs de quai, ce qui était dommage dans la mesure où un certain nombre avaient été reconstruits.

<sup>1354</sup> Magali Reghezza-Zitt, *Paris coule-t-il ?*, Paris, Fayard, 2012, pp.82-84.

## B. Les commissions « Paris-Port-de-Mer » : un port impossible ?

---

### 1. Création des commissions pour imaginer l'avenir du port de Paris.

---

Une remise en cause de la gestion des rivières dans la région parisienne venait à l'ordre du jour. Les progrès incontestables accomplis au niveau de la canalisation de la Seine et de la navigation s'étaient révélés insuffisants. Amédée Jouy dans une brochure de 1912<sup>1355</sup> exhortant à constituer Paris comme port maritime, incrimina la mauvaise gestion des égouts comme une des causes aggravantes de cette crue<sup>1356</sup>. En effet, des dépôts solides auraient formé des digues naturelles qui, sous la pression du gonflement du fleuve, auraient inmanquablement cédé. Si la véracité de cette hypothèse mérite confirmation, elle ne montre pas moins que la gestion de la Seine méritait d'être repensée. Les questions d'aménagement des cours d'eau ne concernent pas exclusivement la navigation, mais de façon plus globale la sécurité générale. L'émotion à la suite de cette crue fut évidemment des plus vives. La Ville de Paris dut s'interroger sur les raisons de cette catastrophe et comment s'en prémunir<sup>1357</sup>. Dès le 9 février 1910, le ministre de l'Intérieur, M. Aristide Briand, soumit au président de la République qui l'accepta, un projet de décret instituant une grande commission composée de représentants du Conseil municipal de Paris, du Conseil général de la Seine, des savants et des praticiens «*jouissant d'une autorité*<sup>1358</sup>», des fonctionnaires des services techniques et administratifs en vue de rechercher toutes les mesures susceptibles de prévenir le retour de telles catastrophes ou d'en atténuer les effets. Il s'agissait de parer aux éventuelles critiques sur la gestion de la crise. Composées de quarante-deux membres, cette commission avait été chargée d'éclairer sur les causes des événements et de réfléchir à une meilleure prévention des risques<sup>1359</sup>. Cette commission comprenait notamment les fonctionnaires des Ponts-et-Chaussées, deux représentants du ministre de l'Agriculture, MM. Daubré et Dabat, le président de la Chambre de commerce de Paris et un membre de la Société des Ingénieurs

---

<sup>1355</sup> Archives de Gennevilliers 23/82.

<sup>1356</sup> Le préfet de l'époque, M. Lépine, n'avait effectivement rien trouvé de mieux que de décider de jeter les ordures parisiennes depuis les ponts de Tolbiac et d'Auteuil pour remédier à l'engorgement des égouts de la capitale... Il n'avait fait que reprendre les « méthodes » de son lointain prédécesseur, le baron Haussmann, qui s'il avait certes renforcé considérablement le réseau d'égout de la capitale (Victor Hugo l'admettait lui-même dans les *Misérables* dans son fameux chapitre sur les égouts de Paris), n'avait en rien résolu, voire aggravé la question de l'évacuation des déchets, en la reportant sur la banlieue. Voir Pascal Popelin, *Le jour où l'eau reviendra. 100 ans après la grande crue de 1910. La capitale inondée : une catastrophe à venir*, Paris, Jean Claude Cawsewitch, 2009, pp.58-63.

<sup>1357</sup> ACCIP IV-4.61 (12) : « Paris port de mer ». Rapport présenté, au nom de la Commission des Voies et Moyens de communication, par M. Mallet, adopté et converti en délibération par la Chambre de Commerce de Paris, dans sa séance du 8 novembre 1911, p.1.

<sup>1358</sup> Expression tirée d'un passage lui-même cité dans le rapport de M. Mallet (*Ibid.* p.2).

<sup>1359</sup> Pascal Popelin, *Le jour où l'eau reviendra. 100 ans après la grande crue de 1910. La capitale inondée : une catastrophe à venir*, Paris, Jean Claude Cawsewetch, 2009, p. 87.

Civils. Le président de la Commission fut l'éminent inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, également membre de l'Institut et du Conseil d'État<sup>1360</sup>, M. Alfred Picard. Le choix semblait assez naturel, dans la mesure où l'ingénieur était proche de la majorité du moment<sup>1361</sup> et il avait été ministre de la Marine sous le gouvernement Clemenceau entre le 21 octobre 1908 et le 29 juillet 1909. Par ailleurs, il avait été nommé commissaire général de l'Exposition universelle de 1900. Tout cela semblait contribuer à en faire l'homme de l'emploi. La chambre de commerce e » Paris regretta, malgré tout, l'absence d'économistes, qui auraient été à même d'évaluer l'ampleur du coût des dégâts.

## 2. Un changement d'échelle : l'extension vers la banlieue.

---

Dans le même temps, une commission administrative dite Paris-Port-de-Mer avait été instituée sur l'initiative du ministre des Travaux publics par arrêtés des 14 et 28 janvier et 1<sup>er</sup> avril 1911. Le 4 août, cette commission vota les premières conclusions que lui soumit la Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif concernant les améliorations et compléments dont les infrastructures portuaires parisiennes paraissaient nécessiter. Comme le suggère la dénomination de la commission, la polémique de Paris port de mer avait présenté au moins le mérite de sensibiliser l'opinion sur la question portuaire parisienne. Certains en vinrent même à juger que les travaux proposés par Bouquet de La Grye auraient permis de préserver la capitale de la catastrophe. En conclusion de leur ouvrage sur les crues de Paris, le géographe Auguste Pawlowski et son collègue Albert Radoux écrivirent : « *Et, peut-être, en fait, devra-t-on songer au projet de Bouquet de La Grye qui eût fait de Paris un port maritime, nous eût protégés contre les extravagances du fleuve*<sup>1362</sup> ». L'heure était donc à la surenchère des projets pharaoniques. Le député des Pyrénées orientales, M. Edmond Bartissol<sup>1363</sup>, a déposé au bureau de la Chambre un projet proposant le creusement d'un canal de dérivation qui se serait servi des fossés de fortifications de la rive gauche, de la porte d'Ivry à celle de Meudon. Ce canal était censé s'étirer sur une longueur de 9 kilomètres avec un tunnel de 4 350 m sous Montrouge, le reste étant à ciel ouvert. La dépense était évaluée à 10 millions de francs le kilomètre, soit un total de 90 millions, partiellement remboursé par les droits de péage imposé à la navigation transitant par Paris, et par les redevances versées par

---

<sup>1360</sup> Il a été appelé à la vice-présidence du Conseil d'État le 27 février 1912.

<sup>1361</sup> C'est-à-dire les gouvernements Aristide Briand, entre le 24 juillet 1909 et le 2 mars 1911, plutôt au centre à l'époque.

<sup>1362</sup> Auguste Pawlowski s'était pourtant montré plus mesuré sur la question dans son ouvrage sur les ports de Paris. Voir : Auguste Pawlowski, Albert Radoux, *Les Crues de Paris (VI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle) Causes, mécanisme, histoire, dangers. La lutte contre le fléau*, Paris, Berger-Levrault et Nancy, C<sup>ie</sup> Éditeurs, 1910, p.131.

<sup>1363</sup> Député siégeant chez les Républicains progressistes.



les commerçants locataires des quais<sup>1364</sup>. En somme, la navigation fluviale devait financer la protection des inondations. Cette dernière proposition ne pouvait guère aboutir dans le sens où la batellerie avait déjà fort à faire pour concurrencer les chemins de fer. De toute façon, parmi lesdits « commerçants sur les quais » figuraient de puissantes compagnies sablières qui auraient tout fait pour éviter une telle mesure. Plus ennuyeux encore, les inondations servirent de prétexte pour expulser, ou plus exactement, ne pas réinstaller certains ports et commerce dans la traversée de la capitale, les perspectives de financement semblaient ainsi des plus compromises...

De tout cela, il ressort que « Paris port de mer » joua un rôle déterminant dans la modernisation du port de Paris, ne serait-ce que parce qu'il obligea à envisager les installations portuaires de la région parisienne comme un ensemble cohérent. Le publiciste François Maury en profita pour faire rééditer son ouvrage sur le port de Paris, en le refondant très largement pour mieux le cadrer à l'actualité<sup>1365</sup>. Le « port de Paris » était ainsi devenu officiellement une réalité « grâce » aux inondations de 1910. Car si le Service de la navigation le dénommait ainsi dans ses statistiques, ce port n'avait pas d'existence palpable. D'ailleurs, celles-ci ne fournissaient même pas de données sur le trafic des ports dans la traversée de Paris. Cela témoignait à quel point les ingénieurs des Ponts et Chaussées raisonnaient avant tout en termes de flux, de circulation... Ils étaient peut-être persuadés de la disparition à plus ou moins long terme de l'activité intra-muros<sup>1366</sup>. Les commissions Paris-Port-de-mer allaient ainsi donner la consistance à ces installations portuaires disparates, qui leur manquaient encore.

La commission plénière adopta en 1911 huit résolutions. Celles-ci s'avéraient plus ou moins d'ordre général et il ne s'agissait que de suggestions. Faisait exception la première proposition qui concernait l'élargissement et l'approfondissement du bras de la Monnaie au cœur de Paris. En effet, l'écluse de la Monnaie montra non seulement son inutilité durant les inondations de 1910, mais plus encore, apparut comme un facteur aggravant. Cette mesure excédait donc le simple cadre de la navigation intérieure. Dans le même ordre d'idée, avait été imaginé un projet de dérivation de la Marne pour la protection de Paris contre les inondations. En outre, il était prévu d'ouvrir cette dérivation à la navigation des bateaux de 4 m de tirant d'eau et de la raccorder avec le canal de l'Ourcq, le long duquel devait être établis dans les

---

<sup>1364</sup> *Ibid.*

<sup>1365</sup> François Maury, *Le port de Paris*, Paris, Librairie Félix Alcan, troisième édition entièrement refondue, 1911, 307p.

<sup>1366</sup> En l'occurrence, à très long terme.

environs de Pantin et de Bobigny les bassins du nouveau port de Paris raccordés avec les voies ferrées de l'État et de la Grande Ceinture. Les nouvelles installations devaient être complétées par l'installation de deux ports en banlieue : l'un à Meaux, avec un quai de 1 000 mètres de longueur sur la rive droite de la Marne, relié aux chemins de fer de l'Est et à Gennevilliers, d'un quai de 2 500 m de longueur sur la rive gauche de la Seine, entre le pont du chemin de fer de Saint-Ouen à Ermont-Eaubonne et le pont du chemin de fer de Paris à Argenteuil, relié aux chemins de fer du Nord et de l'Ouest-État. À l'intérieur de Paris, on préconisa la construction et l'outillage des ports de Javel, Ivry-Austerlitz, de Bercy-Conflans qui devaient être raccordés avec les réseaux de l'Ouest-État, du PO, du PLM et de la Grande-Ceinture. Un quai de 500 m de longueur au moins était prévu sur la rive droite de la Marne, à Saint-Maur pour assurer une liaison avec les chemins de fer de l'Est. Simultanément aux propositions de la commission, le député de la Seine Vaillant réclama au ministre des Travaux publics Jean Dupuy la déclaration publique des travaux de prolongement du canal de l'Ourcq lors de la séance du 10 juin 1912. Ce projet était censé raccourcir le parcours des péniches venant du Nord d'une cinquantaine de kilomètres et recevoir un trafic entre deux et trois millions de tonnes. Il se fondait sur un rapport publié par le Syndicat de la Marine, appuyé par son vice-président Albert Morillon<sup>1367</sup>. Cependant, le coût énorme, soit 128 millions selon les promoteurs de ce projet eux-mêmes, ne suscita pas vraiment l'enthousiasme du ministre. D'autres voix, même au sein du milieu de la batellerie, contestaient la faisabilité du projet, mettant en cause notamment la baisse du fret attendue<sup>1368</sup>.

D'emblée, l'ampleur des mesures impressionne, et ce d'autant plus que hormis les canaux de Paris, il n'y avait eu guère de projets aussi ambitieux, mais plus encore, aussi globaux. Les mesures recommandées synthétisaient les problématiques de la fin du début du XX<sup>e</sup> siècle, à savoir le manque d'outillage public, de quais disponibles pour l'activité portuaire, le raccordement et la protection contre les inondations. Ce dernier point dévoilait toutefois une des limites de ce projet, les mesures anti crue primaient sur les aménagements liés à la navigation, ce qui en soi constituait une nouveauté par rapport à la période

---

<sup>1367</sup> AMB C-20.1, « La question du canal de l'Ourcq », in *Journal de la Navigation*, 7 septembre 1912.

<sup>1368</sup> AMB C-20.1, « En attendant le canal de l'Ourcq », in *Journal de la Navigation*, 23 novembre 1912. Il est fort possible que les compagnies de remorquages et de touage entre Conflans et la capitale ne voyaient pas d'un bon œil un projet concurrençant potentiellement leur activité. Cela étant, les prévisions de trafic attendues n'étaient pas si farfelues, dans la mesure où le canal de l'Ourcq accueillait un trafic annuel de près de 600 000 tonnes, avec des conditions de navigation très limitées. Il pouvait vraisemblablement recevoir au moins un trafic entre 1 et 2 millions de tonnes.

antérieure<sup>1369</sup>. On constate encore un changement d'échelle, les mesures préconisées pour l'équipement des banlieues dépassaient largement celles en faveur de Paris intra-muros. Encore fallait-il remarquer que les aménagements touchaient essentiellement la périphérie fluviale de Paris : Javel, Austerlitz... Comme l'avait montré le port d'Ivry, une des préoccupations de ce début du XX<sup>e</sup> siècle consistait dans le raccordement. Et en effet, les projets de ports raccordés étaient aussi abondants qu'ambitieux. Il faut d'ailleurs remarquer que les compagnies de chemins de fer étaient particulièrement bien représentées dans ces commissions<sup>1370</sup>. Le changement d'échelle apparaissait donc fort remarquable, car il ne se bornait pas simplement la banlieue limitrophe à Paris, mais s'étendait à des zones plus lointaines (Meaux par exemple). Cela témoignait d'une vision plus globale, celle d'un « grand Paris » (même si le mot n'est pas employé explicitement). Cela en dit long sur la conscience des acteurs sur l'extension future de l'agglomération parisienne. Néanmoins, ces derniers se montraient parfaitement conscients que les aménagements proposés ne pouvaient s'accomplir que sur le long terme, réalisme souligné par la septième proposition : « *Dans tous les cas, l'extension des ouvrages du port de Paris et la construction des ouvrages annexes devront être poursuivies par échelons suivant un programme assez souple pour qu'il soit possible d'en proportionner l'exécution aux besoins du trafic et d'y apporter, dans la mesure utile, les modifications suggérées par l'expérience*<sup>1371</sup> ».

L'adoption des premières propositions de la Commission servirent de base de travail aux trois sous-commissions s'occupant de questions plus spécifiques, à savoir celle chargée de l'étude du régime administratif du port de Paris amélioré, la sous-commission du régime fiscal et la sous-commission des tarifs d'exportation. Les deux premières représentaient les deux volets essentiels de la question du port de Paris : quel statut adopter pour les organes gérant les installations portuaires ? La question fiscale s'avère également fondamentale, car il fallait réfléchir au financement de ce vaste programme. Par ailleurs, un des principaux obstacles à une coordination globale des ports résidait dans le fait que les canaux étaient les seules voies navigables payantes. Les revenus liés à l'exploitation et la vente de l'eau

---

<sup>1369</sup> La Commission administrative Paris-port-de-mer fut instituée à la suite d'une commission dévolue à la protection contre les inondations. Il s'agissait sans doute aussi pour les commissionnaires de la commission Paris-port-de-mer de montrer l'intérêt de leur propre travail en injectant ici ou là des mesures contre les crues, ne serait-ce pour ne pas laisser croire à l'opinion publique, qu'elle ne servait que des intérêts privés...

<sup>1370</sup> Figuraient effectivement MM. Mauris, directeur de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, Nigond, directeur de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, Weiss, directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et Sartiaux, ingénieur en chef de l'exploitation du chemin de fer du Nord. On pouvait encore ajouter M. Fontaneilles, directeur des Chemins de Fer au Ministère des Travaux publics.

<sup>1371</sup> AMB C 100-5, Commission administrative de Paris-Port-de-Mer, Rapport définitif adopté par la Commission plénière dans sa séance du 15 juillet 1914, pp.3-4.

constituaient un « trésor de guerre » auquel la Ville de Paris pouvait difficilement renoncer, dans un contexte de fiscalité directe encore limitée, alors même que les canaux couvraient une aire géographique dépassant largement le périmètre intra-muros. Le débat autour du port de Paris se rapprochait de celui de la suppression des octrois parisiens<sup>1372</sup> qui anima le débat public à la Belle Époque. Cette dernière question bénéficiait d'un certain soutien de l'opinion, des politiques et des milieux d'affaires... Et de la même façon, elle n'allait se concrétiser que bien plus tard. Les octrois et la gestion des ports parisiens étaient des héritages du Consulat qui bien que dénoncés, pour leur caractère « archaïque », personne n'avait finalement pas trouvé de solution de rechange. Au point que l'on pouvait s'interroger s'ils ne satisfaisaient pas, au moins pour une part, certains protagonistes : certains marchands et industriels s'étaient accaparés les surfaces de quais disponibles à moindre coût, tout en se préservant d'une concurrence éventuelle, les services de la navigation et la préfecture de Police se montraient jalouses de leurs prérogatives, tandis que la Ville percevait la précieuse rente des eaux de l'Ourcq... Dans ces conditions, ces « reliquats » d'une période pourtant révolue allaient être maintenues bien après la Première Guerre mondiale, et cela pour des raisons assez similaires... En effet, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les taxes issues des octrois représentaient près de la moitié des ressources ordinaires de la Ville de Paris et couvraient l'équivalent des intérêts de la dette, des dépenses d'instruction primaire et environ la moitié des frais d'assistance publique... Autrement dit, comme les revenus liés aux eaux de ses canaux, la ville pouvait difficilement s'en passer. Si la population parisienne avait crû de près d'un quart entre 1876 et 1900, les dépenses de la ville avaient progressé bien plus rapidement, soit près de la moitié<sup>1373</sup>. Comme on l'a vu, les dépenses sociales avaient augmenté dans de fortes proportions, mais la dette laissée par Haussmann pesait dans des proportions considérables, soit annuellement entre le tiers et la moitié du budget<sup>1374</sup>.

### **3. Quel régime administratif pour le port de Paris ?**

---

#### **a) Des services exclusivement techniques.**

Les trois Sous-Commissions se réunirent ainsi le 3 mai 1913 et le 21 février 1914. La Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif déposa un second rapport

---

<sup>1372</sup> Philippe Lacombrade, « Chronique d'une réforme avortée : l'échec de la suppression des octrois parisiens à la belle époque (1897-1914). », in *recherches contemporaines*, n° 5, 1998-1999, pp.77-107.

<sup>1373</sup> G. Cadoux, *Les finances de la ville de Paris de 1798 à 1900 suivies d'un essai de statistique comparative des charges communales des principales villes françaises de 1878 à 1898*, Paris, Berger-Levrault, 1900, 821p.

<sup>1374</sup> Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1993, pp.185-186.

préliminaire en date du 15 novembre 1911<sup>1375</sup>. Il fallait déjà s'entendre par ce que l'on nommait « port de Paris », car « *Le port de Paris ne constitue pas aujourd'hui une entité définie d'une manière invariable*<sup>1376</sup> ». Le rapport notait qu'à la différence des ports maritimes où les chambres de commerce jouèrent un rôle essentiel dans leur modernisation en dotant leurs quais d'engin de déchargement et de magasinage, celle de Paris borna son action à établir le raccordement d'Ivry sans avoir envisagé établir et exploiter un outillage général du port en rivières. Le rôle de la chambre de commerce de Paris « *dont les préoccupations sont complexes*<sup>1377</sup> » différait quelque peu de celui des villes portuaires, en raison de la taille de la capitale, mais aussi bien sûr, parce que sa relation avec la navigation n'était pas aussi évidentes... Les établissements publics régionaux institués, chambres ou syndicats de navigation, dont deux ministres des Travaux publics, MM. Yves Guyotet Pierre Baudin songèrent à la création d'organes qui dans leur pensée devaient jouer pour les voies navigables un rôle analogue à celui des chambres de commerce dans les ports maritimes n'avaient pas reçu la consécration législative. Une des conséquences de ces abstentions et échecs consistait en l'absence d'outillage public sur les quais du port en rivière.

L'initiative privée n'avait de son côté remédié que très imparfaitement à cette absence. L'exception la plus notable était l'outillage de la concession de la société Paris-Austerlitz, mais il n'intéressait qu'environ 500 m<sup>2</sup> de quais... Les installations spéciales de déchargement établies par de gros industriels au droit de leurs établissements riverains ne concernaient que des trafics bien spécifiques, or « *les doléances que soulève la gestion du port municipal ne sont pas moindres que celles qu'on adresse au port en rivière. L'outillage qu'il comporte est, dit-on, aussi insuffisant, l'Administration aussi imprévoyante au point de vue commercial*<sup>1378</sup>. »

Les critiques qui s'élevèrent contre le régime administratif du port de Paris avaient pris corps depuis quelques années, soit dans les travaux de publicistes tels que François Maury sur le port de Paris, soit dans les délibérations de collectivités importantes et de corps d'élus. Il était à noter que la brochure de Maurice Bellecroix<sup>1379</sup> avait été adressée à la Commission et donc constituait une de ses références. Parmi les corps élus et collectivités, la Ligue Maritime Française, avait émis un vœu, en novembre 1908, par lequel, après avoir déploré que le port

---

<sup>1375</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911.

<sup>1376</sup> *Ibid.*, p.1.

<sup>1377</sup> *Ibid.*, p.3.

<sup>1378</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>1379</sup> Maurice Bellecroix, *Le port de Paris*, Paris, Éditions de la Ligue maritime, 1911, 45p.

de Paris n'était alors encore qu'une juxtaposition d'installations rudimentaires exploitées sans vues d'ensemble, après avoir imputé l'insuffisance du port en grande partie à la dualité des administrations qui s'en partageaient la gérance. Elle préconisa de centraliser l'administration des voies navigables du département de la Seine entre les mains d'une direction unique et autonome chargée de coordonner tous les services. Le vœu de la Ligue Maritime fut transmis par voie de pétition au Conseil général de la Seine et transformé par ce dernier en délibération le 22 décembre 1909 par laquelle l'Assemblée départementale sollicitait ministre des travaux publics pour mettre à l'étude la question de la réorganisation administrative du port de Paris. Cette étude devait être entreprise soit par une commission mixte composée de représentants du ministère des Travaux publics, de la Ville, de l'Inspection de la Navigation, des syndicats bateliers et de toute autres personnes que leurs compétences en matière d'exploitation de voie navigables retenues par le ministre. Cette commission avait pour objet de centraliser l'administration du port de Paris et ses annexes, c'est-à-dire des voies navigables du département de la Seine entre les mains d'un directeur unique et autonome chargé de coordonner tous les services. La délibération s'acheva par ce que devait être dans la pensée du conseil général de la Seine la direction du port de Paris.

Dans son discours inaugural, le président Picard invita la commission à passer en revue les différentes modalités d'administration du port : action directe de l'État, intervention de la chambre de commerce de Paris, du département de la Seine, de la Ville de Paris, des communes, soit isolément, soit en participation, institution d'un organisme comparable à celui qui venait d'être proposé aux ports de mer, concession à l'industrie, etc. La question du régime administratif du port privé de Paris devait alors s'envisager dans toute son amplitude, en tenant compte de la réalisation éventuelle des améliorations et extensions déjà admises par la Commission.

Dans sa séance du 3 mai 1913, la Commission de l'Outillage et du Régime administratif avait discuté le deuxième rapport préliminaire qui avait dressé le 15 novembre 1911 en vue de servir de base à la délibération. La commission rappela le régime administratif du « port de Paris » et exposa les différents régimes en vigueur dans les ports maritimes : port d'État, ports municipaux, ports gérés par l'industrie privée, ports gérés par des établissements ; la commission présenta les diverses combinaisons susceptibles d'être adoptées pour le port de Paris. Les premières de ces combinaisons envisageaient le groupement de tous les éléments devant former le port de Paris en un unique faisceau, relevant d'une seule et même autorité et une direction unique. Ces combinaisons supposaient l'application au port d'un régime unitaire ou bien de régimes distincts aux diverses parties du

port. Le régime unitaire que réclamaient la Ligue maritime Française et le Conseil général de la Seine impliquait la tutelle de l'État, ou de la Ville ou encore d'un établissement public. D'emblée, il semblait impossible d'instituer un régime unitaire au profit de l'industrie privée, car l'État et la Ville de Paris n'étaient pas disposés à remettre les ouvrages sous leur gestion à un concessionnaire privé. La ville de Paris avait en effet racheté en 1861 le canal Saint-Martin et en 1876 les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, et elle n'entendait pas les remettre à une compagnie privée, ayant déjà eu des difficultés avec la compagnie précédente.

Cette combinaison supposait un engagement effectif des entités précitées, or il n'était pas certain, pour ne pas dire absolument certain, qu'elles étaient réellement prêtes à s'engager dans cette voie. L'État français s'impliquait de façon grandissante dans la politique ferroviaire<sup>1380</sup> et la Ville de Paris ne pouvait guère renoncer aux revenus qu'elle percevait des canaux. Dans ces conditions, une seconde combinaison fut avancée. Censée plus pragmatique, plus souple, elle s'inscrivait dans le cadre des régimes distincts aux diverses parties du port de Paris. D'ailleurs, elles s'avéraient finalement aussi multiples que floues. Elles pouvaient impliquer le recours à l'industrie privée pour les extensions projetées, l'institution d'un établissement public pour la gestion d'une partie du port, l'amélioration de l'outillage du port en rivière par une ou plusieurs concessions accordées à la chambre de commerce de Paris ou à des sociétés particulières. Cette combinaison n'excluait cependant pas totalement l'unification du port de Paris, celle-ci pouvait tout au moins se concrétiser via l'institution d'une commission permanente groupant les divers organes intéressés à son administration et son exploitation. Si cette possibilité avait été envisagée, elle n'avait pas pour autant été retenue par le rapport préliminaire, mais en avait, au contraire, montré les limites<sup>1381</sup>.

Le ministère des Travaux publics s'était borné jusqu'alors à la construction des ouvrages essentiels des ports et voies navigables en laissant le soin aux usagers d'en améliorer l'utilisation par l'installation d'outillage en général confiés à des établissements publics. La situation semblait différente en Allemagne<sup>1382</sup> où les petits États, les villes hanséatiques et le royaume de Prusse lui-même, intervenaient directement dans l'établissement de l'outillage des ports et dans leur exploitation sans craindre de « *reproche d'étatisme qui ne manquerait pas d'être opposé en France à des inventions analogues. Il serait sans doute difficile*

---

<sup>1380</sup> Yasuo Gonjo, « Le "Plan Freycinet" (1872-1882) : un aspect de la grande dépression économique en France », *Revue historique*, n° 503, juillet-septembre 1972, p. 74.

<sup>1381</sup> AMB C 100-5, Commission administrative de Paris-Port-de-Mer, Rapport définitif adopté par la Commission plénière dans sa séance du 15 juillet 1914, p.5.

<sup>1382</sup> B. Auerbach, « La Moselle et la Sarre dans le programme intérieure de l'Allemagne », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 novembre 1907, pp.352-362.

*d'obtenir qu'il soit fait pour le port de Paris une exception aux règles en vigueur, et les résultats d'une exception de ce genre seraient forcément douteux*<sup>1383</sup>.»

L'unification administrative du port de Paris au profit d'un service d'État soulevait en outre un problème avec la municipalité, propriétaire des canaux. Le canal de l'Ourcq remplissait une double fonction, la fonction navigable et l'alimentation des autres canaux pour leur navigation, ce qui en soi, ne posait pas de difficultés quant à la rétrocession à un organisme unifié gérant le port de Paris, mais il constituait par ailleurs une rigole d'alimentation dont les eaux servaient à l'arrosage des rues de Paris. L'affection des eaux de l'Ourcq aux besoins urbains avait été l'objet d'une discorde la Ville et la compagnie concessionnaire, surtout lors des périodes de sécheresse.

Une réorganisation du port de Paris qui tendait à unifier son régime administratif, en plaçant directement sous l'action de l'État le port municipal existant, devait avoir au préalable un accord avec la Ville réglementant l'usage des eaux de l'Ourcq et fixant leur répartition de façon à mettre la navigation à l'abri de prélèvements abusifs. L'accord considéré devait alors stipuler, selon le rapport Joly, que le cube des eaux en provenance du canal de l'Ourcq et envoyé dans les conduites de distribution urbaine ne dépassât pas un maximum forfaitaire, de façon à réserver aux besoins de la navigation une alimentation convenable et à lui permettre de bénéficier des améliorations qui étaient apportées dans son intérêt à l'alimentation du canal.

Ces améliorations qui apparaissaient alors nécessaires, s'imposaient encore davantage s'il était donné suite au projet de dérivation de la Marne et au développement du port de Paris qui en était solidaire. Celui-ci, comprenait effectivement l'établissement entre la dérivation et le canal de l'Ourcq d'un canal de raccordement qui devait emprunter son alimentation à la voie dominante, autrement dit le canal de l'Ourcq.

Ce dernier devait suivre les besoins des trois canaux, dont un à grande section et l'autre à trafic probablement intensif. L'accord relatif à la répartition des eaux provenant du canal de l'Ourcq étant conclu, il demeurait à éviter les autres conditions de la cession par la Ville des canaux formant le port municipal. Les recettes à cette époque de ce dernier en provenance des péages un droit de navigation, des locations de terrain, des ventes d'arbres, des droits de navigation, des droits de chasse ou de pêche... S'élevaient à 1 300 000 francs en chiffres ronds et constituaient la contrepartie des dépenses d'entretien et de personnel

---

<sup>1383</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911, p.14.



s'élevait à 820 000 francs, auxquelles il fallait ajouter jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1922 les annuités de rachat<sup>1384</sup>.

Un rapport de la 6<sup>e</sup> Commission de la Ville présenté en 1910 devant le conseil municipal montra que les dépenses qu'elle avait consacré à l'établissement et à l'amélioration des canaux étaient amorties par les économies résultant de la fourniture de l'eau amenée annuellement par le canal de l'Ourcq et employée pour le service public et industriel. Le prix de revient du mètre d'eau puisée en Seine et relevé à la hauteur du bassin de la Villette, c'est-à-dire de 24,56 m était alors évalué à 0,02 francs<sup>1385</sup> en tenant compte des dépenses de fonctionnement et l'amortissement des dépenses d'établissement. Il procurait une économie totale annuelle de 900 000 francs appliquée au cube de 45 000 000 m<sup>3</sup> « *et ce chiffre a été bien dépensé pendant la majeure partie du 19<sup>ème</sup> siècle, où es machines élévatoires étaient moins perfectionnées qu'aujourd'hui*<sup>1386</sup>. »

Or, la Ville de Paris était censée être entièrement libérée de la charge du rachat des canaux dans les dix années ultérieures si bien qu'elle se trouvait jouir du port et des canaux d'un revenu de 500 000 francs environ prélevé en majeure partie des droits perçus sur la navigation et qu'elle considérait elle-même comme un revenu net, et d'un volume de 130 000 m<sup>3</sup> d'eau acheminé gratuitement dans des conduites de distribution. Ces chiffres devaient fournir les bases de la convention qu'il y avait lieu de négocier entre la Ville et l'État s'il fallait mettre sous l'action directe de ce dernier l'ensemble des installations du port de Paris. L'adoption de cette première forme de régime unitaire avait pour conséquence la mise à la charge de l'État de la dépense des travaux d'amélioration et d'extension reconnus pour le port de Paris : « *Elle risquait de soulever des difficultés à peu près insolubles, alors même que la Ville de Paris verserait à l'État, à titre de fonds de concours, une part importante des frais de premier établissement*<sup>1387</sup>. »

#### **b) Régime unitaire institué au profit de la Ville.**

Le régime unitaire envisagé pour le port de Paris pouvait être institué au profit de la Ville et cette combinaison avait été préconisée par François Maury qui dans son ouvrage sur

---

<sup>1384</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911, p.16. Pour le canal Saint-Martin : 190 000 francs. Pour les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis : 540 000 francs. Total : 720 000 francs.

<sup>1385</sup> En 1910.

<sup>1386</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911.

<sup>1387</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911, p.17.

le port de Paris préconisait l'application à la capitale<sup>1388</sup> d'un régime comparable à celui d'Anvers. Le régime de « *l'autonomie* » municipale présentait pour ses partisans l'avantage d'un retour à l'ancienne tradition remettant au prévôt des marchands et à ses échevins l'exploitation du port. Tout en conservant ses droits sur le cours même de la Seine. L'État, cédait à la municipalité l'entretien et l'exploitation des ouvrages en rivière et le soin de leurs extensions et améliorations. Tout cela était censé permettre instituer une direction unique et responsable. Or, l'établissement de ce régime exigeait lui aussi de modifier complètement les errements antérieurs. Si la remise à la Ville du port en rivière avait comme conséquence l'extension pure et simple à ce dernier des méthodes d'exploitation et la taxation qui était alors de vigueur sans être composée par une supériorité de l'outillage public même si : « *les intéressés n'y trouveraient sans doute aucun avantage*<sup>1389</sup>. »

Les difficultés liées à la confusion de l'alimentation des canaux de la Ville et du Service de la distribution des eaux pour les usagers publics et industriels subsistaient quand même, au détriment des voies navigables et de ports dont l'exécution de la Marne et des travaux s'y rattachant, auraient accru l'importance<sup>1390</sup>. Les partisans du régime unitaire municipal ne méconnaissaient pas la valeur des objections des adversaires de la municipalisation et ils proposaient d'y obvier en formant la direction du port sous la forme d'un grand service autonome censé disposer, à l'instar de l'Assistance publique, d'une certaine liberté de mouvement sous le contrôle du conseil municipal<sup>1391</sup>. Cette conception se rapprochait en fait de celle d'un régime unitaire au profit de l'établissement public. Dans la pensée de ses promoteurs, le service municipal du port de la Ville devait être doté puissamment pour réaliser rapidement, avec le concours financier de l'État, toutes les améliorations et extensions estimées indispensables.

### **c) Le rôle de la chambre de commerce de Paris.**

Les partisans de la chambre de commerce de Paris tant qu'organe administrateur du port unifié se référaient au rôle que les chambres consulaires des villes maritimes avaient joué dans l'outillage et plus généralement dans le développement des ports à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle

---

<sup>1388</sup> En plus de son histoire du port de Paris, François Maury avait rédigé une étude sur le port d'Anvers.

<sup>1389</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911.

<sup>1390</sup> *Ibid.*, p.18.

<sup>1391</sup> Avant la guerre, il y eut des tentatives de redéfinir le statut des ports maritimes, consulter le rapport de Charles Chaumet à ce sujet, dans l'annexe au procès-verbal de la 2<sup>e</sup> séance du 18 février 1910.

et du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1392</sup>. Pourtant, cette solution n'avait pas été retenue, car on considérait que les chambres de commerce étaient avant tout des organes consultatifs et non exécutif et que leur cratère local ne pouvait comprendre les intérêts plus globaux que représentaient un port, en particulier pour les questions de transit qui intéressaient l'hinterland.

Le rôle de la Chambre de commerce de Paris semblait ambigu, dans le sens où elle avait une vocation qui excédait le cadre strictement local<sup>1393</sup>. Cette ambivalence tenait sans doute à la nature des ports de la région parisienne, et à la vocation d'une chambre consulaire non exclusivement dévouée à des activités maritimes. Les chambres de commerce françaises paraissaient avoir au contraire pris une part bien plus active pour l'amélioration de l'outillage et l'établissement de magasins dont elles s'étaient faites les gérantes<sup>1394</sup>. Cependant, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914, le régime allait évoluer plus tard avec l'instauration des premiers statuts de ports autonomes. Quoiqu'il en soit, selon l'aveu même du président de la chambre consulaire parisienne, cette institution s'était relativement désintéressée à tout établissement d'outillage public généralisé, et même à vocation, en dehors du port de raccordement d'Ivry. En outre, la chambre consulaire reconnaissait qu'une part significative de ses mandats, liés aux industries et au commerce de luxe, n'éprouvaient qu'un intérêt limité pour le mouvement du port, si bien qu'elle aurait dû faire appel à des administrateurs spéciaux pour gérer l'établissement d'un régime unitaire... Néanmoins, M. David-Mennet fit part d'une évolution dans les idées de la Compagnie, contrastant avec celles prévalant au moment de l'établissement du port d'Ivry. La chambre se montrait apparemment plus concernée par rapport à la question de l'outillage portuaire parisien, elle se déclarait prête à occuper une part active à son développement. De façon plus prosaïque, elle revendiqua la gestion des Entrepôts de douane dont la concession expirait en 1914. Elle se proposait de coopérer en vue de l'établissement des outillages reconnus indispensables sur les quais du port en rivière, tant dans l'enceinte de Paris que sur les quais des communes suburbaines. En revanche, elle se montrait plus prudente concernant le port municipal<sup>1395</sup>. La Compagnie déclara son vœu de poursuivre avec la Ville des tractations pouvant aboutir à une participation de l'assemblée

---

<sup>1392</sup> Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, pp.173-192.

<sup>1393</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911, p.20.

<sup>1394</sup> Édouard Détraux, *Étude sur la coopération des établissements publics et principalement des chambres de commerce à l'aménagement et l'exploitation des ports de commerce*, Paris, Henri-Jouve, 1903, pp.90-91.

<sup>1395</sup>

consulaire à l'amélioration de l'outillage, voire la gestion du bassin de la Villette et du canal Saint-Denis.

La tâche initiale de la sous-commission consistait à se prononcer ou bien en faveur de l'institution d'un régime administratif unitaire pour l'ensemble du port de Paris, ou bien appliquer des régimes distincts à ses diverses composantes. Les vœux exprimés par la chambre consulaire l'incitèrent à ne pas retenir l'hypothèse d'un régime unitaire. La gestion exclusive par l'État ne paraissait guère envisageable. L'administration des Travaux publics ne montrait effectivement que peu d'enthousiasme à étendre son action au port municipal et que l'institution d'un régime lui conférant l'administration du port dans sa globalité incluant les installations intra-muros, les ports en rivières du département de la Seine et certains situés en Seine-et-Oise. À l'inverse, l'institution d'un régime unitaire au profit de la Ville de Paris recevait encore moins les suffrages.

Certains craignaient une extension des méthodes d'exploitation et surtout de la taxation en usage dans le port municipal. Plus largement, l'application de la municipalisation aux ports maritimes ne paraissait n'avoir rassemblé que peu de partisans. Au fond, à la municipalisation, il n'y avait qu'un pas vers la nationalisation, ce qui n'était guère envisageable dans un contexte encore très libéral : *« on a considéré comme peu opportun d'exposer les villes à la tentation d'appliquer aux services communaux des recettes prélevées sur la navigation, en les chargeant d'une tâche en partie commerciale à laquelle ne se prêtent ni leur organisation ni leur mode d'élection<sup>1396</sup> »*. Pourtant, la conception unitaire avait été proposée par M. Robaglia en renvoyée à l'étude par le Préfet de la Seine, par délibération du 26 décembre 1912. Cette conception consistait à inclure dans le port de Paris au sens large, la Seine depuis Port-à-l'Anglais jusqu'à la limite amont du port de Rouen. M. Robaglia suggérait également de concéder cet ensemble à la Ville. Celle-ci y aurait perçu des droits de navigation et d'occupation temporaire des abords du fleuve, ainsi que les diverses surtaxes sur les transports. Il demeurait la possibilité d'une gestion d'un port de Paris unifié à un Établissement public existant ou créé spécialement. L'idée de remettre l'administration et l'exploitation des ports aux chambres consulaires était en vogue. Pourtant, elle n'a été finalement que peu retenue pour les ports maritimes. Dans ces conditions, cette idée paraissait encore plus utopique pour le port de Paris. Au nom de la chambre de commerce de Paris, M. Mallet s'opposa avec fermeté à l'établissement de l'institution à Paris d'un consortium ou d'un conseil d'administration comparable à celle que le Conseil général de la Seine avait

---

<sup>1396</sup> AMB C 100-5, Commission administrative de Paris-Port-de-Mer, Rapport définitif adopté par la Commission plénière dans sa séance du 15 juillet 1914, p.6.

réclamé dans une délibération du 22 décembre 1909. Cela signifiait accorder un rôle excessif à la chambre de commerce, mais mal défini par la législation. Il semblait ainsi manquer un cadre juridique adapté à un ensemble portuaire aussi singulier. L'organisation en mise en place sous le Consulat paraissait difficile à réformer<sup>1397</sup> : « *cette organisation, qui remonte au Consulat et qui porte la forte empreinte des créations administratives de cette époque, est, comme on l'a déjà fait remarquer, plus facile à critiquer qu'à remplacer, et l'institution d'un régime unitaire, qui soulèverait des difficultés sérieuses et diverses, ne saurait en tout cas aboutir avant l'expiration de longs délais* <sup>1398</sup> ». Les administrations en cause -services municipaux, Ponts et Chaussées et Préfecture de police- ne semblaient guère enclines à céder leurs prérogatives, notamment la Ville de Paris qui percevait des taxes sur l'exploitation des canaux. Au bout du compte, les discussions de la Sous-Commission aboutirent en faveur du maintien du *statu quo* : « *La Sous-Commission estime donc que, quels que soient les avantages, peut-être théoriques, revendiqués en faveur du système unitaire par ses partisans, il est préférable de conserver des régimes distincts pour les diverses parties du port de Paris*<sup>1399</sup> » Personne ne semblait vouloir se lancer dans une telle aventure, ce qui explique pourquoi les commissions n'aboutirent qu'à peu de choses concrètes.

La proposition la plus ambitieuse de ces commissions fut sans doute la création d'un vaste ensemble portuaire dans la presqu'île de Gennevilliers. Le projet demeurait pourtant flou : port industriel, de raccordement, maritime... Que désirait-on construire au juste ? Les partisans de Paris port de mer y voyaient l'opportunité de créer un avant-port intérieur ouvert à la navigation maritime. D'autres pouvaient y percevoir un avant-port dont la vocation consisterait à recevoir les marchandises transitant par les ports de Manche. D'autres encore rêvaient à un vaste port industriel... Toutefois, la durée même des travaux pour créer un tel établissement renforçait la confusion quant à la vocation de celui-ci. En effet, il y avait fort à parier que les conditions économiques allaient sensiblement varier dans le temps. En résumé, tout le monde y voyait ce qui l'arrangeait. En même temps, cette confusion pouvait rassurer les compagnies de chemin de fer, étant donné leurs réticences à l'égard des ports de raccordements. Nonobstant, l'établissement de ce port apparaissait naturel au regard de l'évolution du trafic en Basse-Seine, car il pouvait constituer un terminal entre les arrivages des ports de Normandie et des charbons en provenance des régions du Nord et de la Belgique.

---

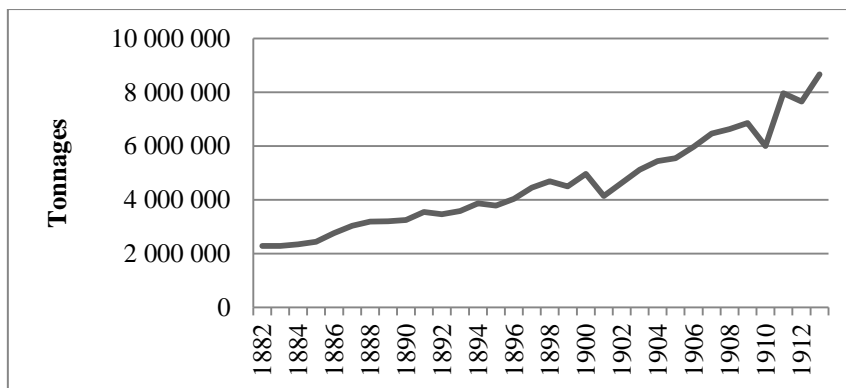
<sup>1397</sup> ACCIP IV-4.61 (12), Commission Administrative de Paris port de Mer, G. de Joly, Sous-Commission de l'Outillage et du Régime administratif. 2<sup>ème</sup> rapport préliminaire, 15 novembre 1911.

<sup>1398</sup> AMB C 100-5, Commission administrative de Paris-Port-de-Mer, Rapport définitif adopté par la Commission plénière dans sa séance du 15 juillet 1914, p.7.

<sup>1399</sup> *Ibid.*

L'évolution du trafic entre la proche banlieue et Conflans-Sainte-Honorine était éloquent, comme le montre le graphique ci-dessous :

**Graphique 42. Tonnages effectifs sur la 7<sup>e</sup> section de la Seine (de la Briche jusqu'à Conflans) 1882-1913.**



Source : Ministère des travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure pour les années 1882-1913.

Sur la 7<sup>e</sup> section de la Seine, le trafic était effectivement passé de 2,7 millions de tonnes, en 1886, à 8,7 millions, en 1913, et les perspectives se révélaient des plus prometteuses à la faveur de l'essor industriel et urbain de cette partie de l'agglomération parisienne. En outre, comme on l'a vu, le canal du Nord était enfin en construction, ce qui suggérait que le trafic en provenance du Nord ne pouvait que s'accroître. La création d'un vaste port en aval de Paris pouvait apparaître des plus pertinentes, et cela d'autant plus que le site présentait d'importantes surfaces disponibles. Cette commune de grande taille<sup>1400</sup> demeurait de type rural et peu urbanisée, notablement moins que ses voisines qui entraient déjà dans l'ère industrielle. Comment expliquer ce retard<sup>1401</sup> ? La position géographique de Gennevilliers, située au bout d'une presqu'île semble avoir enclavé cette localité, et entravé son développement. Ainsi, la Seine a isolé Gennevilliers des principaux centres d'attraction économiques de cette partie de la région parisienne : Saint-Denis et Argenteuil, communes qui avaient quant à elles été reliées au chemin de fer. Le sol de Gennevilliers n'était, en outre, guère fertile, ce qui en a fait une commune assez pauvre. Le sol composé de sable se révélait particulièrement perméable, et nécessitait une bonne irrigation dont ne disposait pas le village. Cette relative pauvreté agricole a fait que Gennevilliers n'intéressa que tardivement les autorités publiques et les industriels, surtout lorsqu'il s'agissait de relier ce village aux

<sup>1400</sup> Près de 1500 hectares en incluant le « hameau » de Villeneuve-la-Garenne qui fit partie de la commune jusqu'en 1929.

<sup>1401</sup> Martine Dubesset, « L'émergence d'une population ouvrière dans la commune agricole de Gennevilliers 1875/80-1914, Les raisons d'une stagnation économique », mémoire de maîtrise d'histoire sociale contemporaine dirigée par Philippe Vigier, professeur à l'université de Paris X-Nanterre, octobre 1982, 180p.

voies de communication. Cet enclavement déjà ancien allait s'aggraver au XIX<sup>ème</sup> siècle. Colombes et Asnières étaient les seules communes avec qui Gennevilliers possédait un contact terrestre. Sinon, la Seine isolait celle-ci de Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis et Argenteuil... L'unique moyen de communiquer avec ces communes était le pont ou le bac. Or, les ponts ont été dans cette localité bâtis assez tardivement. Jusque vers 1826, la commune n'avait été accessible que par bac sauf pour sa partie terrestre. Contournée par Saint-Denis, elle échappait aux flux traditionnels de marchandises. La Seine avait donc représenté un obstacle durable pour Gennevilliers. Le pont d'Asnières ne fut bâti qu'en 1821, celui d'Argenteuil en 1831. Or, ces ponts demeuraient peu nombreux. En 1844, ont été construits les ponts suspendus de l'Île-Saint-Denis, en 1865, celui de Saint-Ouen, en 1869 celui de Clichy dans le prolongement du boulevard traversant ladite commune, en 1879 le pont d'Épinay, et enfin seulement en 1924 celui de Gennevilliers... Toutefois, soumis encore aux péages, ces ponts ne résolveaient guère l'isolement gennevillois. La Ville de Paris ne commença à racheter ces droits qu'à partir de 1882, encore qu'elle y mît de la mauvaise volonté, ce qui ne contribua pas à accélérer le processus. L'isolement de Gennevilliers ne fut finalement résolu qu'en 1910, avec le rachat du pont d'Argenteuil.

L'absence de gare de chemin de fer constituait un des facteurs de cet enclavement. Au fond, il n'est guère simple de déterminer s'il s'agissait du résultat ou de la cause de cet isolement. Seule la ligne de chemins de fer reliant Paris à Argenteuil traversait le territoire de la commune par le « Petit Gennevilliers » situé à l'extrême Nord-Ouest depuis 1863. La ligne joignant Paris aux docks de Saint-Ouen ne se rendait pas à Gennevilliers. En 1890, un projet resta sans suite jusqu'en 1897, où l'on envisagea de relancer la question. La ligne des docks de Saint-Ouen à Ermont-Eaubonne fut déclarée d'utilité publique que le 9 janvier 1904, malgré les jugements d'expropriation en 1896. Était prévu l'arrêt d'une gare sur le lieu-dit « les Grésillons ». En 1908, fut ouverte la ligne de chemins de fer reliant la ville à la Gare du Nord et qui allait attirer un grand nombre d'industries.<sup>1402</sup>. La commune de Gennevilliers s'était industrialisée dans un contexte très particulier. Elle accusait un retard remarquable par rapport au reste de cette partie de la banlieue parisienne. Ironie de l'histoire, Gennevilliers ne sembla pas non plus avoir tiré avantage du fleuve. En effet, cette situation aurait pu être

---

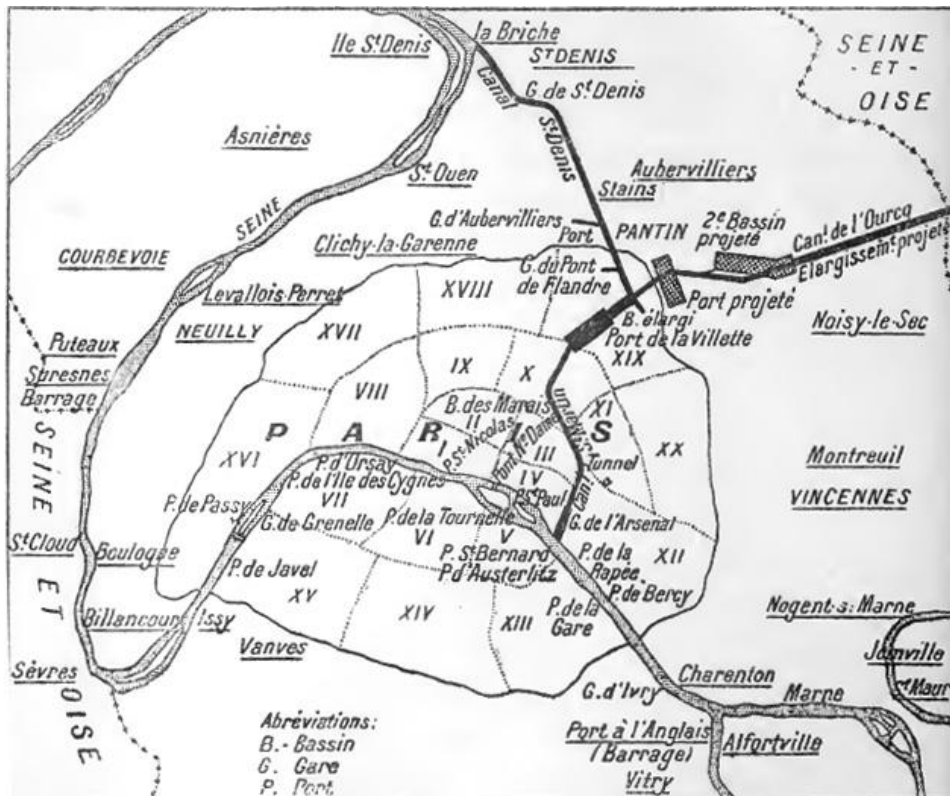
<sup>1402</sup> Il n'y avait comme mode de transport reliant Gennevilliers à Paris qu'un tramway à vapeur, dont la ligne ne fut ouverte que le 21 juillet 1877. La Compagnie des tramways du Nord en assurait le service. La ligne se rendait jusqu'à la Madeleine, encore que la fréquence des départs - un par demi-heure - était jugée amplement insuffisante pour ses usagers.

considérée comme bénéfique à la suite des travaux considérables que les autorités publiques avaient effectués pour l'approfondissement de la Basse-Seine.

L'unique certitude était l'établissement d'un vaste port en aval de Paris. Sur ce point, en dehors de quelques réserves, l'idée même du port suscitait l'unanimité, sans doute parce qu'il s'avérait suffisamment flou pour satisfaire tout le monde. Il constituait comme une synthèse entre ce qu'avait été réalisé et rêvé depuis l'avènement des chemins de fer et l'avenir que l'on supposait ou espérait de ce que désormais on appelait le « port de Paris ». Son emplacement même entérinait l'essor de la Basse-Seine favorisé par les importants travaux d'aménagement entrepris depuis le Second-Empire et surtout le plan Freycinet. De même, il entérinait d'autres enjeux majeurs de la batellerie à l'orée de ce nouveau siècle : le raccordement, l'outillage... En quelque sorte, il représentait l'idéal de ce que devait être une batellerie moderne. À l'instar du flou de la fonction du port de Gennevilliers, plus globalement, la mise en œuvre des travaux demeurait lointaine et incertaine. En l'absence de régime spécifique aux installations portuaires, qui allait superviser des travaux d'une telle ampleur ? À qui reviendrait l'exploitation ? L'attitude de la chambre de commerce de Paris laissait entrevoir un désir de sa part de s'impliquer davantage dans l'outillage de certains ports, mais ses représentants semblaient avoir tenu à rappeler que leur établissement entendait avant tout accompagner, plutôt que de diriger le développement du port. C'est d'ailleurs ce qu'elle fit à Austerlitz et à la Villette. Au fond, les commissionnaires proposèrent un projet grandiose, sans que l'on sache véritablement qui allait le mettre en pratique... Mais le déclenchement de la guerre allait profondément modifier la donne et perturber les différents projets envisagés par les commissions. Malgré tout, en raison de son ampleur, de sa conception en avance sur son temps, l'histoire du port de Gennevilliers ouvrait une nouvelle période, celle des plates-formes multimodales.



Carte 7. Croquis du port de Paris et de l'agrandissement projeté.



Source : François Maury, *Le port de Paris*, Paris, Librairie Félix Alcan, troisième édition entièrement refondue, 1911, 286p.

## Conclusion : un port à contre-courant ?

---

L'évolution du trafic semblait plus conforme à celle de l'économie générale, que ce que l'on a pu observer au cours des dernières décennies précédentes, puisqu'il adhérait à la prospérité ambiante... Encore, faudrait-il rappeler que sa progression s'inscrivait plutôt dans une certaine continuité par rapport à la période de dépression économique antérieure. Tout au plus, observe-t-on une accélération des quantités transbordées. On peut s'interroger si cette correspondance entre conjoncture nationale et de l'activité du port de Paris ne manifeste pas le fait que celui-ci ait atteint une certaine maturité pour prendre sa configuration contemporaine, celle d'un port de consommation avec une place croissante de la basse Seine. En effet, on ne constatera plus pour les périodes postérieures un tel décalage entre l'état supposé de l'économie générale et celle du trafic fluvial. Quoiqu'il en soit, c'était moins dans l'évolution du trafic que l'histoire du port de Paris s'inscrivait dans celle de la Belle époque, mais plutôt dans les tensions que son activité générait. En outre, si cette prospérité profitait aux propriétaires des sablières, la situation des travailleurs sur ces mêmes sablières n'était pas des plus reluisantes, plus encore, la mécanisation avait apporté son lot de précarité, déqualification et finalement... La prospérité du port de Paris ne signifiait pas celle de toutes les populations qui le servaient. Une tension naissait entre précarisation, « pénibilisation » des tâches à accomplir et les aspirations d'une société à plus de justice et de confort social.

L'activité portuaire parisienne des années précédant immédiatement la Première Guerre mondiale contredirent les prévisions d'un déclin irrémédiable du transport fluvial. Ces dernières années sont relativement moins connues, dans la mesure où la guerre a annihilé en majeure partie les bénéfices de cette croissance. Après la fin des hostilités, plusieurs années se révélèrent nécessaires pour rattraper le niveau de 1913. Les performances de la batellerie au cours de cette période semblent avoir été quelque peu occultées, elles s'avèrent d'autant plus étonnantes étant donné les échecs successifs du programme Baudin au début du siècle et de la timide loi Barthou en 1908. Plus encore, la batellerie se redressa alors même qu'on la croyait condamnée et que l'action des chemins de fer pour juguler son expansion semblait avoir porté ses fruits. En effet, à en lire les articles de la *Revue politique et parlementaire*, l'avènement de nouveaux modes de transports, à l'instar de l'automobile, le métro et les tramways semblent avoir pris l'ascendant sur « l'antique » concurrence entre les voies navigables et les chemins de fer. Le paradoxe résidait sans doute dans le fait que l'émergence de ces nouvelles activités contribua précisément au redressement des voies navigables au moins dans le Nord. Il fallait

ajouter une embellie dans l'activité du bâtiment et des travaux publics et une modernisation tardive, mais réelle de l'outillage portuaire et marinier.

Le rôle de la navigation intérieure s'est donc révélé décisif à une époque où Paris et sa banlieue<sup>1403</sup> connurent un essor colossal<sup>1404</sup>, car à différence de l'ensemble du pays, la capitale a profité d'une croissance démographique considérable, due il est vrai, en grande partie à l'exode rural. Comme Jean-Charles Asselain le fait remarquer « *Paris, cependant, n'est pas (seulement) une métropole parasite hypertrophiée ; c'est aussi de plus en plus, le premier pôle industriel français*<sup>1405</sup>. » Le département de la Seine abritait effectivement 1,1 million de travailleurs employés dans l'industrie, ce qui représentait près du sixième de la population industrielle du pays. Les activités étaient extrêmement diversifiées. D'un côté, les activités traditionnelles du luxe travaillaient aussi bien pour le marché intérieur (ébénisterie), mais la plupart exportant leurs produits (bijouterie, mode...). D'un autre côté, la banlieue attirait de nombreuses industries mécaniques nouvelles : aéronautique, automobile...

À l'instar de la batellerie, l'économie parisienne n'avait donc pas entièrement suivi l'évolution générale du pays. Il fallait bien entendu prendre en compte les trafics « *exceptionnels* » qui dopèrent à la fois le développement urbain de Paris et de ce fait de la batellerie, à savoir les expositions universelles. Par ailleurs, Paris se dota d'un métro, et malgré les conflits pouvant exister entre les intérêts de la batellerie et la construction de cet ouvrage en ce qui concernait la circulation, il n'en demeurerait pas moins que le métro constitua un débouché extraordinaire pour la voie d'eau, à la fois pour l'apport de matières premières que pour l'évacuation de déblais<sup>1406</sup>.

---

<sup>1403</sup> Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, P.U.F., 1964.

<sup>1404</sup> Sur l'aspect bâtiment, on peut lire utilement le livre de Michel Lescure, qui bien que relativement ancien, demeure encore utile : Michel Lescure, *Histoire d'une filière : immobilier et bâtiment en France (1820-1980)*, Paris, Hatier, 1983, 80p. ; sinon, consulter : J.-P. Bardet, P. Chaunu, G. Désert, P. Gouthier, H. Neveux, *Le bâtiment ; enquête d'histoire économique XIV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Mouton, 1971. ; A. Daumard, *Maisons de Paris et propriétaires parisiens au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Ed. Cujas, 1965. ; R.H. Guerrand, *Les origines du logement social en France*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1996. ; Michel Lescure, *Les sociétés immobilières en France, au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, publications de la Sorbonne, 1980. ; Michel Lescure, *Les banques, l'État et le marché immobilier en France à l'époque contemporaine (1820-1940)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en sciences sociales, 1982.

<sup>1405</sup> *Op. cit.*, p.196.

<sup>1406</sup> Dominique Larroque, *Les transports en commun dans la région parisienne : enjeux politiques et financiers*, Thèse de 3<sup>ème</sup> cycle, Paris, E.H.E.S.S., 1980, 436p. ; « Le réseau et le contexte : le cas des transports collectifs urbains (1880-1939), Dominique Larroque in *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, publié sous la direction de François Caron, Jean Dérens, Luc Passion et Philippe Cebron de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, pp.299-341. ; Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches/Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 2002, 400p. sur la naissance du métropolitain, lire plus particulièrement pp.41-94.

L'année 1914 correspond au dépôt et à l'adoption des rapports des différentes commissions qui se réunirent afin de réfléchir sur les remèdes à apporter au « port de Paris », mais dans le même temps, fixèrent les grands projets d'aménagements portuaires pour les décennies qui allaient suivre. À ce titre, la décision de créer un vaste port à Gennevilliers était forte en symbolique. Si la réunion de ces commissions faisait écho à l'essor remarquable de l'activité portuaire depuis le début du siècle, elles résultaient toutefois d'un contexte très particulier, à savoir les inondations de 1910. Ce dernier élément montre leur ambivalence. Si le début du siècle, dans le sillage notamment du programme Baudin, avait été marqué par un bouillonnement de réflexion, la reprise économique s'était dans une certaine mesure et paradoxalement accomplie aux dépens de la navigation intérieure. L'implication financière de l'État dans les affaires des compagnies de chemins de fer semblait se renforcer de façon inexorable, alors même que la suppression des droits sur la voie d'eau réduisait l'intérêt qu'elle pouvait revêtir aux yeux des autorités nationales ou locales. La croissance même ne rendait plus la batellerie aussi précieuse en tant qu'instrument modérateur du fret. Les politiques menées depuis le Second Empire avaient montré leurs limites, l'amélioration stricte de la Seine ne suffisait plus, des mesures plus conséquentes semblaient indispensables, à l'instar de l'impossible modernisation de la liaison entre les deux pôles industriels majeurs où la navigation intérieure pouvait intervenir, à savoir le Nord et la région parisienne. Or, la III<sup>ème</sup> République s'acharna dans une logique de « modernisation parcimonieuse »<sup>1407</sup>. L'échec du plan Baudin entérinait ces évolutions lourdes. De plus, les spécificités administratives de la capitale et de sa région n'arrangeaient guère toute tentative d'organiser l'activité portuaire régionale. Sur ce plan, les réflexions de la commission administrative du port de Paris ne faisaient que constater cette impuissance, en rejetant toutes les possibilités offertes. Les commissionnaires savaient pertinemment l'impossibilité de toute solution à court terme, étant donné le contexte administratif parisien. Au fond, cette impasse reflétaient un bouleversement d'échelle. Aucune solution ne pouvait être formulée au simple niveau de la capitale, mais devait s'envisager à l'échelle au moins du département de la Seine. En ce sens, les propositions des différentes commissions étaient très révélatrices de cette transformation de la représentation de la région parisienne, en privilégiant les projets extra muros. Le port de Gennevilliers apparaissait comme la synthèse de toutes ces évolutions<sup>2</sup> : l'édification d'un vaste port en aval de Paris, afin de suivre la montée de la part de la Basse-Seine dans le trafic global, largement raccordé. Mais dans l'immédiat, de la même façon que pour les transports

---

1407

publics, la division de administrative s'est imposée, au dépens d'une vision péri-urbaine des problèmes entre ville et banlieue, pourtant en gestation<sup>1408</sup> ». Les réserves avancées précédemment n'empêchèrent pas que cette « modernisation parcimonieuse » ait pu satisfaire à répondre aux besoins économiques objectifs, dans la mesure où l'essor industriel de la Belle Époque avait ouvert de vastes débouchés à la batellerie. En dehors des chemins de fer, la voie d'eau constituait encore l'unique alternative. Mais cette posture limitait son développement sur le long terme, surtout dans le cas de l'avènement de nouveaux modes de transport.

Le « port de Paris » est né officiellement d'une conjonction de facteurs de longue durée et conjoncturels, à savoir l'essor remarquable du trafic, un bouillonnement de la réflexion sur la modernisation économique et donc portuaire. Les inondations servirent de déclencheurs et obligèrent les édiles à passer à l'acte, tout au moins à u réfléchir de façon formelle, et non plus par le biais de publications. Le choix de Paris-port-de-mer » ne résultait pas du hasard, il montrait bien la filiation entre projet modernisateur des ports parisiens et cette vaste question sujette à polémique. Paris-port-de mer conféra une identité à cet ensemble disparate, même pour ceux qui ne défendaient pas l'idée d'un canal maritime. La création d'un tel ouvrage impliquait une réflexion sur l'outillage, le régime administratif, fiscal qui manquait tant à ceux qui avaient la responsabilité de la gestion des ports de la région parisienne. Paris-port-de-Mer structura ainsi le débat et fournit des pistes pour l'avenir du port.

---

<sup>1408</sup> Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports ...*, op. cit., p.115.

## **Conclusion générale : envisager autrement la contribution du transport fluvial sous le prisme du port de Paris.**

---

L'histoire du port de Paris semble avoir suivi une dynamique dialectique : la dualité entre les voies navigables et les voies ferrées, l'utopie et les réalités, la grande batellerie et la batellerie artisanale, Paris et sa banlieue, la région du Nord et la Seine maritime, milieux protectionnistes contre libre-échangistes, urbanisme et nécessités d'alimenter précisément celui-ci... Tout cet ensemble dialectique paraît avoir à la fois représenté un facteur de dynamisme, mais également de frein, dans la mesure où il s'agit de conflits entre des intérêts aussi divergents, parfois inconciliables, et cela d'autant plus que les acteurs eux-mêmes pouvaient adopter des positions contradictoires en fonction de leurs intérêts spécifiques... L'affaire de « Paris port de mer » montrait bien à quel point les cercles d'intérêts étaient mouvants.

La redéfinition de la batellerie entreprise au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle semble avoir porté ses fruits à la veille de la Première guerre mondiale. En effet, la navigation dans la région parisienne s'est profondément transformée. De façon étonnante, la dépression ayant affecté le pays durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ne paraît guère avoir affecté l'activité portuaire, tout au moins à première vue. Au contraire, le trafic connut un essor considérable et quasi constant, augmentant près de 185% entre 1884 et 1913, ce qui correspond à une croissance annuelle de 6,1%<sup>1409</sup> ! Pour la seule période 1883-1899, il progressa pour atteindre un peu moins de 5,7%, ce qui exclut d'interpréter cette tendance haussière par la simple reprise économique de la fin du siècle. En tonnages effectifs, il atteint le niveau improbable de 15 millions de tonnes, ce qui le rangeait, en termes de volume, plutôt parmi les ports maritimes, et encore, il pouvait se comparer qu'aux ports les plus importants d'Europe<sup>1410</sup>. De plus, il s'agissait autant de tonnes transportées dans les sections bordant les banlieues proches et plus éloignées... Les mesures et travaux entrepris depuis le Second Empire et surtout le plan Freycinet, ne s'avèrent donc pas aussi vains que certains ont pu le croire<sup>1411</sup>. Une telle évolution invite à déterminer dans quelle mesure l'action publique se révéla utile ? L'évolution aurait-elle été similaire sans le plan Freycinet ? Aujourd'hui, certains partisans

---

<sup>1409</sup> Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, *Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1913*, premier volume, Paris, Imprimerie Nationale, 1914, p.134.

<sup>1410</sup> En effet, la hausse s'élève à 317% entre 1872 et 1905 (Source : *Annuaire statistique de la Ville de Paris pour les années 1880-1905*). Parmi les ports maritimes français, seuls les ports de Marseille et surtout de Dunkerque rivalisent avec respectivement 313% et 400% entre les années 1870 et 1905. (Source : De Cordemoy, *Exploitation des ports maritimes*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1909, p.24.)

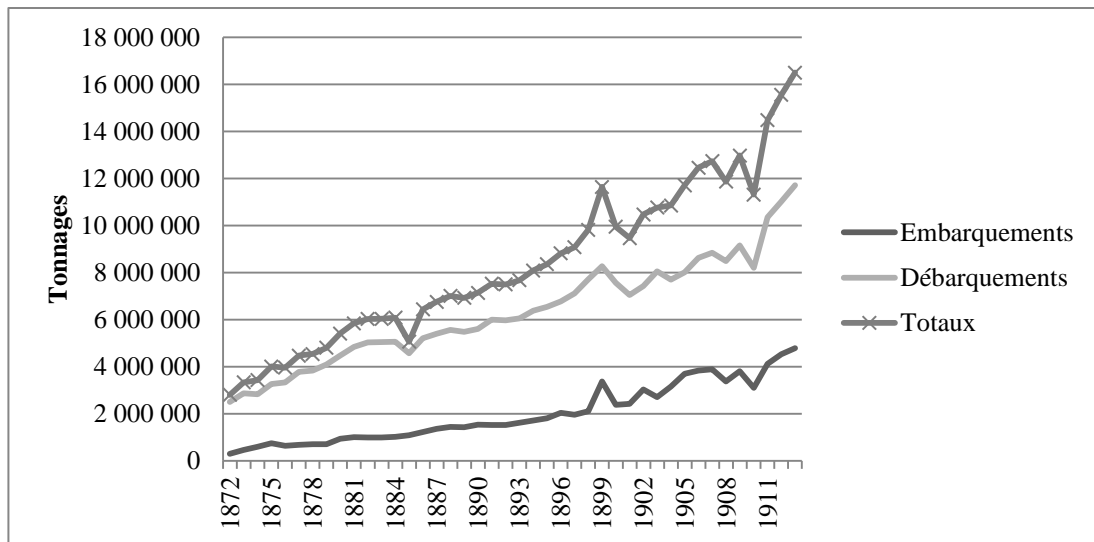
<sup>1411</sup> Yves Guyot, *Le Repêchage des cinq cent millions à l'eau, le programme Baudin au Sénat*, 1903, 64p.

d'une approche libérale, estimant la présence de l'État comme néfaste au bon fonctionnement de l'économie, tendraient à en souligner les limites... Or, la plupart des études critiques entrevoient principalement les voies ferrées au point de négliger la navigation fluviale<sup>1412</sup>. Ce que pourtant les dénonciateurs du plan Freycinet ne s'étaient pas privés avant 1914... En fait, les recherches récentes évaluent essentiellement l'efficacité du plan Freycinet à l'aune de la politique des chemins de fer. Pourtant, force est de constater que les investissements sur les canaux produisirent des résultats probants, à tout le moins, au bénéfice des navigations séquaniennes, normandes et du nord. Leur utilité ne semble guère contestable, car comment aurait-on pu charrier ces millions de tonnes autrement ? L'acheminement de plusieurs millions de tonnes de sables et autres matériaux de construction ne serait-ce que depuis simplement les sablières de Vigneux, Draveil, Grigny, par roulage semblait hautement improbable. Pouvait-on également établir des voies ferrées afin de transporter ces matériaux en plein cœur de Paris, au gré de chantiers en perpétuel mouvement, sans avoir à détruire, reconstruire sans cesse la ville ? La route ne semblait guère plus appropriée, surtout en considération des quantités en jeu, dans une cité qui souffrait déjà d'embouteillage.

**Graphique 43. Mouvement de la navigation dans le département de la Seine 1872-1911  
(en tonnes)**

---

<sup>1412</sup> De même, ils tendent à omettre que celui-ci n'a été que partiellement appliqué. Pour ce qui est de la batellerie, les liaisons entre bassins n'ont guère été mises en œuvres.



Source : Pour les années 1883-1889 : AMB, C143-4, Préfecture de Police, Inspection générale de la navigation et des ports, Paris, Imprimeries Municipales, 1891, p.2. ; pour les années 1890-1911, *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, 1893-1913.

Non seulement, ces aménagements sauvèrent la batellerie du déclin provoqué par l'émergence des chemins de fer, mais mieux encore, son activité progressa dans des proportions considérables, pour atteindre 10,4 millions de tonnes, en 1899. Autrement dit, un quasi-décuplement par rapport au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ! En un sens, l'avènement des chemins de fer est apparue salutaire, en obligeant les voies navigables à se moderniser, et de façon plus profonde, à s'extirper des impasses qui s'étaient esquissées durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Il serait néanmoins injuste d'avancer que rien n'avait été accompli avant l'avènement des chemins de fer, bien au contraire<sup>1413</sup>. Les nouvelles techniques d'aménagement des rivières étaient déjà en gestation, mais leur mise au point nécessita du temps. Il est difficile de trancher si ces innovations étaient totalement autonomes de celles liées aux chemins de fer, ou étaient-elles concomitantes ? Dans une certaine mesure, la marche des événements a, sans doute, précipité les événements. Les efforts consentis sous la Restauration et la Monarchie de Juillet auraient été fructifiés grâce à l'apport de ces nouvelles techniques qui auraient permis de surmonter les limites techniques de la batellerie jusque-là. Toutefois, on demeure dans le domaine de l'hypothèse. Car l'avènement de l'ère ferroviaire a totalement bouleversé les politiques menées jusque-là en faveur de la navigation intérieure, et il est permis de penser qu'elle en a révélé les faiblesses. En réalité, le changement de donne a

<sup>1413</sup> Nathalie Montel, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820 », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, janvier 2012, pp.34-61.



obligé à l'élaboration d'une nouvelle doctrine économique pour les voies navigables, et à mieux cerner les choix techniques à adopter.

L'évolution *a priori* singulière du trafic du port de Paris interroge sur l'ampleur et la nature de la dépression économique. D'un côté, cette progression impressionnante tendrait à en relativiser l'impact, et cela, au point que l'on serait tenté de considérer cette « grande dépression » comme une simple fiction, elle ne transparaît guère, tout au moins dans les statistiques<sup>1414</sup>. Cela ne signifie pas forcément qu'il faille la nier, au contraire, dans la mesure où la nécessité d'abaisser les frets s'avérait vitale pour l'activité industrielle et commerciale, même si cet abaissement pouvait, dans le même temps, apparaître comme un élément aggravant cette dépression. La caractéristique des crises des sociétés industrielles réside sans doute dans le fait qu'elles ne manifestent pas forcément de pures régressions. Leur nature apparaît plus complexe, pour ne pas dire déroutante parfois, que pour les crises « traditionnelles » de subsistances frappant les sociétés pré industrielles... Or, dans les sociétés industrielles, si l'activité ralentit, elle ne s'éteint pas forcément. Plus encore, ces crises semblent renfermer les germes de la prochaine reprise... Tel se présente souvent le processus d'évolution économique<sup>1415</sup>.

Le caractère évolutionniste du capitalisme ne résulte pas simplement d'une hausse de la population et du capital, ou des systèmes monétaires, facteurs qui constituent le plus souvent plus des conditions que des causes primordiales. L'impulsion fonctionnelle du mouvement de la machine capitaliste transparaît également dans les transformations que connaissent les méthodes de production, de transports et d'organisation industrielles<sup>1416</sup>. Sans doute, la navigation intérieure sembla-t-elle moins affectée parce que la crise avait d'abord touché la métallurgie et le secteur agricole, étant moins connectée, à tout le moins de façon directe, par la première, et pouvait compenser les déboires de la production agricole françaises (pour ce qui concernait la batellerie céréales et viticulture) par l'importation de produits étrangers via la basse Seine. Quoiqu'il en soit, la navigation intérieure paraît avoir profité de cette période de troubles économiques, au prix, il est vrai, de réels sacrifices<sup>1417</sup>. La crise

---

<sup>1414</sup> Pour nuancer le propos ici volontairement provocateur, cela ne signifie pas que les acteurs n'aient pas souffert de cette crise. Au contraire, les entreprises des sablières ont pu ressentir les effets de la grande dépression. On verra par la suite des éléments d'explication de cette impression, réelle ou non, d'activité portuaire qui se jouerait des conjonctures... Voir notamment : Isabelle Backouche, Sophie Eustache, *Morillon Corvol, une entreprise née de la Seine*, Paris, Les Éditions textuel, 2003, pp.27-28.

<sup>1415</sup> Joseph Schumpeter, *Théorie de l'économie économique. Recherche sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, traduit de l'allemand par Jean-Jacques Anstett, Dalloz, 1999, chapitre VI.

<sup>1416</sup> Joseph Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de l'anglais de Gaël Fain, Paris, Bibliothèque Payot, 1969, p.121.

<sup>1417</sup> Comme on a pu le voir, certains trafics ont perduré dans des réseaux très secondaires : canaux du Centre, du Nivernais... C'est moins le déclin de certaines voies que le fait que des activités aient pu persister malgré la

incita l'industrie et le commerce à exiger des prix de transport moins onéreux et privilégier des tarifs bas à la vitesse, par rapport à la seule souplesse du transport... Ce constat apparaissait d'autant plus vrai pour les activités impliquant d'énormes volumes de matières premières à moindre frais. La dépression toucha gravement l'agriculture (production de blé phylloxéra...), dans une France encore majoritairement rurale et en pleine stagnation démographique, ce qui signifiait une contraction notable du marché. Les industriels devaient alors s'efforcer de réduire leurs coûts au maximum, de manière à pouvoir encore générer des bénéfices. Pourtant, cette période n'offrait pas un contexte entièrement répulsif à l'économie française, puisque les progrès techniques enregistrés dans le domaine des transports, en premier lieu dans la navigation maritime, mais également dans les transports terrestres, qu'il s'agisse des chemins de fer et des voies navigables, ouvraient de nouvelles opportunités de rendre plus compétitives les industries. L'internationalisation des échanges est allée de pair avec la réduction des coûts du transport maritime, celle-ci s'est avérée constante depuis les années 1860, tout particulièrement sur l'Atlantique Nord<sup>1418</sup>.

Il existait comme un télescopage entre l'abaissement des coûts des transports et celui des produits de l'industrie. En un sens, la réduction des frets compensait celle des prix industriels, ce qui tend à nuancer les effets supposés du protectionnisme, qu'ils soient négatifs ou positifs, et qui d'ailleurs demeuraient, dans une large mesure, raisonnables<sup>1419</sup>. Les efforts consentis pour la modernisation du réseau fluvial, ainsi que de la part de la profession batelière, ont de toute évidence été récompensés, en tenant compte de l'accélération du trafic du port de Paris, en fin de période, à la Belle Époque... La nécessité de faibles tarifs pour les transports était devenue moins vitale à la faveur de la meilleure conjoncture de la Belle Époque, mais l'essor de nouvelles industries en région parisienne, issues de la seconde révolution industrielle ouvrait de nouvelles perspectives et se révéla un facteur compensatoire. La tragédie du plan Baudin est d'avoir été élaborée dans une période d'essor du trafic des voies navigables, et d'avoir été voté dans la brève période de rétractation du début du nouveau siècle. Ce qui avait conféré du poids à l'arsenal argumentaire des ferristes contre toute éventualité d'expansion de la batellerie.

---

concurrence des autres moyens de transport et même malgré les progrès de la navigation sur des voies plus importantes.

<sup>1418</sup> Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, pp.44-48.

<sup>1419</sup> Le sursaut protectionniste que l'on peut percevoir dans les années 1892-1913 s'avère effectivement moins marqué que durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et les années 1930. Jean-Charles, « Faut-il défendre la croissance ouverte ? », in Paul Bairoch, *Mythes et paradoxes de l'histoire économique*, Paris, La Découverte, 1999, p.254.

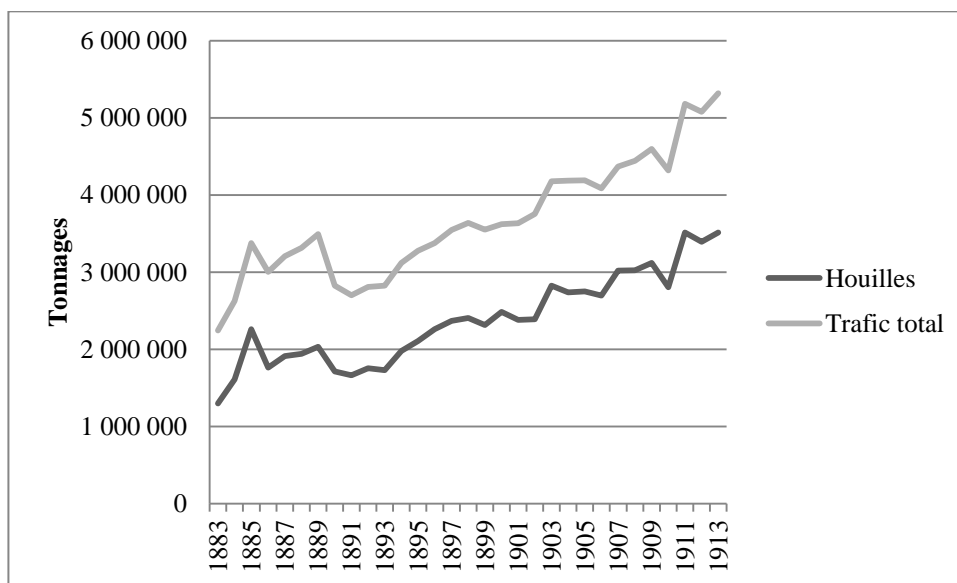
Il serait toutefois injuste d'incriminer la batellerie d'avoir entièrement favorisé les importations au détriment de la production nationale. Pour ce qui était des combustibles minéraux, le plan Freycinet semble avoir, dans une large mesure, favorisé la production charbonnière française, ou tout au moins, fournir les conditions indispensables aux transports des combustibles minéraux, au moins pour la partie nord de la France. Le trafic des charbons sur la basse Seine ne s'est réellement accéléré que dans les années 1902-1914, c'est-à-dire que de manière paradoxale, les ferristes se sont révélés les promoteurs apparemment involontaires des importations de charbons britanniques, en refusant le creusement du canal du Nord et en niant le fait que le canal Saint-Quentin complètement saturé avait montré ses limites. La non construction du canal du Nord signifiait inévitablement favoriser la navigation entre Rouen et Conflans, et par voie de conséquence, les importations de charbons étrangers, et à plus forte raison, ce choix ou non choix réduisait d'autant les possibilités de débouchés pour les charbons des bassins du Nord et du Pas-de-Calais, et même de trouver des débouchés en fournissant les industries de la Seine maritime. En outre, le retard des travaux sur les canaux du Nord avait également pour corollaire de limiter les opportunités d'exportations des charbons français via le port de Dunkerque. Par ailleurs, l'essor du trafic de la basse Seine manifestait la contradiction d'une période, celle des années 1890-1914, marquée par un renforcement du protectionnisme, tout au moins aux yeux des contemporains, mais qui pourtant se caractérisait par un redressement du commerce international. La montée des trafics des céréales dans les années 1880-1890, puis celle des combustibles minéraux, surtout britanniques, dans les années 1906-1913 traduisaient ce paradoxe.

Par ailleurs, cette période est marquée par un phénomène très singulier: l'exceptionnelle production britannique et la part croissante des exportations. En réalité, la France n'était pas l'unique destination de ces exportations, et l'on peut s'étonner même qu'un pays bien plus favorisé dans le domaine comme l'Allemagne dut compter sérieusement sur cette concurrence. La production britannique de charbon est effectivement passée de 63,5 millions de tonnes en 1850 à 292,1 millions de tonnes en 1913. Les exportations représentaient un peu plus de 4 millions de tonnes à la fin du siècle, elles s'élevèrent à 100 millions de tonnes. Alors que leur part relative en 1855 (7,5%) venait loin derrière celles des principaux consommateurs locaux à savoir l'industrie du fer, de l'acier (24,9%) et la consommation domestique (20,9%), en 1913, le rapport s'est inversé : les exportations se

rangeaient en tête avec 34,1% contre respectivement 11,6% et 12,2% pour les deux catégories susmentionnées<sup>1420</sup>.

Les exportations de charbon britanniques semblaient avoir progressé de façon disproportionnée par rapport à la croissance du marché national. En 1850, elles participaient à hauteur de 1,8% de la valeur totale des exportations, leur part est passée à 10,2% en 1913. La croissance des exportations découlait en grande partie d'une baisse du fret maritime plus marquée que le fret ferroviaire. Les conditions s'avéraient idéales dans la mesure où plusieurs régions charbonnières étaient situées le long des côtes britanniques ou à proximité des ports auxquels étaient reliées aux chemins de fer, voire aux canaux. De surcroît, en raison de la morphologie même du territoire, les voies de communication ne s'étiraient pas sur des longueurs exagérées<sup>1421</sup>. Toutes ces conditions rendaient particulièrement compétitifs les charbons insulaires à l'exportation.

**Graphique 44. Trafic de l'Oise de Janville à la Seine 1883-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

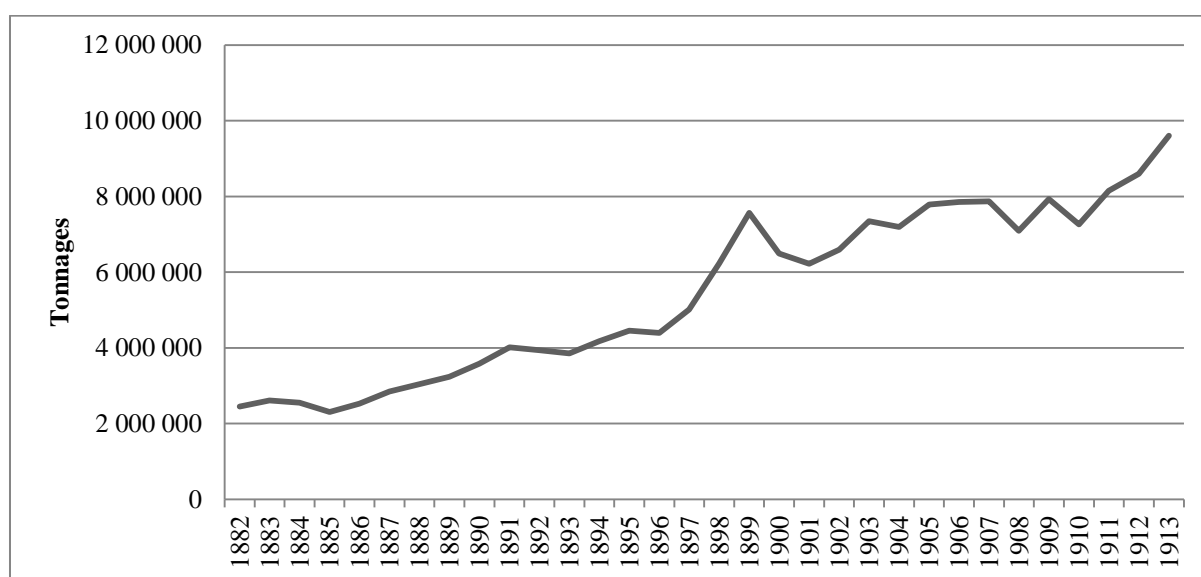
<sup>1420</sup> Fremdling, « Les frets et le transport du charbon dans l'Allemagne du Nord, 1850-1913 », in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, n°1, « Les transports terrestres en Europe occidentale (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », p.22. in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, n°1, « Les transports terrestres en Europe occidentale (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », pp.34-35.

<sup>1421</sup> L'existence d'ouvrages remarquables tempère néanmoins ce raisonnement. On peut citer le canal Leeds-Liverpool. Construit vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'un ouvrage relie les villes de Leeds et de Liverpool. C'est un peu l'équivalent du canal de Bourgogne. S'étirant sur une longueur de 204 km, le canal franchit la chaîne montagneuse des Pennines, après le passage de 91 écluses.

L'évolution impressionnante du « port de Paris » invite à s'interroger s'il s'agit d'une tendance sur le long terme, ou bien d'une évolution correspondant à une conjoncture particulière, ou encore, s'il est possible d'avancer que l'activité portuaire est entrée dans une phase de structuration, qui caractériserait sa modernisation ? Ainsi, le niveau atteint vers la fin de la période était-il si exceptionnel ? Il allait parvenir à des niveaux assez proches vers la fin des années 1920, après un rattrapage lié à la reconstruction. En effet, hormis l'année 1927, de 1924 à 1937, il dépassera, en permanence, les 10 millions de tonnes, et l'agglomération parisienne la vingtaine de millions...

Pour confirmer cette intuition, il est utile de procéder à des comparaisons avec la banlieue parisienne. À rebours de ce que l'on aurait pu le croire, durant la période étudiée, Paris ne s'est pas vraiment désindustrialisé, et mieux encore, semble avoir résisté de façon tout à fait étonnante, tout au moins sur le plan de l'activité portuaire. Le trafic de la cinquième section, qui correspondait à celui de la traversée seule de Paris excédait effectivement celui des banlieues proches, notamment celle immédiatement située en aval (6<sup>e</sup> section) qui, si elle connut un développement au rythme soutenu dans les années 1890, paraissait presque stagner en comparaison avec la capitale au cours de la décennie suivante...

**Graphique 45. Trafic de la 4<sup>e</sup> section de la Seine 1882-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1886-1913.

Un des facteurs explicatifs était que l'activité portuaire parisienne avait bénéficié des performances de la production des bassins miniers du nord de la France qui progressèrent avec davantage de vélocité que leurs homologues belges et britanniques, qui n'en continuaient pourtant pas moins à approvisionner la capitale de manière simultanée, via la liaison de la Belgique à Paris pour les premiers, et via la basse Seine pour les seconds. De ce fait, l'analyse de son trafic, bien qu'essentiellement composé de pondéreux, s'avère plus complexe qu'il n'y paraît. Le déclin de tel bassin houiller (par exemple, en provenance du Centre, de la Loire) pouvait être compensé par l'émergence d'un nouveau. La position fluviale de la capitale procurait une souplesse suffisante pour s'adapter à ces évolutions structurelles ou/et conjoncturelles... L'apparente continuité du trafic global tenait ainsi à une combinaison de plusieurs facteurs, la prépondérance des matériaux de construction masquait la dépendance à des conjonctures qui n'étaient pas nécessairement synchrones : les grands travaux haussmanniens, les nombreuses expositions universelles (1855, 1867, 1878, 1889, 1900), les travaux publics (construction du métropolitain dans les deux dernières décennies de notre étude), l'immobilier (boom immobilier dans les années 1909-1913, par exemple), les cycles industriels... Dans le même temps, la capitale et sa banlieue ne se conformaient pas à des conjonctures parallèles, une période de prospérité à Paris pouvait inciter les industriels ou encore certains habitants à s'implanter en banlieue, alors que ce même essor requérait de transporter davantage de matériaux de construction<sup>1422</sup>. À l'inverse, on constatait une dynamique de l'immobilier au cours de certaines périodes de crise à Paris. Ce qui fait qu'un trafic en baisse pouvait être compensé par un autre en plein essor, à l'instar des expositions universelles en périodes dépressives.

### ***La question de l'intermodalité et mutations des activités portuaires parisiennes.***

Si le thème de l'intermodalité n'est pas si nouveau, il paraît n'avoir été traité, en tant que tel, que récemment par les historiens, qu'ils s'intéressent à l'époque contemporaine ou bien à l'époque moderne<sup>1423</sup>. Les recherches récentes font ressortir de plus en plus à quel

---

<sup>1422</sup> Christian Topalov, *Le logement en France. Histoire d'une marchandise impossible*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, p.144. Cet auteur explique parfaitement les mécanismes des dynamiques de l'immobilier entre la capitale et la banlieue. En résumé, les périodes de dépression de ce secteur semblaient plus favorables à la banlieue, et celles de prospérité, plus favorables à la capitale. Toutefois, ces mécanismes se révèlent bien plus complexes, car ils ne sont pas forcément automatiques et il peut y avoir des « anomalies ».

<sup>1423</sup> En effet, Éric Szulman, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, pp.17-19. Sinon, sur les origines de l'intermodalité, consulter

point les ports s'inscrivent dans la logique des réseaux, et dont ils constituent des composantes essentielles. Cette nouvelle approche contribue à une meilleure compréhension des dynamiques régionales et intra-régionales des activités portuaires.

Les recherches menées dans le cadre de cette thèse ont fait ressortir que les mutations de l'activité portuaire dans l'agglomération parisienne résultaient pour une part significative de la concurrence avec les chemins de fer, du déclenchement de la crise au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la période de maturation à la veille de la Première guerre mondiale. Le chapitre sur le raccordement dans la région parisienne pourrait laisser conclure à une absence totale d'intermodalité. Or, si les difficultés sont apparues évidentes, le risque est de se tromper de perspectives. En effet, Paul de Rousiers avait bien montré l'instauration d'une intermodalité à l'échelle du port de Rouen, avec un partage des transports entre la voie ferrée et la voie d'eau<sup>1424</sup>, qu'il s'exprime tant sur le plan qualitatif que quantitatif. Un constat identique peut être formulé concernant le port de Paris. Cette distribution intermodale s'est accomplie de manière précoce, à savoir dès la redéfinition du rôle des voies navigables dans les années 1850. À cet égard, les progrès enregistrés au cours de cette période se sont révélés décisifs. Les ingénieurs s'en montraient parfaitement conscients, si ce n'est qu'ils ont encouragé le processus. Cette compréhension, voire cette volonté, transparaît dans les statistiques qui font clairement apparaître ce partage des tâches entre les modes de transports pour le « port de Paris », à savoir l'activité portuaire intra-muros, mais également pour les sections de la basse Seine, directement exposées à la concurrence de la voie ferrée<sup>1425</sup>. L'intermodalité s'est, en fait, réalisée sur le plan global, par une répartition entre marchandises lourdes et encombrantes et les marchandises fabriquées, à plus forte valeur ajoutée, supportant davantage un surcoût, mais exigeant davantage de vitesse, de souplesse... Les statistiques ne l'autorisent pas, mais il est fort à parier qu'une répartition relativement comparable s'était accomplie au sein même de ces pondéreux...

---

notamment Bruno Marnot, « La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIX<sup>e</sup> siècle à 1937 », Colloque COST de Lisbonne, 24-25 mai 2005.

<sup>1424</sup> Paul de Rousiers, *Les grands ports de France : leur rôle économique*, Paris, Armand Colin, 1909, p.97. Voir aussi L. Sekutowicz, *La Seine maritime, étude sur l'importance économique du port de Rouen*, Paris, publications du journal "Le Génie civil", 1903,142p.

<sup>1425</sup> Plus précisément, les sixième et septième sections. Les statistiques officielles montrent la répartition des transports pour les combustibles minéraux, sur ces portions de la Seine, par provenance, et la répartition globale. Toutefois, à la différence de la 5<sup>e</sup> section (Paris *intra-muros*), elles ne couvrent que la fin des années 1880 jusqu'en 1900. Ce qui tend à montrer que la question des rapports entre les modes de transports constituait une composante essentielle du plan Freycinet, ou tout au moins, des aménagements fluviaux au cours de cette période.

En conséquence, des nuances doivent donc être apportées sur la réalité de la concurrence<sup>1426</sup>, et sur ses conséquences supposées bénéfiques, car dans les faits, les voies navigables transportaient des marchandises que les chemins de fer se seraient montrés bien incapables de transporter, ou même, se seraient refusés d'assurer, étant donné le manque de rentabilité que ces transports présentaient... Plus encore, l'absence même de concurrence les aurait incités à se montrer plus sélectifs et à ne pas améliorer l'offre tant en termes qualitatifs que quantitatifs. Dans ces conditions, on peut en déduire que la voie fluviale a contribué à accroître l'offre globale, voire, à ouvrir des marchés aux chemins de fer... L'accroissement d'une de ces voies n'impliquait donc pas forcément qu'il s'accomplisse au détriment de l'autre, mais que dans des régions où une voie d'eau et une voie ferrée présentaient des éléments de trafic assez comparables, chaque mode pouvait disposer d'un trafic spécifique, et que dans le cas d'une disparition d'un de ces modes de transport, le trafic de celui-ci ne revenait pas de façon automatique vers l'autre mode. Les chemins de fer offraient la vitesse et la régularité des transports, tandis que les voies navigables procuraient la modicité des prix du transport<sup>1427</sup>.

Les ferristes fondaient ainsi leur argumentation sur des prémisses inexactes, ou tout au moins tronquées. Ils ne semblaient pas avoir saisi que bien loin de leur retirer des trafics, la voie d'eau leur en a ouvert d'autres. Par conséquent, l'échec n'était pas tant celui de l'intermodalité, que celui du *raccordement*, selon la terminologie usitée au début du XX<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire de la fameuse *suture* entre les deux modes de transport<sup>1428</sup>. La comparaison avec le Rhin s'avère sans appel, et devient d'autant plus flagrante après le premier conflit mondial. Là où le raccordement atteignit près de la moitié du trafic total du port de Strasbourg, il tendit à stagner complètement dans la région parisienne<sup>1429</sup>. Cela s'avère d'autant plus paradoxal que le trafic du « port de Paris », parvint à des sommets durant cette période. Il ne saurait être question d'imputer un quelconque déclin de la batellerie parisienne comme facteur explicatif de ce contraste. Le problème se posait donc moins en termes quantitatifs que de répartition et de dynamique des flux.

---

<sup>1426</sup> Paul de Rousiers, *Les grands ports...*, *id.*, p.100.

<sup>1427</sup> Jules-Auguste, Fleury, *L'influence réciproque des voies navigables et des chemins de fer en France*, Paris, 1892, p.3.

<sup>1428</sup> AN (Site Pierrefitte-sur-Seine), F<sup>14</sup> 7074, Paul Léon, « La suture du réseau ferré et du réseau navigable », 1903, pp.3-4.

<sup>1429</sup> Les statistiques des années 1930 nous fournissent des chiffres très précis sur la question du raccordement. Il apparaît que le port de Strasbourg figurait au premier rang, celui de Roanne au second, celui d'Ivry, au troisième, celui de Lyon-Vaise (sur la Saône) au quatrième, tandis que ceux de Montereau et Javel ne se rangèrent qu'aux septième et onzième rangs. Toutefois, le contraste devient encore plus évident en termes de tonnage : en 1935, le trafic du raccordement s'est élevé à 3 995 404 tonnes pour le port rhénan, contre 166 925 tonnes pour le port d'Ivry...



Force est de constater que le raccordement est demeuré relativement modeste, pour une part au moins, par la volonté farouche des chemins de fer de ne pas favoriser des projets de ports de raccordement dans la région parisienne, qui auraient d'ailleurs pu se révéler fructueux pour leurs propres affaires<sup>1430</sup>. À cela, deux explications peuvent être avancées : d'une part, le rôle du port de Rouen en tant qu'avant-port de Paris, qui joue précisément cette *suture* entre les chemins de fer et les voies navigables<sup>1431</sup>.

Pourtant, l'opposition entre un modèle rhénan fondé sur une volonté d'harmonie entre les voies navigables et les voies ferrées contre un modèle français qui aurait été systématiquement hostile ne semble pas si pertinente si l'on considère la réalité des faits, dans la mesure où la concurrence s'est révélée aussi vive entre les modes de transports<sup>1432</sup>. La véritable force de la batellerie allemande résidait dans la présence de bassins houillers considérables<sup>1433</sup>, sur un outillage, semblait-il, très supérieur à ce qui pouvait exister en France, à la fois en sur les plans quantitatifs que qualitatifs, ce qui autorisait davantage de transbordements entre les différents modes de transports lorsque la nécessité s'en faisait ressentir, et de façon plus globale une exploitation plus efficace. Il y avait donc un effet de volume amplement favorable outre-Rhin<sup>1434</sup>, ce qui obligea sans doute les houillères françaises du nord, et par voie de conséquence, la batellerie française, à « réduire la voilure » et adopter une attitude plus « malthusienne ». En effet, au fur et à mesure, les débats sur la concurrence entre les modes de transport s'exprimaient de plus en plus, surtout en réalité de la part des ferristes, en termes de « partage » d'un volume de trafic aux contours supposés délimités. Si cela explique cette attitude, cela ne justifiait pas pour autant les insuffisances globales en matière de dotation d'outillage<sup>1435</sup>. En un sens, les faiblesses de la navigation intérieure reflétaient celles de l'industrie française<sup>1436</sup>.

---

<sup>1430</sup> Cette volonté allait perdurer tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, un des responsables de la SNCF reconnaissant que pour sa part, il estimait que les ports de raccordement développaient *nécessairement* l'activité fluviale au détriment de l'activité ferroviaire... Pourtant, l'évolution du trafic dans les années 1950 contredit cette analyse, puisque le trafic des chemins de fer a progressé bien plus rapidement que celui du transport fluvial (qui n'allait décoller de manière vraiment significative seulement dans les années 1960). Son analyse n'avait ainsi pas varié depuis celle de son prédécesseur du PLM, M. Gustave Noblemaire.

<sup>1431</sup> Paul de Rousiers, *Les grands ports de France...*, *op. cit.*, pp.86-109.

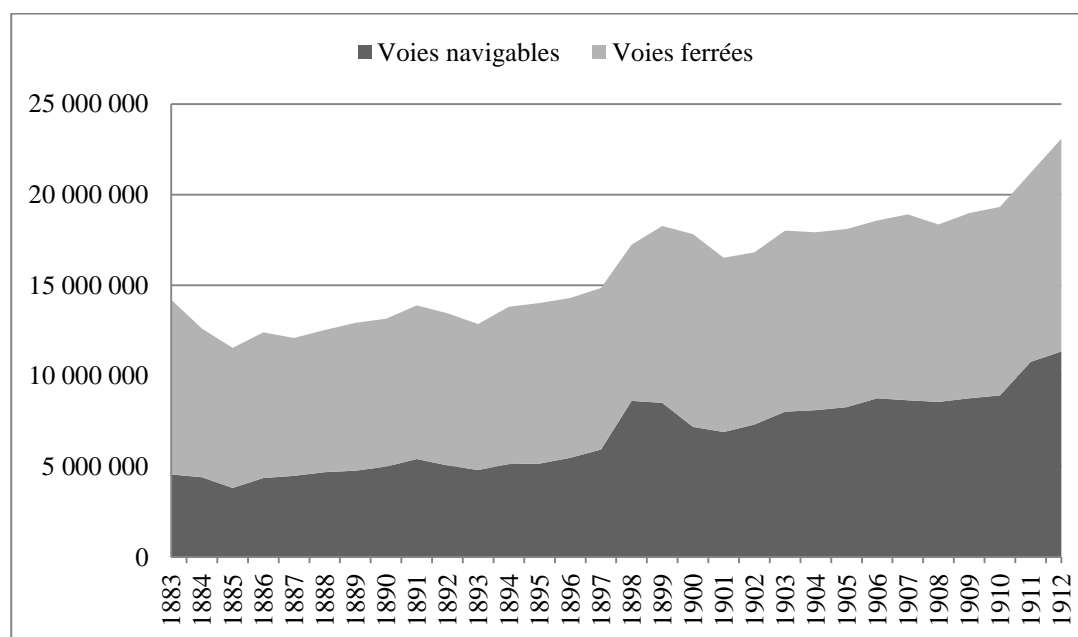
<sup>1432</sup> Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.197.

<sup>1433</sup> En effet, la production du bassin de la Ruhr dépassait de 300% celui des bassins du Nord et du Pas-de-Calais. Voir Marcel Gillet, *Les charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, pp.80-84 ; pp. 310-311.

<sup>1434</sup> Fremdling Rainer, « Les frets et le transport du charbon dans l'Allemagne du Nord, 1850-1913 », in *Histoire, économie et société*, 1992, 11<sup>e</sup> année, n°1, « Les transports terrestres en Europe Continentale XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle), pp.33-60.

<sup>1435</sup> Georges Hersent, « Mise au point de notre outillage maritime: ports et canaux », in *L'Outillage économique de la France, conférences organisées par la Société des anciens élèves et élèves de l'École libre des sciences*

**Graphique 46. Voies fluviales et chemins de fer dans le partage des marchandises à Paris 1883-1912 (en tonnes)**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1886-1913.

### *L'importance du fleuve dans l'essor industriel parisien.*

La présence de la voie fluviale semble avoir représenté un atout en matière d'industrialisation pour la région parisienne. Le contraste s'avère saisissant avec les deux autres villes françaises les plus importantes, à savoir Lyon et Marseille. Le Rhône n'a pu remplir un rôle comparable à celui de la Seine pour la capitale. Certes, les investissements pour aménager le bassin rhodanien n'étaient pas comparables. Pourtant, Lyon aurait pu jouer le rôle d'une vaste plaque-tournante entre la façade méditerranéenne et l'Europe rhénane, sans parler de la proximité avec d'autres bassins industriels<sup>1437</sup>. Cependant, le développement de

*politiques. L'Outillage maritime. Les Chemins de fer. Les Forces hydrauliques. Le Tourisme. La Métallurgie / Louis Marlio, Paris, F. Alcan, 1921.*

<sup>1436</sup> Andréas Kunz, « Voies navigables et développement économique », in *HES*, n°1, 1992, pp.16.

<sup>1437</sup> La comparaison avec Paris s'avère bien cruelle : pour la traversée de Lyon (2<sup>e</sup> section du Rhône), en 1900, le trafic s'élevait à 617 215 tonnes, contre 9 301 491 tonnes pour la 5<sup>e</sup> section de Paris (port de Paris) au cours de la même année (sachant que le trafic parisien marque un peu le pas à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle). Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, *Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1900*, premier volume, Paris, Imprimerie Nationale, 1900, p.300 ; p.88. Le trafic rhodanien a suivi un rythme chaotique, il enregistra une très faible progression de 1886 à 1891, en passant de 426 740

l'activité portuaire de la ville butait contre de multiples obstacles apparemment insurmontables. En premier lieu, à la différence de Paris et de la Seine maritime, ou des cités industrielles rhénanes, la ville de Lyon se trouvait dépourvue d'un débouché portuaire complet. Le port d'Arles ne saurait effectivement être comparé à celui de Rouen<sup>1438</sup>... Pire encore, le plus grand port maritime de France, celui de Marseille, n'était raccordé à aucune liaison fluviale directe, à la différence de Paris, relié grâce à la Seine à deux puissants ports maritimes et fluviaux en Normandie.

Grâce aux lignes reliant le bassin de la Seine à celui du Nord, le port de Paris se trouve en relation avec le port de Dunkerque et même ceux de Belgique, notamment l'un des plus dynamiques dans le monde à cette époque, à savoir le port d'Anvers. La liaison de Lyon avec les mines stéphanoises nécessitait une meilleure coordination avec les chemins de fer, ce qui se révélait difficilement envisageable... Pour ne pas dire impossible si l'on considère les propos de la compagnie intéressée<sup>1439</sup>. En outre, la ville souffrait de l'amputation de l'Alsace depuis 1871, ce qui interdisait toute liaison entre les bassins rhodaniens et rhénans... Et pour finir, malgré le vœu de la CG, la liaison avec la région parisienne demeurait des plus limitées.

Là résidait peut-être le handicap majeur de la batellerie en France : l'éclatement géographique entre les bassins économiques. Les enjeux de l'industrialisation rendaient, en outre, les travaux antérieurs sur le canal de Bourgogne insuffisants<sup>1440</sup>. Long de 639 kilomètres, sa fonction était censée consister avant tout à relier Lyon à la Manche, car, à la différence du canal du Bourbonnais<sup>1441</sup>, desservant de nombreuses usines, il servait

---

tonnes à 518 999 tonnes, mais stagna au cours de la période 1892-1895, en tombant à 455 565 tonnes, pour se redresser quelque peu ensuite dans les années 1896-1900...

<sup>1438</sup> En effet, le trafic du port d'Arles ne se monte qu'à 328 733 tonnes en 1900 (Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1900*, premier volume, Paris, Imprimerie Nationale, 1901, p.309.

<sup>1439</sup> En l'occurrence, le PLM Voir Gustave Noblemaire, *Hommes et choses des chemins de fer*, recueil d'articles, Paris, P. Dupont, 1905, 374p. Voir note précédente sur le même sujet.

<sup>1440</sup> Le trafic effectif du canal de Bourgogne stagnait autour de 546 663 tonnes entre 1891 et 1895. En 1900, il n'a guère évolué avec 544 622 tonnes. Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Année 1900*, premier volume, Paris, Imprimerie Nationale, 1900, p. 276.

<sup>1441</sup> En réalité, il existait une voie alternative pour joindre le bassin séquanien et le bassin rhodanien (Saône incluse) : le canal du Bourbonnais. À peine plus long, soit 645 kilomètres, son parcours comprenait les canaux du Loing et Briare, le canal latéral à la Loire et le canal du Centre. Si les conditions de navigation du canal de Bourgogne étaient considérées comme meilleures, l'intensité de la circulation sur le canal du Bourbonnais semblait supérieure. En effet, le tonnage moyen s'élevait à 537 000 tonnes pour ce dernier, contre 258 000 tonnes pour le premier. En outre, il passait davantage par des villes de quelque importance industrielle : Montargis, Briare, Châtillon, Nevers, Digoin, Chalon-sur-Saône... L'aménagement de cette voie fut envisagé

essentiellement à effectuer des longues distances, c'est-à-dire remplissait une fonction de transit. Pourtant, si la liaison avec le Nord industriel apparaissait stratégique, - bien que les travaux d'aménagement ne correspondait pas aux attentes -, celle entre deux bassins rhodaniens et séquanais sembla moins préoccuper les différents acteurs à partir du Second Empire. Le cas de Lyon éclaire ainsi de façon utile sur les forces des bassins parisiens (envisagé dans son sens le plus large) et rhénans, à savoir pourquoi la navigation intérieure a pu s'adapter aux contraintes liées à l'émergence des chemins de fer.

On pourrait répondre qu'il aurait été préférable d'investir dans des secteurs plus porteurs, la batellerie étant un mode de transport désuet... Pourtant, l'analyse du trafic du port de Paris ébranle cet argument. En effet, les voies navigables, en contribuant à diversifier l'offre de transport, et en modérant les prix des matières premières, ont contribué, à leur façon, à l'apparition de nouvelles industries telles que l'électricité, le métropolitain<sup>1442</sup>, l'automobile, la construction aéronautique... Les secteurs émergents s'avèrent fragiles sur le plan financier, et le fait de pouvoir se fournir en matières premières à moindre coût représente une condition essentielle à leur essor, tout au moins dans leur phase initiale. La preuve en est l'essor de la 6<sup>e</sup> section de la Seine dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, celle s'étendant entre Javel/Passy jusqu'à la Briche. Or, cette portion correspondait précisément à la localisation des nouvelles industries : Louis Renault à Billancourt, Dion Bouton à Puteaux... Sans parler des usines à gaz de Saint-Ouen et Gennevilliers...

Par ailleurs, dans le cas du port d'Ivry, la question de l'éclairage électrique et de l'éventualité d'un outillage électrique, montre à quel point les ports pouvaient créer de réels débouchés pour l'industrie électrique naissante<sup>1443</sup>. Plus que de l'argent bloqué, gaspillé pour des activités jugées comme « ringardes »<sup>1444</sup>, les investissements liés à la batellerie pouvaient apparaître comme des auxiliaires indispensables à l'émergence de nouvelles activités industrielles. Il s'avère donc presque ironique de constater que parfois, à l'aide de moyens dérisoires, les voies navigables aient pu contribuer à surmonter la grande dépression des années 1880-1890 et à favoriser les secteurs les plus innovants.

---

dans les discussions d'élaboration du plan Freycinet, et du plan Baudin, mais ne fut finalement pas retenu par ce dernier.

<sup>1442</sup> L'ampleur des expéditions à partir de la fin des années 1890 se trouve fortement liée à la construction du métropolitain. La présence de la Seine a participé activement à l'évacuation des déblais. Le métropolitain aurait-il donc été possible avant 1914 ?

<sup>1443</sup> Bien évidemment, le raisonnement peut de la même façon s'appliquer aux chemins de fer.

<sup>1444</sup> David Le Bris, « Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? », in *Entreprise et histoire*, avril 2012, n°69, pp.19-26.

Il faut encore rappeler que si la France possédait un réseau relativement moderne sur les lignes principales, les autres lignes ne suivaient pas forcément. Et dès lors, l'accroissement des gabarits des bateaux allait peu à peu condamner les lignes secondaires n'ayant pas reçu les améliorations nécessaires. Cette évolution contradictoire allait contribuer à créer des « réseaux en cul-de-sac<sup>1445</sup> », et de profonds déséquilibres inter-réseaux et interrégionaux. Ainsi, la longueur du réseau navigable représentait environ la moitié de celle du réseau ferré, de 47 à 49%, en 1894, sans s'être réduite, elle n'atteignait plus que le tiers (34%). En revanche, le trafic par eau qui constituait 19%, en 1880 et 20% en 1881, du trafic des chemins de fer, parvenait à 31% en 1894. En termes de tonnages kilométriques, il s'élevait à 41% de celui des voies ferrées est devenu sensiblement égal en 1894 avec 92%. De 1880 à 1894, le trafic avait cru globalement de 4 037 millions de tonnes kilométriques, près de la moitié, soit 1 905 millions, étaient dues à la navigation intérieure, alors que la longueur du réseau n'avait quasiment pas changé depuis 1882.

À l'inverse, l'augmentation du trafic des chemins de fer s'élevait à 2 132 millions de tonnes, tandis que la longueur du réseau s'était accrue de près du tiers<sup>1446</sup>. Ces déséquilibres existaient également au sein même de la région parisienne, puisque l'activité fluviale de la Seine amont s'était spécialisée à l'extrême dans les matériaux de construction, tandis que le trafic de la Seine aval demeurait beaucoup plus diversifié et constituait le véritable axe de concurrence intermodal. En un sens, les chemins de fer avaient « gagné » contre la voie d'eau sur la haute Seine, mais gagné de manière paradoxale, dans le sens où cette « défaite » qualitative avait correspondu à une « victoire » quantitative. À l'inverse, les succès de la basse Seine montraient que la concentration dans les pondéreux ne constituait pas nécessairement le destin inexorable pour le redressement des voies navigables.

Une des conséquences des améliorations apportées sur les voies navigables a consisté à participer à un phénomène de concentration industrielle en direction du Nord et de la région parisienne. En ce sens, là résidait sans doute le véritable échec du plan Freycinet, dont l'idée originelle visait justement à mettre en relation des voies d'eau puissantes sur l'ensemble du territoire français. Les obstacles se sont sans doute révélés trop importants, qu'ils soient géographiques ou encore l'opposition des chemins de fer. Les voies du nord de la France figurèrent effectivement parmi celles ayant bénéficié des plus importants efforts de modernisation. La région parisienne profita ainsi d'une remarquable desserte, lui mettant à sa

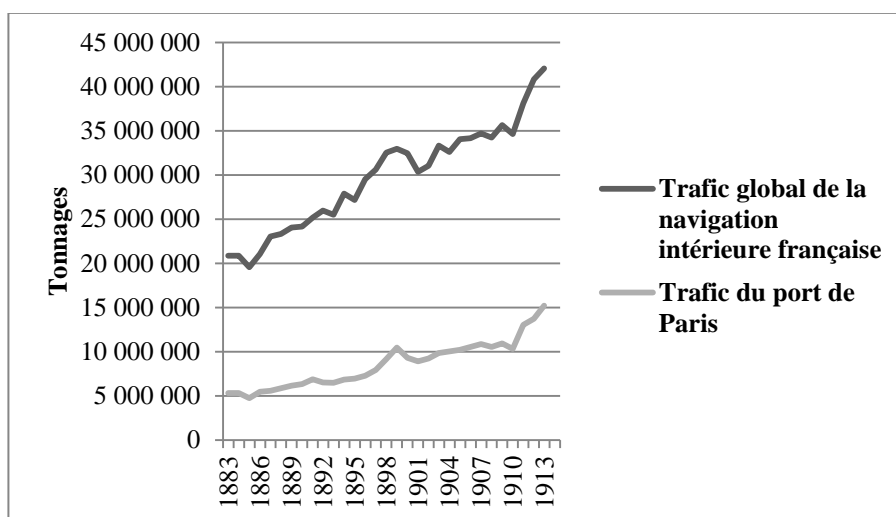
---

<sup>1445</sup> Marie-Madeleine Damien, *Les transports fluviaux*, Paris, PUF, Que sais-je ?, n° 494, 1997, pp.13-15.

<sup>1446</sup> Richard Von Kauffmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, traduit, mis à jour et précédé d'une étude complémentaire par Frantz Hamon, Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, Éditeur, 1900, p.853.

disposition d'énormes quantités de matières premières—charbon, matériaux de construction, denrées agricole, etc.— dont le coût s'est révélé plus onéreux dans les régions uniquement desservies par le rail, ou par des voies ferrées et/ou navigables de qualité moindre<sup>1447</sup>. Les industriels installés dans la région parisienne disposaient ainsi d'un triple avantage : une énergie moins chère, une desserte presque idéale, des débouchés importants dans un centre majeur de consommation situé au centre du réseau ferroviaire, c'est-à-dire susceptible de leur permettre de diffuser leur production. Les déséquilibres du réseau navigable reflétaient ainsi ceux de l'économie générale de la France.

**Graphique 47. Tonnage fluvial global en France et trafic du port de Paris 1883-1913.**



Source : Ministère des Travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Statistiques de la navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Relevé général du tonnage des marchandises. Années 1883-1913.

<sup>1447</sup> Dominique Renouard, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960, p.64.

Il est significatif que les résultats produits par les voies navigables, n'aient pas tant incité les édiles à moderniser les infrastructures portuaires, et tout au moins, l'organisation de ce secteur<sup>1448</sup>. En effet, ce n'est qu'en 1912, qu'un office chargé de la navigation intérieure est enfin créé<sup>1449</sup>. Curieusement, il semble que ce soit les utopistes qui aient associé la nécessité d'une modernisation des infrastructures et des superstructures de l'activité portuaires. Les promoteurs des entrepôts de Paris et de Paris port de mer ont mené une action au moins promotionnelle, si ce n'était pas des initiatives concrètes, et développé une réelle réflexion sur l'avenir de l'activité portuaire. Ils se sont penchés sur le type d'administration idoine, la fiscalité, l'outillage de l'activité portuaire parisienne. Ils ont fortement contribué à la tenue de commissions en vue de réfléchir à l'avenir des ports de la région parisienne, car ils n'ont pas cantonné leurs revendications à la traversée de Paris intra-muros. Leur ambition s'étendait à l'aménagement de ce que l'on considérerait comme l'Île-de-France.

Dans la région parisienne, la question de l'approvisionnement en combustibles minéraux se posait moins sur le plan quantitatif, car les sites de production n'étaient guère éloignés. Il était possible de s'approvisionner dans les régions du nord, et même si nécessaire, depuis la Belgique... Les aménagements en basse Seine laissaient entrevoir la possibilité de s'approvisionner de charbons anglais, et l'on pourrait encore évoquer les charbons du centre. En l'occurrence, de nouveaux gisements, encore plus prometteurs ont été découverts dans le Pas-de-Calais... La question consistait plutôt dans le moyen de les faire parvenir et à quel prix. Les industriels et commerçants de la région parisienne et des régions du nord craignaient un monopole *de facto* des compagnies de chemins de fer pour le transport des charbons, sans disposer d'aucun moyen de pression pour modérer les prix, ou même diversifier l'offre, puisque celles-ci auraient pu très bien limiter leurs moyens, cibler les transports les plus rentables... De nombreuses personnalités de sensibilité républicaine ou même socialiste ont penché en faveur de la batellerie artisanale pour ces raisons : Freycinet, Baudin, Jaurès, et même Proudhon<sup>1450</sup>... Et cela, pour des raisons un peu différentes de celles qui allaient prévaloir après la Première Guerre mondiale. Cette crainte de pratiques monopolistiques,

---

<sup>1448</sup> Brunot Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, 589p.

<sup>1449</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> république en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914 », thèse de l'université de Paris-IV sous la direction de François Caron, 1979, pp.310-312.

<sup>1450</sup> Joseph Proudhon, *De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables*, Paris, Au bureau du *Journal des Économistes*, Gillaumin, 1845, 48p. Proudhon avait mené une enquête minutieuse, il s'était penché en faveur d'une « étatisation » des voies navigables, solution qui a prévalu par la suite, sans l'avoir vraiment ouvertement admis...

parfois confirmée par les faits, parfois fantasmée se traduisait par la défense de la batellerie artisanale, au prix, sans doute de la formation d'une industrie batelière à même de lutter contre les puissantes compagnies à armes égales, ne serait-ce qu'en termes d'équipement et de force de frappe commerciale.

Le contexte de la France avant 1914 demeurait « libéral » sur le plan économique, la présence de l'État ne commença à vraiment se faire sentir que dans les années qui précédaient immédiatement le premier conflit mondial<sup>1451</sup>. L'action de l'État demeurait à un stade très restreint dans le domaine industriel, n'y consacrant qu'une infime part de son budget. En tête des obstacles à une intervention accrue, figuraient un ancrage dans des convictions libérales et surtout un anti-dirigisme latent. Le laisser-faire était préféré à une orientation vers un rôle plus marqué de l'État qui aurait pu aboutir à une forme de socialisme<sup>1452</sup>. Ce libéralisme a, sans doute, représenté un facteur déterminant pour la batellerie, et plus généralement l'industrie, en instaurant les conditions favorables à la modération des prix. Néanmoins, de manière paradoxale, le maintien de ce libéralisme a nécessité une action accrue de l'État, en raison d'une des obsessions depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, à savoir la circulation. Les pouvoirs publics ont dû racheter les péages sur les ponts, abolir les droits sur la navigation, reprendre certaines concessions, pour permettre justement cette circulation, et donc encourager les conditions indispensables à la circulation : le rachat des canaux parisiens par la Ville de Paris, la reprise en main de la concession du port d'Ivry apparaissaient comme autant d'exemples révélateurs. Le dernier cas s'avère tout particulièrement exemplaire, pour ne pas dire qu'il constitue un comble, dans la mesure où l'une des figures de proue du libéralisme, héritière de Jean-Baptiste Say<sup>1453</sup>, et de la non intervention des pouvoirs publics, s'investit de plus en plus dans la modernisation de l'outillage du port de Paris ! Et ses membres consentirent à ce revirement en pleine conscience, à regret même... Protectionnistes et libre-échangistes se rejoignaient complètement dans cette analyse, ce qui les séparait réellement, c'était le choix des infrastructures à considérer en priorité. Et encore, les contours des cercles d'intérêts n'étaient pas aussi nets que l'on pourrait l'imaginer, comme le montraient les controverses autour de « Paris port de mer », où les adversaires et les alliés d'un jour pouvaient s'unir ou se

---

<sup>1451</sup> Robert Delorme, Christine André, *L'État et l'économie. Un essai d'explication de l'évolution des dépenses publiques en France*, Paris, Seuil, 1983, 758p.

<sup>1452</sup> Les contours du terme « socialisme » demeuraient encore assez flous, surtout au début de la période étudiée, le marxisme n'ayant pénétré en France qu'assez tard.

<sup>1453</sup> Claire Lermercier, « Devenir une institution locale : la Chambre de commerce de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle, in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, N°54-3, mars 2007, p.44. L'économiste s'était lui-même impliqué en faveur de la construction et plus spécifiquement, de l'achèvement des canaux de Paris dans les publications suivantes : Jean-Baptiste Say, *De l'importance du port de la Villette*, Paris, Deterville, 1818, 23p. ; Jean-Baptiste Say, *Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France*, Paris, Deterville, 1818, 35p.



désolidariser... Au fond, l'intervention de l'État apparaissait comme un des facteurs essentiels au maintien des règles prévalant à la libre-concurrence, tout au moins en théorie, puisque sa présence croissante dans l'élaboration, la construction et même l'exploitation des chemins de fer tendait à fausser le jeu de la concurrence. En effet, si l'État prenait à sa charge l'essentiel du coût relatif à l'aménagement et l'entretien des voies navigables, il n'en arbitra pas moins les possibilités d'extension, et cela, de plus en plus au profit des compagnies de chemins de fer, dès lors qu'elles ressentaient un péril éventuel à leur prospérité.

On peut s'interroger sur la rationalité des politiques et des réflexions développées autour des voies navigables. La lecture des documents publiés à cette époque, qu'ils émanent du ministère des Travaux publics ou d'autres instances ou même de simples particuliers tend à montrer qu'aucun projet, ni discussion ne se basait sur des études économiques vraiment solides. Les devis étaient souvent assez fantaisistes, et plus ils entraient dans le détail, plus ils semblaient suspects. Les controverses autour des projets des années 1820 jusqu'au plan Freycinet et plus tard avec le canal du Nord se font entre partisans des voies navigables et des voies ferrées à partir de 1845. Elles se fondent sur des allégations le plus souvent délicates à confirmer<sup>1454</sup>, des préférences plutôt d'ordre sentimental, de considérations de prestige que sur les besoins réels du trafic et de l'activité économique. Les débats autour des projets d'entrepôts et de Paris port de mer et du canal du Nord étaient significatifs, à cet égard, des fondements avant tout affectifs ou d'intérêts particuliers. La légitimité de certains projets d'infrastructures n'était pas forcément en cause, loin de là, mais que penser de la volonté farouche des ingénieurs Holleaux et Flamant de creuser un canal latéral à la Seine ? Les sommes dépensées pour l'amélioration du canal Saint-Quentin n'auraient-elles pas été employées de manière plus judicieuse au creusement d'un nouveau canal plus conforme aux besoins des industries de la Révolution industrielle ? Manifestement, les préoccupations quant à la rentabilité économique des voies de communications se trouvent fréquemment formulées selon des considérations de rendement fiscal ou de coût financier des emprunts<sup>1455</sup>. De la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914, les tonnages transportés sur les canaux et le débit kilométrique ont progressé de manière constante, ce qui tendait à confirmer leur utilité, tout au moins sur le plan global, car la progression du trafic se répartissait de manière très inégale, elle n'était pas aussi marquée, bien que globale, selon les régions, tout au moins en termes de rythme.

---

<sup>1454</sup> David Le Bris, « Les grands travaux du plan : de la subvention à la dépression ? » ; in *Entreprise et histoire*, avril 2012, n°69, pp.15-16.

<sup>1455</sup> Jean-Claude Toutain, « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, pp.77-78 .

La modernisation du port de Paris a donc résulté d'une double dialectique, celle de l'intermodalité et celle entre les réalités de cette nouvelle navigation « industrialisée » et d'une utopie d'un « port de Paris » susceptible de devenir une énorme plaque-tournante commerciale, ou même d'un Paris tout court, voué à un destin plus large, échappant de sa simple fonction de port de consommation, pourtant, au bout du compte, déjà considérable et composant la véritable force de ce dispositif portuaire atypique.

### *Une croissance sans développement ?*

Le retard en termes d'infrastructures et de superstructures du port de Paris a été largement décrit dans le cadre de cette thèse, ainsi que le caractère encore rudimentaire de l'outillage. En fait, le raisonnement peut être élargi à l'ensemble de la batellerie, puisque les « porteurs », à savoir ce que l'on désignerait comme « automoteurs » demeuraient fort rares, la domination de la navigation dite « ordinaire et à vapeur<sup>1456</sup> » reste évidente jusqu'au moins en 1914. D'après les statistiques de la navigation intérieure publiées par le ministère des Travaux publics, la navigation porteuse n'apparaît qu'en 1909, et ne représentait que 1,3 % du tonnage-kilométrique du trafic global. En 1913, le taux n'avait guère varié avec 1,6 %, et il fallut attendre la fin des années 1920 pour que le taux dépasse réellement et durablement la barre des 10%<sup>1457</sup>.

Si l'on a montré le rôle de la concurrence entre les chemins de fer et la voie d'eau, ainsi que les innovations techniques qui en ont résulté, il ne faudrait tout de même pas surestimer l'innovation technique en tant que moteur de la croissance. À bien des égards, on l'a vu, la batellerie demeure dans de larges proportions assez frustrée. La propulsion mécanique reste fort limitée. C'est souvent une batellerie de « bric et de broc » qui dominait, le halage humain, bien que fort restreint par les réglementations administratives, n'en persiste pas moins. S'il faut nuancer le supposé sous-équipement des ports de la région parisienne, dans la mesure où l'outillage privé n'est tout de même pas négligeable, le retard est réel<sup>1458</sup>. L'activité fluviale, que ce soit sur le plan portuaire et sur celui de la navigation, accompagne plus l'industrialisation qu'elle ne la suscite. Les informations demeurent trop lacunaires, et relèvent souvent davantage du folklore, il est certain qu'une partie significative des manutentions demeuraient manuelles... La batellerie ne constituait guère un facteur de

---

<sup>1456</sup>C'est-à-dire le halage, les chalands remorqués par des toueurs, des remorqueurs.

<sup>1457</sup>Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure. Années 1900-1929.

<sup>1458</sup>Le constat peut être étendu aux ports maritimes, voir : Bruno Marnot, « Interconnexion et reclassement : l'insertion de sports français dans la chaîne multimodale au XIX<sup>e</sup> siècle, in *Flux*, janvier 2005, n°59, pp.10-21 ; Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, 589p.

modernisation majeur, dans la mesure où majoritairement menée par une batellerie artisanale, qui manquait presque de tout, hormis son courage indéniable. Elle devait sa survie en partie à la suppression des droits de navigation, mais également à l'abandon de sa sédentarité, et à l'implication de la famille entière dans l'exploitation de leur navire<sup>1459</sup>. Malgré leurs efforts<sup>1460</sup>, les compagnies de navigation ne disposaient pas des moyens financiers suffisants afin de susciter une véritable dynamique ou un effet d'entraînement comparable à ce qu'ont pu provoquer les chemins de fer.

Il nous est alors possible de reprendre à notre compte l'idée avancée par Marcel Gillet au sujet des mines du Nord et du Pas-de-Calais d'une « croissance sans développement ». À l'instar du transport fluvial, l'activité minière semble avoir été relativement épargnée par la dépression économique ayant frappé les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, et cela, malgré une baisse continue des prix du charbon<sup>1461</sup>. Le même auteur souligne le manque d'effet de l'activité minière sur l'industrie locale, sans toutefois pouvoir avancer qu'elle n'y a pas complètement participé. Comme on a pu s'en rendre compte, un constat assez proche pourrait être formulé pour ce qui était de l'activité portuaire parisienne, bénéficiant pourtant du marché le plus dynamique, et sans doute, des aménagements fluviaux les plus avancés de l'époque (avec leurs limites toutefois). L'essor du trafic s'accomplit sans que l'on puisse affirmer que les infrastructures et superstructures portuaires aient été particulièrement impressionnantes<sup>1462</sup>. La batellerie demeurait pour l'essentiel aux mains des marinières, la motorisation était loin d'être chose commune, les bateaux porteurs n'apparurent, et encore, fort timidement, que dans les dernières années de notre étude. Les bateaux métalliques restant rares, les débouchés pour la métallurgie et la sidérurgie le demeuraient tout autant dans ce domaine. Il semble que les ingénieurs se soient montrés incapables de sortir de la *logique de traction* au profit de celle de *propulsion*. La batellerie n'a donc pas constitué un débouché considérable pour l'industrie, ou tout au moins, aussi considérable qu'elle l'aurait pu, ce qui réduisit d'autant plus son poids dans le rapport de force qui l'oppose aux Compagnies de chemins de fer.

---

<sup>1459</sup> Laurent Roblin, *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2003, pp.92-94.

<sup>1460</sup> Bernard Le Sueur, *La « Grande Batellerie, 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation XIX<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, Conflans-Sainte-Honorine, La Mirandole-Pascale Dondey, éditeur-Ville de Conflans-Ste-Honorine, Musée de la Batellerie, 1995, 163p.

<sup>1461</sup> Marcel Gillet, *Les charbonnages du Nord de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, pp.80-84 ; pp. 310-311.

<sup>1462</sup> Même s'il faudrait toutefois nuancer cette affirmation, compte tenu, comme l'on a pu s'en rendre compte, de l'outillage privé qui est difficile à mesurer. Le constat est surtout vrai en termes d'infrastructures.

La navigation intérieure faisait ce qu'elle pouvait avec les moyens mis à sa disposition. Et force est de constater que les résultats se sont révélés impressionnants dès lors qu'elle bénéficia d'un réseau moderne et d'un marché considérable. Et encore, dans une large mesure, tout avait été conçu pour limiter ses capacités. Ce que l'on lui avait accordé d'un côté, - la suppression des droits de navigation en 1880, l'amélioration de certaines voies navigables -, c'était pour mieux en limiter les opportunités d'extensions. Cette analyse vaut de manière plus spécifique, pour la décennie qui précéda le premier conflit mondial. Il fallait sans doute y percevoir un contrecoup générationnel. En effet, au début de la période, une partie significative des ingénieurs appartenant au corps des Ponts et Chaussées ont œuvré ou œuvraient encore dans les canaux, ce qui expliquait le nombre d'ingénieurs de premier plan ayant défendu si ardemment la survie de ce mode de transport : Collignon, Comoy, Franqueville, Legrand, Krantz... Pour certains, il s'agissait de préserver l'œuvre d'une vie... Ensuite, la phase initiale d'expansion des chemins de fer achevée, vint une phase d'institutionnalisation<sup>1463</sup>, au point de faire des voies ferrées un quasi « État dans l'État », à mesure que les défis tant techniques que financiers, liés à l'exploitation deviennent de plus en plus évidents<sup>1464</sup>. L'enseignement des Ponts et Chaussées s'est de plus en plus imprégné des analyses de personnalités moins favorables aux voies navigables, à l'instar d'Alfred Picard, ou carrément hostiles, tels que Clément Colson<sup>1465</sup> et Yves Guyot<sup>1466</sup>.

Si la solidité des argumentations de ces deux derniers étaient très contestables sur le fond, il n'en demeurerait pas moins que celles-ci firent des ravages tant était importante leur influence dans le débat public, et surtout la politique. À l'inverse, l'enseignement des Ponts et Chaussées ne portait pas spécifiquement sur la navigation intérieure, qui n'était prise que comme un cas particulier<sup>1467</sup>. Plus grave, le contenu économique se révélait plus faible, et ne

---

<sup>1463</sup> Selon l'expression de Louis Girard.

<sup>1464</sup> Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1918, 856p.

<sup>1465</sup> Voir Clément Colson, *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, 6 vol., 1901-1907 (2<sup>e</sup> éd. 1924-1931) et Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, Paris, 1908, pp.655-671. Il faudrait également citer ses nombreux articles dans de nombreuses revues, et plus spécialement, la *Revue politique et parlementaire*.

<sup>1466</sup> Yves Guyot, *La crise des transports : illusions et réalités*, Paris, Félix Alcan, Éditeur, Librairies Félix Alcan et Guillaumin réunies, 93p. Comme on a eu l'occasion de le signaler à plusieurs reprises, mais il n'est pas inutile de le rappeler, le cas d'Yves Guyot est assez particulier, puisque en tant que ministre des Travaux publics, il avait proposé des mesures pour réformer la navigation intérieure. Son attitude apparaissait avant tout polémique et s'inscrivait dans son opposition au plan Baudin, et aux tentations « socialistes » que celui-ci semblait sous-tendre, à ses yeux. Il n'en demeure pas moins que son action a fortement nui aux voies navigables en contribuant à réduire les crédits qui auraient permis leur modernisation.

<sup>1467</sup> Voir Fernand Barlatier de Mas, *Cours de navigation intérieure de l'École des Ponts et Chaussées. Rivières à courant libre*, Paris, Libraire polytechnique Daudry & C<sup>ie</sup>, Éditeur, 1899, 479p. Fernand Barlatier de Mas, *Cours*

souffrait pas la comparaison avec la réflexion alternative défendue par des économistes, ingénieurs dont les thèses se sont notamment exprimées dans le cadre du plan Baudin. On compte notamment de nombreux ingénieurs civils qui se montrent soucieux de l'amélioration de l'outillage national. Néanmoins, malgré toute la pertinence de ces travaux, leurs auteurs n'appartiennent souvent pas à l'appareil de l'État, et plus spécifiquement au corps des Ponts et Chaussées, mais se comptent parmi les milieux industriels, commerçants, juristes, enseignants, universitaires... Si leur influence s'avère réelle, celle-ci demeure plus modeste sur le plan décisionnel<sup>1468</sup>.

Pour autant, il n'a jamais été question d'instaurer une concurrence équitale, qui aurait pu ébranler sérieusement les chemins de fer. Sans doute, la persistance d'une batellerie « rudimentaire » arrangeait-elle de nombreux acteurs de la scène économique de cette période. Les compagnies minières semblaient préférer la batellerie artisanale, car d'une part, elle était mieux adaptée aux conditions de navigation dans les canaux du nord de la France, mais également, elles disposaient d'un pouvoir de négociation bien plus important face à un milieu de marinières atomisé<sup>1469</sup>, plutôt que de négocier à des compagnies fluviales bien plus puissantes. La municipalité de Paris agit de même en luttant contre toute forme de monopole au port de l'Arsenal<sup>1470</sup>.

### ***L'émergence d'un port industriel : de la crise de la batellerie traditionnelle à l'industrialisation du transport fluvial.***

L'évolution de la batellerie dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914 se conforme au schéma décrit par François Caron dans le *Résistible déclin des sociétés industrielles*<sup>1471</sup>. L'innovation technique a effectivement permis à la batellerie de parer la menace des chemins de fer. La batellerie se trouve, en outre, essentiellement composée de petites entreprises. Les marinières appartiennent plutôt aux artisans, tandis que les grandes entreprises de navigation demeurent, tout au moins jusqu'en 1914, des entreprises plutôt familiales et de dimensions en rien comparables à celles des compagnies de chemins de

---

*de navigation intérieure de l'École des Ponts et Chaussées. Canaux*, Paris, Librairie polytechnique CH. Béranger, Éditeur, 1904, 579p.

<sup>1468</sup> Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la III<sup>e</sup> République*, Paris, CNRS Éditions, 2000, 322p.

<sup>1469</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> République ... », *op. cit.*, pp.310-312.

<sup>1470</sup> A.P. VO<sup>3</sup> 1899, Bassin de l'Arsenal, création d'un port : détail et avant-métré des travaux à exécuter, devis, cahier des charges, pétition de la chambre syndicale de la Marine pour l'élargissement des berges, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans (dont calques), correspondance, notes (1876-1902) ; A.P. VO<sup>3</sup> 1900: Port de l'Arsenal, construction d'une gare de marchandises : détail et avant-métré des travaux à exécuter, devis, cahier des charges, demande de concession, bordereau des prix, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes. (1888-1892).

<sup>1471</sup> François Caron, *Le Résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris Perrin, 1985, 380p.

fer<sup>1472</sup>. On se situe aux antipodes du modèle managérial décrit par Alfred Chandler à propos des chemins de fer américains<sup>1473</sup>. Toutefois, le rôle de l'État apparaît décisif, et les déficiences des politiques conduites peuvent se révéler préjudiciables, comme le prouve le relatif succès du plan Freycinet et l'échec du plan Baudin avorté<sup>1474</sup>.

### ***La singularité du port de Paris.***

La batellerie dans la région parisienne semble avoir connu une évolution qui ne se conforme pas strictement au mouvement global de l'économie nationale. En effet, la navigation connut un essor considérable après une période, il est vrai, de déboires, mais qui correspondit paradoxalement à une période de croissance de l'économie nationale (début des années 1850), mais récession économique ne signifie pas nécessairement crise des transports<sup>1475</sup>. L'intensification de la concurrence exige de réduire le coût des marchandises, et notamment du transport, à une époque où l'offre de transport n'était pas aussi variée qu'aujourd'hui, la main-d'œuvre peu onéreuse étant relativement abondante tandis que la disponibilité d'un mode de transport susceptible de convoier en masse des marchandises de faible valeur, et ce, à moindre coût, n'était pas si courante. Seuls trois modes de transports s'en trouvaient alors capables : le transport maritime, mais celui-ci ne concerne que marginalement le transport terrestre<sup>1476</sup>, le transport ferroviaire et enfin la voie fluviale. La voie ferrée était certes, rapide, mais le risque était, aux yeux des contemporains, de voir se créer un quasi-monopole des compagnies de chemins de fer, plaçant les industriels et les commerçants dans une situation d'otage. Par ailleurs, lors de la « crise ferroviaire » décrite par François Caron, les chemins de fer s'étaient montrés incapables d'assumer entièrement les transports de marchandises<sup>1477</sup>. Un mode alternatif apparaissait nécessaire et l'on voit le rôle qu'assigne François Maury<sup>1478</sup> à la batellerie comme modérateur des prix dans la capitale, notamment par l'importation de charbons, blés et vins étrangers.

---

<sup>1472</sup> Il s'agit notamment des familles Morillon et Corvol, pour la société éponyme, de la famille Picketty pour les Sablières de la Seine et enfin la famille Bonnardel pour la HPLM Sur cette dernière, lire Bernard Le Sueur, *La « Grande batellerie »*, La Mirandole, 1995. Dans cet ouvrage, l'historien montre tout de même une tentative de cette compagnie de créer une compagnie moderne au rayonnement national.

<sup>1473</sup> Alfred D. Chandler, *La main visible des managers*, traduction Frédéric Langer, Paris, Economica, 1988, 635p. En fait, ni même au sens de l'entrepreneur défini par Schumpeter dans Joseph Schumpeter, *Théorie de l'évolution économique. Recherche sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, traduit de l'allemand par Jean-Jacques Anstett, Dalloz, 1999, pp.106-138.

<sup>1474</sup> Michèle Merger, « La politique de la III<sup>e</sup> république ... », *id.*, pp.128-202.

<sup>1475</sup> D'ailleurs, paradoxalement, un contexte de prospérité économique, du moins de croissance, peut provoquer une crise des transports par un essor non maîtrisé des flux.

<sup>1476</sup> On peut évoquer le cabotage (méconnu), mais également le fluviomaritime.

<sup>1477</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer en France...*, *op. cit.*

<sup>1478</sup> François Maury, *Le port de Paris...*, *op. cit.*

Le port de Paris a affirmé sa fonction de port de consommation, permettant, entre autres, l'importation de charbons anglais ou belges, de blés des nouveaux mondes ou de Russie, ou encore de vins algériens ou espagnols... En effet, beaucoup ont attribué la récession aux divers traités de libre-échange, et plus particulièrement, celui de 1860, passé avec la Grande-Bretagne, si bien que des mesures protectionnistes ont été prises, pour protéger, entre autres, l'agriculture française<sup>1479</sup>. Il s'agissait notamment des fameuses lois Méline (1892). Leurs effets étaient somme toute à relativiser dans la mesure où, l'analyse du trafic du port de Paris en témoigne, car elles n'ont pas empêché le développement de ces trafics. La batellerie a joué le rôle comparable à celui de la navigation intérieure allemande<sup>1480</sup>: jouer la concurrence entre les modes de transports afin de réduire simultanément le coût des charbons importés et des charbons produits dans le pays.

La question est de déterminer, s'il y a eu l'émergence d'un « système technique » fluvial<sup>1481</sup>. Il faut entendre par ce terme un cycle liant la matière première, l'énergie, la production et le transport, correspondant aux fameuses « grappes d'innovations » de Schumpeter<sup>1482</sup>: par exemple, fer-charbon-vapeur-chemins de fer. Pour le port de Paris, il s'agirait de lier le charbon<sup>1483</sup>, le fer, la navigation, les grues... Les navires, construits en fer, demandant du charbon pour leur production et même chose pour les grues... Le problème n'est pas aisé à résoudre dans la mesure où la motorisation a bien du mal à se développer, les coques en fer demeurent exceptionnelles. En outre, l'outillage public demeure rare et il s'agit souvent de matériel d'occasion... En dépit de l'émergence de grandes compagnies de transport, telles que l'<sup>1484</sup>. On ne peut pas affirmer non plus que la construction de péniches ait contribué au développement économique dans des proportions comparables à celles des chemins de fer ou de l'automobile. D'une certaine manière, c'est une batellerie faite de « *bric et de broc* » qui a servi l'industrialisation !... Cela rend d'autant plus singulière l'histoire de la

---

<sup>1479</sup> Voir Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mouton, 1976, p.298.

<sup>1480</sup> Fremdling Rainer, « Les frets et le transport du charbon dans l'Allemagne du Nord, 1850-1913 », in *Histoire Économie et Société* n°1, 1992, pp.31-60.

<sup>1481</sup> Bernard Lesueur, *op. cit.*, pp. 173-181.

<sup>1482</sup> Joseph-Aloïs Schumpeter, *Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York, Toronto, London: McGraw-Hill Book Company, Abridged, with an introduction, by Rendigs Fels, 1939, 461 pp.

<sup>1483</sup> À propos de la question du charbon dans la région parisienne: « Nouvelle ville, nouvelle vie : croissance et rôle du réseau gazier parisien au XIX<sup>e</sup> siècle », Jean-Pierre Williot, *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, publié sous la direction de François Caron, Jean Dérens, Luc Passion et Philippe Cebon de Lisle, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, pp.213-239.; « Création et développement du réseau électrique parisien 1878-1939 », Alain Beltran, *ibid.*, pp. 241-257. Voir encore dans le même ouvrage : « Se chauffer à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle » par Afred Fierro, pp. 207-212.

<sup>1484</sup> Au sujet de la grande batellerie, consulter Bernard Le Sueur, *La grande batellerie, 150 ans d'histoire de la compagnie Générale de Navigation*, Pont saint Esprit, La Mirandole, mai 1996, 165 p.

batellerie dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1914. Cependant, certaines de ces conclusions doivent sans doute être nuancées. En effet, ces aspects ont été relativement peu traités dans l'historiographie fluviale.

Le concept de système technique<sup>1485</sup> semble plus cohérent avec l'émergence de compagnies d'extraction, qui elles-mêmes générèrent une activité de travaux publics, comme ce fut le cas de Morillon-Corvol<sup>1486</sup>. La batellerie a joué simultanément le rôle de transporteur de matériaux (sable, pierres de taille...), du site d'extraction à celui du chantier, mais de même, a contribué à l'évacuation des déblais. Son rôle s'est ainsi révélé décisif à une époque où Paris et sa banlieue<sup>1487</sup> connurent un essor colossal<sup>1488</sup>. À la différence de l'ensemble du pays, la capitale a profité d'une croissance démographique considérable, provoquée il est vrai, en grande partie, par l'exode rural. Comme Jean-Charles Asselain le fait remarquer « *Paris, cependant, n'est pas (seulement) une métropole parasite hypertrophiée ; c'est aussi de plus en plus, le premier pôle industriel français*<sup>1489</sup>. » Le département de la Seine abritait effectivement 1,1 million de travailleurs employés dans l'industrie, ce qui représentait près du sixième de la population industrielle du pays. Les activités étaient extrêmement diversifiées. D'un côté, les activités traditionnelles du luxe travaillaient tout autant pour le marché intérieur (par exemple, l'ébénisterie..), mais la plupart exportant leurs produits (bijouterie, mode...). D'un autre côté, la banlieue attirait de nombreuses industries mécaniques nouvelles : aéronautique, automobile...

À l'instar de la batellerie, l'économie parisienne n'avait donc pas entièrement suivi l'évolution globale du pays. Il fallait bien entendu considérer les trafics « *exceptionnels* » qui dopèrent à la fois le développement urbain de Paris et de ce fait de la batellerie, à savoir les expositions universelles. Par ailleurs, Paris se dota d'un métro, et malgré les conflits

---

<sup>1485</sup> François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Perrin, 1997, p.17.

<sup>1486</sup> La société Morillon-Corvol comportait deux activités distinctes : d'une part, l'extraction et le transport de sable et d'autre part les travaux publics (en particulier les dragages). Sur la première activité, voir Isabelle Backouche et Sophie Eustache, *Morillon-Corvol*, Paris, textuel, 2003, 192p. Sur l'activité travaux publics, consulter : Dominique Barjot, *La trace des bâtisseurs. Histoire du groupe Vinci*, Rueil-Malmaison, Vinci, 2003, pp.191-193.

<sup>1487</sup> Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964, pp.143-153.

<sup>1488</sup> Sur l'aspect bâtiment, on peut lire utilement le livre de Michel Lescure, qui bien que relativement ancien, demeure encore utile : Michel Lescure, *Histoire d'une filière : immobilier et bâtiment en France (1820-1980)*, Paris, Hatier, 1983, 80p., sinon : J.-P. Bardet, P. Chaunu, G. Désert, P. Gouthier, H. Neveux, *Le bâtiment ; enquête d'histoire économique XIV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Mouton, 1971. ; A. Daumard, *Maisons de Paris et propriétaires parisiens au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Ed. Cujas, 1965. ; R.H. Guerrand, *Les origines du logement social en France*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1996. ; Michel Lescure, *Les sociétés immobilières en France, au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, publications de la Sorbonne, 1980. ; Michel Lescure, *Les banques, l'État et le marché immobilier en France à l'époque contemporaine (1820-1940)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en sciences sociales, 1982.

<sup>1489</sup> Jean-Charles Asselain, *op. cit.*, p.196.



potentiels entre les intérêts de la batellerie et la construction de cet ouvrage en ce qui concernait la circulation, il n'en demeurerait pas moins que le métro représenta un débouché considérable pour la voie d'eau, à la fois pour l'apport de matières premières que pour l'évacuation de déblais<sup>1490</sup>. La singularité du port de Paris se manifeste encore par rapport au rôle de l'État<sup>1491</sup>. Si ce dernier a incontestablement contribué au développement, à la refonte du transport fluvial, son rôle, concernant les infrastructures fluviales est plus que modeste, hormis les canaux de Paris, seul acte volontaire de reprise en main d'une infrastructure portuaire fluviale, encore faut-il nuancer : il s'agit de la Ville de Paris et d'une appropriation d'une rente financière que représentait l'approvisionnement en eau, et accessoirement les droits de navigation. En effet, ce sont avant tout les ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui ont repensé la batellerie et mis au point les innovations techniques. Il s'agit d'ailleurs d'une attitude originale, dans la mesure où l'on peut parler « *dirigisme au service de l'initiative privée*<sup>1492</sup> » : il s'agissait d'offrir une infrastructure utile aux entreprises privées, sans qu'il ait été question de nationalisation, ou même d'aides, sous forme de prêt ou autres, aux compagnies de transport fluvial. De ce point de vue, le cas diffère sensiblement des chemins de fer.

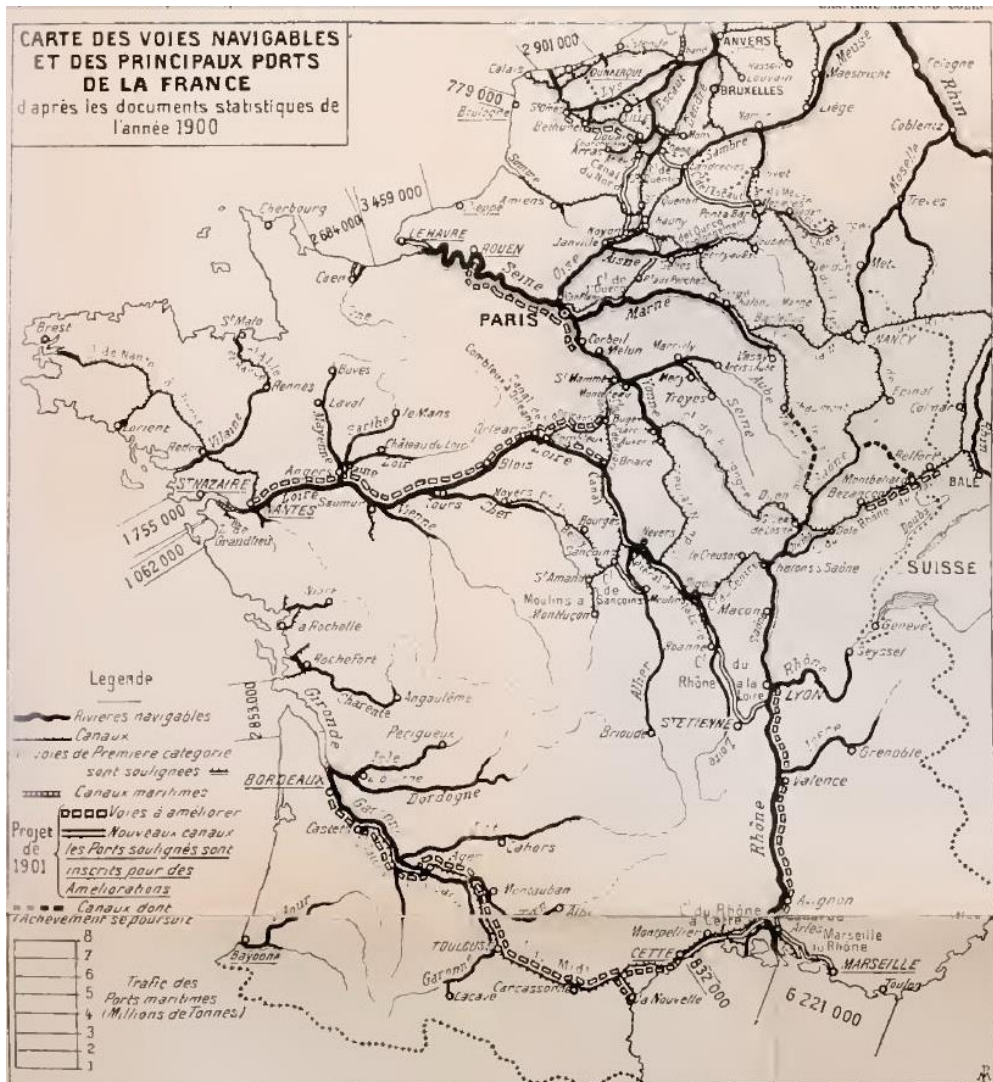
**Carte 8. Cartes des voies navigables et des ports français en 1900 et contenant les améliorations prévues par le plan Baudin.**

---

<sup>1490</sup> Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches/Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 2002, 400p. Sur la naissance du métropolitain, lire plus particulièrement, pp.41-94.

<sup>1491</sup> Pierre Rosanvallon, *L'État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Le Seuil, 1990, 378p.

<sup>1492</sup> Galbraith souligne de son côté que la séparation des secteurs privés et publics est largement illusoire, pour montrer au contraire leur étroite imbrication. J. K. Galbraith, *Les mensonges de l'économie*, Paris, éditions Grasset, 2004, p.53.



Source : Paul Léon, Fleuves, canaux, chemins de fer, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, p.71.

## TABLE DES MATIÈRES :

---

Introduction générale : écrire et penser l’histoire d’un port improbable : le port de Paris. ....	4
PREMIÈRE PARTIE : CRISE ET REDRESSEMENT (début des années 1840-1871) .....	41
CHAPITRE I : UNE ACTIVITÉ PORTUAIRE À LA CHARNIÈRE DE DEUX MONDES milieu du XIX <sup>e</sup> siècle-1872.....	42
Introduction : une batellerie à la croisée des chemins. ....	42
I. UNE CRISE D’IDENTITÉ (1843-1860).....	46
A. L’intrusion ferroviaire. ....	46
1. Un réseau mal adapté aux enjeux de la révolution industrielle (milieu du XIX <sup>e</sup> siècle). ....	46
2. L’attrait de la nouveauté.....	48
3. La crise de la batellerie et le « port de Paris ».....	62
B. Survivance de la batellerie. ....	64
1. Une solidité inattendue. ....	64
a) La révolution du barrage mobile. ....	69
b) Une solution originale aux insuffisances de la navigation intérieure : le touage..	72
2. Transformations dans Paris : lever le verrou parisien. ....	80
II. LE RÔLE DE PARIS DANS LE REDRESSEMENT DE LA BATELLERIE DURANT LA PHASE « LIBÉRALE » DU SECOND EMPIRE (1860-1870). ....	84
A. Montée d’un courant favorable à la batellerie.....	84
B. Activité fluviale à Paris sous le Second Empire.....	103
1. Un contexte économique propice au développement de la capitale.....	103
2. Développement de l’activité fluviale. ....	107
Conclusion : une mutation inexorable ou improbable ? .....	114
CHAPITRE II. AMBIVALENCES DE LA QUESTION PORTUAIRE SOUS LE SECOND EMPIRE. ....	119
Introduction : un urbanisme contesté.....	120
I. LES CANAUX DE PARIS ET LES CONTRAINTES URBAINES : .....	122
A. Un canal dont l’histoire a débuté par une controverse pour finir par un compromis. 122	
1. L’enjeu de l’eau pour la capitale.....	122
2. Controverse autour du canal de l’Ourcq : alimentation en eau ou navigation ?..	123
3. Fin de la controverse. ....	125
B. Couverture du canal Saint-Martin : entre visées sécuritaires et contraintes de l’urbanité. ....	128

II. BOULEVERSEMENTS DU COMMERCE PARISIEN : LES ENTREPÔTS DE PARIS.	141
.....	141
A. Les raisons d'un échec.	141
B. Le rêve d'un « Paris de transit ».	144
1. Nécessité et possibilité d'une réforme du commerce parisien ?	144
2. Un vaste dessein commercial.	145
3. Relocalisation des activités d'entrepôt vers les périphéries.	147
C. Vers de nouveaux entrepôts en périphérie.	149
1. Transfert du bureau de la Douane au Bassin de la Villette (1865).	149
2. Les docks de Saint-Ouen.	150
Conclusion : l'impossible Pari(s).	159
DEUXIÈME PARTIE : ESPOIRS ET DÉSILLUSIONS AUTOUR DES GRANDS PROGRAMMES (1871-1893).	163
CHAPITRE III : NAISSANCE D'UN PORT INDUSTRIEL.	164
Introduction : controverse autour d'un plan.	164
I. UN PLAN POUR RIEN ?	165
A. De l'euphorie à la désillusion.	165
1. Contexte de l'élaboration du plan Freycinet : un compromis républicain autour d'une politique de grands travaux.	166
a) Redéfinition de la batellerie et lutte contre l'hégémonie ferroviaire.	166
b) Ébranlement de la prééminence technique et politique des grandes compagnies de chemins de fer.	170
2. Le plan Freycinet : entre espoirs et désillusions.	172
a) Vote de la loi : la recherche d'un compromis national pour la cohésion républicaine.	172
b) Travaux d'aménagement des grandes lignes : tentative de standardisation du réseau des voies navigables :	174
B. Un plan inachevé.	177
1. Les limites du plan Freycinet.	177
2. Faible rendement de la batellerie et tentative libérale de relancer le plan Freycinet : le projet de loi Guyot (15 juillet 1890).	180
II. L'ÉVOLUTION DES TRAFICS FERROVIAIRE ET NAVIGABLE : ENTRE CONCURRENCE ET SPÉCIALISATION INTERMODALE.	183
A. Développement du réseau ferré et convention de 1883 : les fondements d'une domination paradoxale.	183
1. La convention de 1883 ou le renforcement des relations entre l'État et les compagnies de chemin de fer.	183
2. La lutte acharnée de la voie d'eau et des chemins de fer.	185

B.	Le renouvellement de la question intermodalité sous l'influence du plan Freycinet.	188
1.	La Basse-Seine : voie sous-employée ou voie royale pour la pénétration des marchandises importées ?	188
2.	La Seine, une voie de pénétration pour les produits d'importation de produits agricoles.	196
III.	MUTATIONS DU TRAFIC FLUVIAL PARISIEN	202
A.	Structuration du trafic global.	202
1.	Effets des aménagements de la Seine depuis le plan Freycinet sur le port de Paris.	202
2.	Le trafic en amont de Paris : un courant de trafic déséquilibré et pourtant majeur.	208
a)	Une conséquence de la concurrence intermodale : la spécialisation dans les matériaux de construction.	208
b)	Paris amont ou le temps des sablières.	212
B.	Impact du plan Freycinet sur le plan des infrastructures portuaires parisiennes	218
1.	Les canaux de Paris : un déclin relatif, mais inéluctable.	218
2.	Travaux de modernisation des canaux parisiens.	221
3.	Le bassin de la Villette au cœur du tissu industriel et commercial.	224
	Conclusion : La singularité et le rôle méconnu du port de Paris.	231
CHAPITRE IV. PARIS PORT DE MER, UN CONTRE-PLAN FREYCINET : ENTRE MYTHES ET RÉALITÉ.		236
	Introduction : entre imaginaires et réalités.	236
I.	DES INTÉRÊTS CONTRADICTOIRES.	237
A.	Les projets de Bouquet de la Grye : un contre-plan Freycinet.	238
1.	Création de la Société d'études de Paris-Port-de-Mer.	238
2.	Désaccords entre Bouquet de la Grye et vision des Ponts et Chaussées.	240
3.	Un retentissement national : mise à l'enquête du projet en 1890.	247
B.	Des ennemis aussi farouches que variés :	250
1.	Courants protectionnistes.	250
a)	Paris port de mer, un facteur aggravant les importations.	250
b)	Le cercle des charbonniers du Nord.	253
c)	Le cercle des ports maritimes hostiles à l'entrée d'un nouveau concurrent.	255
2.	Une « alliance » contrenature entre les compagnies de chemin de fer et la batellerie.	261
a)	Le cercle des compagnies de chemins de fer.	262
b)	Le cercle de la batellerie.	263
C.	Les défenseurs de Paris port de mer.	270

1. Enthousiasme pour une idée. ....	270
2. Les chambres de commerce : un soutien non sans ambiguïtés. ....	272
3. Des soutiens politiques à l'appui d'un dessein grandiose. ....	278
a) Des appuis instables. ....	278
b) Soutien de la part de certains parlementaires. ....	280
c) Soutien local : le département de la Seine et la Ville de Paris. ....	283
II. PARIS PORT DE MER : ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ. ....	286
A. Une fièvre européenne de canaux maritimes. ....	286
B. Un port à Paris comme enjeu de défense nationale. ....	288
C. Concurrencer Anvers-Londres-Hambourg grâce à Paris port de mer. ....	294
D. Aspect moral : régénérescence de la France. ....	296
Conclusion sur Paris port de mer : entre rêve et réalité, pour une autre vision de la navigation en Seine et à Paris. ....	301
TROISIÈME PARTIE : RETOUR AU « RÉALISME » OU LA REVANCHE DISCRÈTE DE LA BATELLERIE (1893-1914). ....	304
CHAPITRE V : L'IMPOSSIBLE MARIAGE ENTRE VOIE D'EAU ET CHEMINS DE FER (1890-1914). ....	305
Introduction : possibilité du raccordement pour le port de Paris ? ....	305
I. LES DÉBUTS DU RACCORDEMENT À PARIS 1897-1903. ....	308
A. Une guerre intermodale totale : ....	308
1. Des relations intermodales complexes : quelles perspectives pour le raccordement ? ....	308
2. La vision consulaire de la modernisation parisienne. ....	313
B. Une illustration de la double stratégie des Compagnies de chemins de fer portant sur la tarification et l'exploitation. ....	316
1. Une politique tarifaire dissuasive. ....	316
2. Entraves à l'exploitation. ....	325
a) Ambiguïté du statut des ports de raccordement. ....	325
b) Désordres des opérations de triage. ....	327
II. UNE CONCESSION PRIVÉE DANS L'IMPASSE. ....	331
A. Traité avec l'entrepreneur : un marché de dupe ? (1902-1903). ....	331
1. Une conjoncture moins favorable. ....	331
2. Le choix du concessionnaire : un entrepreneur ancré dans le commerce local. ....	333
B. Un décollage laborieux. ....	336
1. Bilan de l'activité des premières années du port d'Ivry 1899-1903. ....	336
2. Des conditions défavorables. ....	338

a) Insuffisance des redevances. ....	338
b) Une concurrence locale virulente. ....	339
3. Les difficultés rencontrées par un port de raccordement .....	341
a) Problématiques autour des capacités de stockage. ....	341
b) La venue tardive de la croissance (1903-1914). ....	342
Conclusion : potentiel et limites du raccordement en France. ....	347
<b>CHAPITRE VI LE PORT DE PARIS À LA BELLE ÉPOQUE : L'ÉMERGENCE PARADOXALE D'UN PORT MODERNE. ....</b>	<b>351</b>
Prélude : des contradictions inhérentes à une époque. ....	352
<b>I. UNE MODERNISATION CONTRASTÉE. ....</b>	<b>354</b>
<b>A. L'ampleur du trafic ou la revanche de la batellerie. ....</b>	<b>354</b>
1. Du repli au début du siècle au relèvement de la batellerie à la veille de la Première Guerre mondiale. ....	354
2. Une activité hors conjoncture ? .....	366
<b>B. La fin d'une époque : transformations dans la traversée de Paris. ....</b>	<b>376</b>
1. La disparition inexorable des ports de tirage. ....	376
2. Disparition des ports traditionnels dans la traversée de Paris. ....	380
a) Disparition des derniers marchés. ....	380
b) Un exemple de relocalisation vers la périphérie de Paris : le port d'Austerlitz. .	380
<b>II. LES LIMITES DU PORT DE PARIS : UN ARCHAÏSME AU SERVICE DE LA MODERNITÉ. ....</b>	<b>384</b>
<b>A. Les défauts de l'outillage. ....</b>	<b>384</b>
<b>B. Un port étriqué. ....</b>	<b>386</b>
1. Encombrement des ports parisiens. ....	386
2. À la recherche d'une meilleure fluidité des mouvements sur les ports. ....	389
3. Tensions résultant d recul des surfaces de quais disponibles. ....	390
<b>C. Un imbroglio administratif. ....</b>	<b>394</b>
1. Une division administrative héritée du consulat. ....	394
2. La dualité des tarifs Seine-canaux. ....	398
<b>D. Un frein à la modernisation du port de Paris : l'impossible amélioration de la liaison du bassin de la Seine avec celui du Nord. ....</b>	<b>400</b>
1. Forces perdues pour un programme saboté : le plan Baudin. ....	400
a) Un contexte propice à la modernisation des voies navigables dans les années 1890 : .....	400
b) Particularités du plan Baudin: un plan visant à pallier aux écueils des projets de loi précédents. ....	402
c) La contrattaque organisée des ferristes : .....	403

d) Le vote du plan Baudin. ....	405
2. Le canal du Nord : un enjeu stratégique. ....	406
III. GESTATION AVORTÉE D'UN PORT DE PARIS FORMEL : ENTRE UTOPIE ET RÉALISME 1910-1914. ....	416
A. Un événement exceptionnel servant de catalyseur à la réflexion portuaire. ....	416
B. Les commissions « Paris-Port-de-Mer » : un port impossible ?.....	421
1. Création des commissions pour imaginer l'avenir du port de Paris. ....	421
2. Un changement d'échelle : l'extension vers la banlieue.....	422
3. Quel régime administratif pour le port de Paris ?.....	426
a) Des services exclusivement techniques.....	426
b) Régime unitaire institué au profit de la Ville. ....	431
c) Le rôle de la chambre de commerce de Paris. ....	432
Conclusion : un port à contre-courant ?.....	440
Conclusion générale : envisager autrement la contribution du transport fluvial sous le prisme du port de Paris.....	444
TABLE DES MATIÈRES : .....	473
Index des noms de personnes. ....	479
Index des noms d'institutions, d'entreprises .....	483
TABLES DES DOCUMENTS : .....	485
Table des illustrations :.....	485
Table des cartes : .....	485
Index des tableaux : .....	485
Table des graphiques : .....	485



## Index des noms de personnes.

### A

Achard  
Antoine, 281  
Alphand  
Adolphe, 132, 284  
André  
Dominique, 20, 51, 199, 363, 370, 463  
Ardoin, 153  
Asselain  
Jean-Charles, 442, 471

### B

Backouche  
Isabelle, 6, 12, 19, 25, 29, 55, 64, 87, 150, 216, 237  
Bain, 333  
Bairoch  
Paul, 104, 246  
Barazer, 303  
Bartholony  
François, 61  
Barthou  
Louis, 331, 363, 417, 441  
Bartissol  
Edmond, 423  
Baudin  
Pierre, 33, 36, 37, 48, 261, 280, 353, 363, 367, 376,  
408, 409, 413, 418, 428, 441, 443, 445, 449, 456,  
459, 462, 467, 468, 469, 472, 473  
Bazin  
Henry, 87, 89, 169  
Beaudoin  
François, 46, 71, 97, 98, 124, 178  
Becquey  
Louis, 19, 47, 50, 51, 52, 116, 118  
Bérigny  
Charles, 83, 84  
Blachette, 286, 377  
Bonnardel  
Jean, 169, 469  
Bos  
Charles, 282, 291  
Bouquet de la Grye  
Anatole, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246,  
247, 248, 251, 253, 256, 260, 263, 264, 265, 270,  
271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 280, 281, 282,  
283, 284, 285, 286, 287, 289, 290, 291, 296, 297,  
299, 300, 302, 333, 334, 419  
Bourgeois, 261  
Bovet, 74, 322, 323  
Brisson  
Barnabé, 56  
Burez  
contre-amiral, 290  
Carivenc  
Paul, 26, 151, 398  
Caron  
François, 16, 17, 21, 22, 23, 25, 49, 53, 55, 74, 92,  
234, 237, 254, 299, 307, 411, 413, 414, 442, 468,  
469  
Cendrars  
Blaise, 237, 279, 289  
Chandler  
Alfred, 21, 22, 469

Chanoine, 66, 97  
Jacques Henri, 53, 71, 72, 93, 96, 97  
Chassaing  
Eugène Antoine, 282  
Chaudron de Courcel  
George, 217  
Chaudun, 132  
Nicolas, 131  
Chevalier  
Michel, 28, 47  
Clemenceau  
Georges, 373, 423  
Collignon  
Charles-Étienne, 87, 88, 89, 467  
Collin, 228  
Colson  
Clément, 34, 102, 197, 201, 344, 356, 357, 363, 364,  
365, 467  
Combes  
Émile, 315  
Comoy  
Guillaume, 87, 88, 89, 467  
Corvol, 87, 216, 217, 218, 387, 469  
Charles, 217  
Cottier  
François, 51  
Couvreur  
Jules, 265, 266, 267, 275, 276, 277  
Cusin et Legendre, 145, 147  
Cusin, Legendre et C<sup>ie</sup>, 144

### D

Darcy, 89  
David-Mennet, 434  
de Rousiers  
Paul, 267, 454  
de Saint-Didier, 127  
Decauville, 213, 362  
Dehaynin  
Famille, 228  
Delagneau et C<sup>ie</sup>, 74  
Delaunay Belleville  
Louis, 312  
Delauney-Belleville  
Louis, 312  
Deligny, 183, 222  
Deniel, 58  
Deparcieux  
Antoine, 125  
département de la Seine, 7, 10, 15, 29, 30, 45, 82, 105,  
107, 121, 123, 139, 197, 247, 248, 249, 263, 271, 283,  
284, 286, 290, 355, 366, 375, 380, 418, 429, 435, 442,  
443, 471  
Descombes, 276, 282  
Descubes-Desgueraines  
Amédée, 282  
Desprez, 334  
Dietz-Monnin  
Charles, 167, 168, 171  
Dollfus, 93  
Doyle  
Conan, 299  
Drogue, 390, 391  
Du Boys

Maître, 140  
Ducamp  
Maxime, 139  
Duchemin, 229  
Dufourny, 309  
Dumont  
Aristide, 142, 286, 287  
Dupin  
Philippe, 58, 140  
Dupuit  
Jules, 56  
Dupuy  
Jean, 418, 425  
Dutens  
Joseph, 50  
Duval  
meunier, 199

## F

Fair  
Marvin Luke, 23  
Faure  
Félix, 150, 191, 192, 225  
Fédération des industriels et Commerçants, 265  
Fer de la Nouerre  
Nicolas de, 125, 126  
Fishlow  
Albert, 22  
Flamant  
Alfred-Aimé, 315, 413, 464  
Fogel  
Robert William, 22, 69  
Fournier  
Jules, 229  
Foury  
lieutenant-colonel, 291  
Franqueville  
Alfred Charles Ernest Franquet de, 59, 61, 89, 90, 467  
Fresne  
usines, 213  
Freycinet  
Louis Charles de Saulces de, 24, 35, 36, 50, 101, 104,  
118, 155, 165, 166, 167, 169, 173, 174, 175, 178,  
179, 181, 185, 187, 189, 191, 192, 201, 202, 203,  
205, 210, 219, 221, 222, 223, 224, 227, 230, 232,  
233, 239, 242, 243, 244, 246, 260, 264, 267, 270,  
290, 295, 303, 315, 353, 361, 367, 385, 397, 400,  
401, 407, 412, 414, 415, 430, 439, 445, 446, 450,  
454, 459, 460, 462, 464, 469  
Friesé  
Paul, 225, 375

## G

Ganz et C<sup>ie</sup>, 199  
Gauckler, 284  
Gayda  
Marc, 25, 64, 130, 132  
Gaz parisien, 94  
Girard  
Pierre-Simon, 61, 64, 92, 126, 127, 128, 414, 467  
Godeaux  
Eugène, 75  
Gomot  
Hippolyte, 281  
Grabert

Frédéric, 19, 126, 244, 410  
Grands Moulins, 213  
Grangez  
Ernest, 28, 55, 64, 109  
Guichard, 272, 285, 286  
Guiaysse  
Pierre-Paul, 282  
Guissez & Cousin, 228  
Guyot  
Yves, 91, 92, 103, 181, 182, 184, 232, 241, 280, 282,  
363, 367, 428, 445, 467

## H

Hagerman  
Jonas-Philip, 51  
Hainguerlot, 139  
Alfred, 127  
Haussmann  
Eugène, 107, 121, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 138,  
139, 154, 216, 222, 427  
Hubard, 153  
Hugo  
Victor, 422  
Humblot  
Félix Eugène Edmond, 108, 127, 136, 222, 224, 226

## J

Jauréguiberry  
Jean Bernard, 240, 281, 290  
Joffrin  
Jules, 183  
Jolibois  
Pierre, 10, 286, 418  
Jonnart  
Louis, 144  
Jossier, 321, 322  
Jouanique  
Marcel, 19, 306  
Jouy  
Amédée, 291, 292, 294, 422

## K

Kaiser, 242, 276, 294  
Kauffmann  
Richard de, 34  
Kestner, 93  
Krantz  
Jean-Baptiste, 73, 74, 75, 76, 167, 168, 169, 170, 174,  
175, 178, 467

## L

La Gournerie  
Eugène de, 172, 173  
Lacombrade  
Philippe, 147, 273, 308, 333, 427  
Laffitte  
Jacques, 51  
Louis, 309  
Lainey, 275, 276, 334, 342, 343  
Lantier  
Claude, 4  
Latour du Moulin, 398

Lavaud  
 Charles, 9, 265, 269, 270, 279, 333, 334, 388  
 Leblanc  
 Abel Désiré, 199  
 Abel Stanislas, 199  
 Leboucq  
 Charles, 266, 283  
 Lefèbvre  
 Paul, 334  
 Legrand  
 Baptiste Alexis Victor, 13, 89, 90, 467  
 Léon  
 Paul, 33, 48, 49, 56, 94, 172, 318, 349, 408, 409, 413,  
 415, 473  
 Lépine  
 Louis, 397, 398  
 Lermercier  
 Claire, 91  
 Leroy-Baulieu  
 Paul, 172, 190  
 Leroy-Beaulieu  
 Paul, 172, 189  
 Lesieur, 276  
 Louiche Desfontaines, 93  
 ingénieur des Ponts et Chaussées, 100

## M

Mallet, 223  
 Paul, 223, 265, 278, 315, 326, 331, 422, 435  
 Mange  
 Alfred, 309, 363  
 Marnot  
 Bruno, 13, 16, 20  
 Maruejouis  
 Émile, 315  
 Maury  
 François, 8, 33, 48, 58, 66, 129, 215, 231, 297, 379,  
 386, 395, 398, 400, 424, 428, 432, 433, 469  
 Méline  
 Jules, 234, 255, 262, 298, 300, 470  
 Mercuard  
 Adolphe, 139  
 Merger  
 Michèle, 16, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 29, 31, 34, 52, 53,  
 88, 237, 251, 307, 325, 360, 368, 414  
 Michal, 28, 59  
 Zoroastre Alexis, 28, 55  
 Millard  
 Jean, 6, 25, 75, 308, 384  
 Molinos  
 Louis, 74, 78, 267, 268  
 Montel  
 Nathalie, 19, 50  
 Morel  
 Alphonse, 228  
 Morice  
 Lucien, 17, 18, 80, 306  
 Morillon  
 Albert, 217, 425  
 Mourer, 340  
 Arthur, 319, 320, 322, 323, 327, 328, 334, 335, 336,  
 337, 338, 339, 340, 342, 343  
 Muzet  
 Alexis, 281, 377

## N

Napoléon I<sup>er</sup>, 128, 410  
 Napoléon III, 45, 85, 86, 87, 89, 104, 106, 126, 132, 133  
 Navier  
 Henri, 56  
 Neiertz  
 Nicolas, 15, 17, 18, 20, 23, 307  
 Nivernaise, 217  
 Noblemaire  
 Gustave, 191, 276, 456

## O

O.N.N., 18  
 Odier, 51

## P

Parmentier  
 Antoine, 126  
 Pawlowski  
 Augsute, 33, 34, 336, 396, 397, 398, 423  
 Auguste, 5, 7, 33, 387  
 Pereire  
 Frères, 61, 62, 129, 145, 155, 156, 157, 158, 225  
 Perier  
 Casimir, 51  
 Périer de Féral, 383, 384  
 Perronnet  
 Jean-Rodolphe, 125  
 Pétiet  
 Jules, 56  
 Peyron  
 Alexandre, 282, 283  
 Peyrou  
 amiral, 290  
 Piat et Fougerol, 374  
 Picard  
 Alfred, 34, 51, 423, 429, 467  
 Piketty  
 Charles, 216, 217, 218, 370  
 Paul, 370  
 Pillet-Will  
 Michel Frédéric, 47, 51, 67  
 Pinon  
 Pierre, 132  
 Poirée  
 Charles, 71, 72, 73, 82, 93, 96, 97, 115, 116, 177, 303  
 Poirrier, 283, 284, 298  
 Pozzy, 245, 275, 276, 330

## R

Radoux  
 Albert, 423  
 Ratcliffe  
 Barrie, 12, 162  
 Résal  
 Jean, 302  
 Ribault  
 Jacques, 372  
 Richard  
 Louis, 287  
 Ricordeau, 374  
 Robaglia, 435  
 Robida

Albert, 299  
Rodiguët  
Lionel, 278  
Rouher  
Eugène, 86, 154  
Rozat de Mandres, 136

## S

Say  
Jean-Baptiste, 127, 463  
Léon, 172, 174, 179  
Pierre-Simon, 91  
Schlumberger, 93  
Schumpeter  
Joseph Alois, 15, 23, 69, 165, 166, 234, 469, 470  
Sciama, 275, 315, 323, 330  
Sénat, 86, 280, 281, 283, 315, 445  
Sicat, 334, 335, 337  
Siméon  
Henri, 132  
Piketty, 370

Szulman  
Éric, 19, 115

## T

Thénard  
Antoine, 71, 72, 93  
Thomasset

René Edmond, 240, 274, 281, 285, 290  
Tourasse  
ingénieur-mécanicien, 73

## V

Vaillant, 425  
Vassal, 127  
Vauban  
Sébastien Le Pestre de, 161, 324  
Vavin  
Alexis, 139  
Verne, 299  
Jules, 299  
Versigny  
Claude-Marie, 104, 191, 244

## W

Wallon, 257  
Wechman  
Friedrich, 199  
Williams  
Ernst Williams Jr, 23

## Z

Zola  
Émile, 4, 155

## Index des noms d'institutions, d'entreprises :

### C

- C.S.S.  
 Compagnie des Sablières de la Seine ..... 381, 382  
 Caisse d'escompte ..... 150  
 Ceinture  
     Chemin de fer de Ceinture..... 151, 157, 161, 189, 274,  
         300, 302, 328, 346, 393, 436  
 CGT..... 384  
 Chambre de commerce d'Auxerre..... 279  
 Chambre de commerce de Dieppe..... 266, 267  
 Chambre de commerce de Dieppe..... 256, 266  
 Chambre de commerce de Douai..... 324  
 Chambre de commerce de Dunkerque..... 49  
 Chambre de commerce de Lille  
     chambre de commerce lilloise ..... 256, 259, 260, 261  
 Chambre de commerce de Lyon ..... 173, 336  
 Chambre de commerce de Paris ..... 145, 323, 358  
     Chambre consulaire...26, 27, 38, 93, 94, 128, 148, 151,  
         152, 250, 252, 254, 276, 280, 281, 282, 285, 291,  
         306, 316, 320, 321, 322, 326, 330, 336, 337, 342,  
         343, 344, 346, 348, 349, 352, 353, 355, 356, 358,  
         400, 440, 441, 442, 445, 447  
 Chambre de commerce de Roanne ..... 334  
 Chambre de commerce de Rouen 251, 257, 258, 262, 263,  
     264, 265, 270, 273  
     Chambre de commerce rouennaise, chambre  
         consulaire rouennaise..... 262, 263  
 Chambre de commerce française de Bruxelles..... 279  
 Chambre de Députés  
     Parlement, Assemblée Nationale ..... 281, 282  
 Chambre des Députés  
     Parlement, Assemblée nationale ..... 49, 171, 176, 288,  
         289, 290, 291, 303, 319, 352  
 Chambre Syndicale de la Marine 255, 275, 330, 331, 332,  
     340  
 Chemin de fer de l'Est..... 346  
 Chemin de fer de l'Est..... 59  
 Chemin de fer de l'Ouest  
     Compagnie de Chemins de fer de l'Ouest..... 254, 279  
 Chemins de fer de l'Ouest  
     Compagnie de l'Ouest, réseau de l'Ouest, Compagnie  
         de chemins de fer ..... 257, 268, 269  
 Compagnie Ardennaise ..... 233  
 Compagnie d'Orléans..... 329  
 Compagnie d'Orléans..... 330  
     Compagnie PO, chemin de fer Paris-Orléans, réseau  
         d'Orléans ....321, 328, 332, 333, 337, 339, 340, 348,  
         349  
 Compagnie de chemin de fer de l'Ouest..... 244, 277  
 Compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans  
     Compagnie PO, réseau d'Orléans, Chemin de fer PO,  
         Chemin de fer Paris-Orléans ..... 321  
 Compagnie de l'Est ..... 94  
 Compagnie de l'Ouest..... 249, 268, 269  
 Compagnie de l'Ouest.....58, 78, 248, 257, 269, 270, 325  
     réseau de l'Ouest, chemin de fer de l'Ouest ..... 292  
 Compagnie de la Basse-Seine et de l'Oise ..... 75  
 Compagnie de touage de la Haute-Seine ..... 75  
 Compagnie de touage et de remorquage de l'Oise ..... 271  
 Compagnie de touage et de remorquage de transports 271  
 Compagnie des Canaux ..... 130, 142  
 Compagnie des chemins de fer d'Orléans  
     Compagnie PO, réseau d'Orléans, Compagnie PO,  
         Compagnie Paris-Orléans ..... 322, 438  
 Compagnie des Docks..... 132, 156, 157, 161  
 Compagnie des quatre canaux..... 52  
 Compagnie du canal du Midi ..... 62  
 Compagnie du Métropolitain ..... 380  
     CMP ..... 220  
 Compagnie du Nord.... 17, 56, 58, 96, 104, 154, 157, 186,  
     325, 326, 327, 333, 334, 424  
 Compagnie du touage de Conflans à la mer ..... 271  
 Compagnie du touage de la Basse-Seine à l'Oise ..... 271  
 Compagnie Française de Navigation Fluviale et Maritime  
     ..... 328  
 Compagnie Française des Transports Fluviaux et  
     Maritimes Havre-Paris-Lyon..... 234  
 Compagnie générale de transport Dommartin..... 234  
 Compagnie Générale des Bateaux Parisiens ..... 368  
 Compagnie générale des eaux ..... 141  
 Compagnie Havre-Paris ..... 234  
 Compagnie HPL ..... 234  
 Compagnie Maritime de la Seine ..... 393  
 Compagnie parisienne du Gaz ..... 325  
 compagnie Tarbé des Sablons..... 62  
 Congrès International de Navigation Intérieure ..... 320  
 Conseil des ministres ..... 293  
 Conseil des Ponts et Chaussées.....56, 62, 253, 278, 421  
 Conseil général de la Seine . 116, 229, 254, 281, 289, 430,  
     434, 441, 448  
 Conseil général des Ponts et Chaussées 60, 61, 76, 83, 90,  
     91, 288  
 Conseil Général des Ponts et Chaussées .....92, 281, 288  
 Conseil général des Ponts-et-Chaussées ..... 178  
 conseil municipal ..... 141, 143, 262, 294, 444, 445  
 Conseil municipal de Paris.. 186, 278, 281, 292, 294, 406,  
     434  
     Municipalité de Paris, Ville de Paris ..... 293  
 Conseil Municipal de Paris ..... 227, 388  
 Conseil National des Ponts et Chaussées ..... 310  
 Corps législatif..... 61, 62  
 Cusin et Legendre ..... 148, 150  
 Cusin, Legendre et C<sup>ie</sup> ..... 147

### D

- Département de la Seine .... 7, 10, 15, 30, 31, 46, 83, 107,  
 109, 123, 125, 142, 201, 251, 252, 253, 254, 269, 277,  
 290, 291, 292, 294, 298, 365, 376, 377, 386, 391, 430,  
 440, 441, 447, 454, 455, 483  
 Docks Napoléon..... 147, 148, 150, 156, 159

### F

- Fédération des industriels et Commerçants ..... 271  
 Alfred Charles Ernest Franquet de ..60, 62, 91, 92, 479  
 Fresne  
     usines ..... 217

### G

- Ganz et C<sup>ie</sup> ..... 204

Gaz parisien.....	96
Grands Moulins.....	217
Guissez & Cousin.....	233

## H

H.P.L.M.	
Compagnie Générale de Navigation H.P.L.M.,	
C.G.H.P.L.M. ....	330, 331, 372
Houillères 40, 69, 93, 94, 95, 96, 105, 112, 115, 119, 170,	
186, 187, 256, 257, 261, 323, 420, 422, 427, 428, 468	
Houillères du Pas-de-Calais .....	422

## I

Inspection de la Navigation.....	77, 231, 400, 401, 441
----------------------------------	------------------------

## M

Magasins d'Austerlitz .....	165, 325, 393, 394, 396, 405
Magasins généraux.....	132, 153, 217, 326, 395
Magasins Généraux.....	148, 157, 346, 351
Maison Caillard et C <sup>ie</sup> .....	322
Ministère des Travaux publics.....	246
Ministre de l'Agriculture,	
ministre, ministère de l'Agriculture .....	87, 150, 434
Ministre des Travaux publics .....	245, 279, 437
Ministre du Commerce,	
ministère du Commerce.....	321
MM. Pagès et C <sup>ie</sup> .....	351
Molinos	
Louis.....	76, 79, 273, 274
Morillon-Corvol .....	220, 221, 327, 483
Municipalité de Paris	
Ville de Paris, conseil municipal de Paris.....	252, 277, 278, 282, 292, 480

## N

Nivernaise .....	221
------------------	-----

## O

O.N.N.....	19
Odier .....	52

## P

Parlement .....	170, 245, 281, 289, 294, 407, 480
Piketty, Leneru, Garçin et C <sup>ie</sup> .....	220
PLM .....	54, 188, 194, 195, 269, 282, 327, 328, 334, 335, 336, 349, 357, 360, 361, 436, 468, 470
Préfecture de la Seine.....	292
Préfecture de Police.....	10, 26, 33, 35, 116, 393, 409
Préfet de la Seine.....	133, 134, 136, 137, 141, 321, 388
Préfet de police	
Préfecture de police.....	84, 116, 409

## S

Sablères de la Seine .....	327, 381, 481
Say	
Jean-Baptiste .....	129, 475
Léon.....	175, 176, 177, 182
Pierre-Simon .....	93
Schlumberger.....	95
Schumpeter	
Joseph Alois.....	15, 23, 70, 168, 169, 238, 481, 482
Sciama .....	282, 324, 332, 340
Sénat .....	87, 287, 289, 290, 324, 457
Service des Canaux de la Ville de Paris.....	411
Service des Eaux et de l'Assainissement .....	411
Sicat .....	344, 345, 347
Siméon	
Henri .....	134
société « La Fluviale » .....	344
Société Concessionnaire des Entrepôts & magasins du	
quai d'Austerlitz.....	393
Société Cusin, Legendre & C <sup>ie</sup> .....	148
Société d'Économie politique à Lyon .....	196
Société d'études coloniales .....	243, 279
Société d'études de Paris-Port-de-Mer.....	243, 244
Société des études coloniales .....	278, 298, 299
Société des études coloniales et maritimes.....	278
Société des Études Coloniales et maritimes .....	304
Société des Ingénieurs Civils de France.....	273
Société Générale de touage et de remorquage.....	286
Société Générale de Touage et de remorquage .....	273
Société Larget .....	233
Société Paris-Austerlitz.....	440
Société Pavot.....	234
Société Piketty, Leneru, Garçin et C <sup>ie</sup>	
Piketty .....	380
Syndicat de la Marine .....	195, 271, 275, 437
Syndicat de la Navigation de l'Ourcq .....	234
Syndicat du bassin de la Villette .....	234, 271, 272, 282
Syndicat du Bassin de la Villette .....	234, 271, 277, 285
Syndicat du bassin de la Villette et des canaux adjacents	
.....	271
Syndicat du bassin de la Villette et des Canaux Adjacents	
.....	234
Szulman	
Éric.....	20, 117

## T

Travaux publics	
ministre, ministère..	6, 7, 24, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 40, 48, 56, 58, 59, 84, 87, 88, 91, 102, 103, 116, 185, 190, 192, 199, 200, 201, 204, 215, 220, 225, 228, 245, 252, 253, 259, 266, 281, 287, 289, 297, 320, 321, 322, 324, 334, 342, 370, 371, 373, 375, 380, 387, 388, 407, 422, 424, 428, 430, 432, 438, 440, 441, 442, 447, 476, 477, 479

## U

Union géographique du Nord de la France .....	255
---	-----

## TABLES DES DOCUMENTS :

---

### Table des illustrations :

---

Figure 1 Le canal Saint-Denis au début du XX <sup>e</sup> siècle.....	9
Figure 2. Nouvelle gare d'Orléans (actuel musée d'Orsay) et port d'Orsay au début du XX <sup>e</sup> siècle. ..	24
Figure 3 Système Poirée.....	72
Figure 4. Plan du toueur <i>La Ville de Sens</i> (1850).....	79
Figure 5. Hausse Chanoine dotée d'une passerelle sur fermettes.....	96
Figure 6 Tirants d'eau avant et après la canalisation de la Seine. ....	97
Figure 7. Vue de la voûte souterraine de canal Saint-Martin en 1862. ....	141
Figure 8 Profil en long de la Seine canalisée après les aménagements effectués entre Paris et Rouen en 1886.....	177

### Table des cartes :

---

Carte 1. Voies navigables dans la région parisienne en 1891. ....	37
Carte 2. Plan des ports de Paris au début du XX <sup>e</sup> siècle.....	39
Carte 3. Rayonnement du « port de Paris ». ....	40
Carte 4. Carte des voies fluviales dans le bassin parisien ....	45
Carte 5. Tracé du canal Saint-Martin dans les années 1830.....	140
Carte 6. Tracé du projet de canal du Nord.....	407
Carte 7. Croquis du port de Paris et de l'agrandissement projeté.....	439
Carte 8. Cartes des voies navigables et des ports français en 1900 et contenant les améliorations prévues par le plan Baudin. ....	471

### Index des tableaux :

---

Tableau 1. Budgets définitifs alloués à la navigation intérieure au début des années 1850-1852.....	59
Tableau 2. Halage et remorquage sur la Basse-Seine, entre Paris et Rouen 1847-1853. ....	75
Tableau 4. Résultats de la consultation des chambres de commerce. ....	249
Tableau 5. Tarifs de location des grues sur le port d'Ivry en 1903. ....	336
Tableau 6. Bilan de l'activité du port d'Ivry 1899-1902. ....	337
Tableau 7. Évolution de l'activité du port d'Ivry 1900-1907.....	343

### Table des graphiques :

---

Graphique 1. Activité portuaire dans la région parisienne estimée par les différentes administrations 1883-1913.....	32
Graphique 2. Concurrence entre les voies navigables et ferrées sur la ligne Paris-Rouen 1844-1852. ....	53
Graphique 3. Fréquentation des voies navigables françaises 1847-1871.....	56
Graphique 4. Allocation budgétaires destinées aux travaux neufs des voies navigables dans la première moitié des années 1850.....	59
Graphique 5. Tonnages effectifs par provenance des arrivages sur les ports parisiens 1843-1853. ....	63
Graphique 6. Trafic du canal de Saint-Quentin 1849-1867.....	94

Graphique 7. Mouvement de la navigation de Paris à Rouen sur la période 1848-1866.....	98
Graphique 8. Arrivages par nature de marchandises sur les ports de Paris en 1853 (en tonnes) .....	107
Graphique 9. Arrivages sur les ports dans la traversée de Paris en 1853 (en tonnes) .....	108
Graphique 10. Répartition intermodale du trafic des combustibles minéraux consommés dans la région parisienne 1883-1900. ....	187
Graphique 11. Transports des combustibles minéraux acheminés vers la région parisienne par origine et par mode 1883-1900.....	192
Graphique 12. Trafic dans la 8 <sup>e</sup> section de la Seine 1882-1900. ....	193
Graphique 13. Remonte et descente dans la 8 <sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900.....	194
Graphique 14. Trafic des combustibles minéraux sur la Basse-Seine, sur l’Oise et dans la traversée de Paris 1883-1900.....	194
Graphique 15. Répartition des houilles dans la 7 <sup>e</sup> section de la Seine au cours de la période 1887-1899. ....	195
Graphique 16. Trafic circulant des alcools et des céréales circulant dans le département de la Seine en provenance de la Basse-Seine 1891-1900. ....	197
Graphique 17. Provenance des déchargements de produits liés à l’industrie sucrière dans le département de la Seine 1891-1911. ....	199
Graphique 18. Extraction et transport par voie fluviale des houilles du nord de la France 1882-1899. ....	200
Graphique 19. Mouvement de la navigation dans le département de la Seine 1872-1882.....	202
Graphique 20. Trafic du port de Paris 1883-1900.....	204
Graphique 21. Composition du trafic sur la Seine dans la traversée de Paris en 1898. ....	207
Graphique 22. Arrivages et expéditions sur les ports dans la traversée de Paris en 1889 (en tonnes).207	207
Graphique 23. Trafic de la 2 <sup>nd</sup> e section de l’Yonne (Laroche-Montereau) 1883-1900. ....	210
Graphique 24. Trafic de la 3 <sup>e</sup> section (Montereau Corbeil) de la Seine 1882-1900.....	211
Graphique 25. Courants de trafic de la 4 <sup>e</sup> section de la Seine en 1899. ....	212
Graphique 26. Trafic de la 4 <sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900.....	213
Graphique 27. Trafic des matériaux de construction dans la 4 <sup>e</sup> section de la Seine 1883-1900 (en tonnes). ....	213
Graphique 28. Trafic des ports sabliers de la Haute-Seine (4 <sup>e</sup> section Paris-amont) 1886-1900. ....	214
Graphique 29. Céréales en provenance de l’Yonne et de la Haute-Seine dans le transport fluvial du département de la Seine 1891-1900. ....	217
Graphique 30. Rapport des trafics canaux/traversée de Paris (5 <sup>e</sup> section de la Seine) 1882-1900.....	219
Graphique 31. Trafic des canaux de Paris et de la 5 <sup>e</sup> section de la Seine (traversée de Paris) 1882-1900. ....	220
Graphique 32. Trafic du bassin de la Villette et des canaux de Paris 1885-1900. ....	225
Graphique 33. Trafic des catégories de marchandises en dehors des matériaux de construction sur la 4 <sup>e</sup> section de la Seine, 1883-1913.....	344
Graphique 34. Trafic du port de Paris 1883-1913.....	354
Graphique 35. Denrées agricoles, combustibles minéraux et trafic total sur la Seine entre Conflans et Rouen 1883-1913. ....	360
Graphique 36. Répartition modale à Paris 1883-1912. ....	364
Graphique 37. Trafic par matières premières dans la traversée de Paris 1883-1913.....	368
Graphique 38. Trafic des cailloux et assimilés en provenance ou en direction de la Haute-Seine 1891-1913.....	370
Graphique 39. Trafics des différentes sections de la Seine dans la région parisienne 1882-1913. ....	375
Graphique 40. Trafic du canal de Saint-Quentin 1882-1913.....	410
Graphique 41. Trafic des combustibles minéraux sur la Basse-Seine, l’Oise et la traversée de Paris.415	415



Graphique 42. Tonnages effectifs sur la 7 <sup>e</sup> section de la Seine (de la Briche jusqu'à Conflans) 1882-1913.....	436
Graphique 43. Mouvement de la navigation dans le département de la Seine 1872-1911 (en tonnes).....	445
Graphique 44. Trafic de l'Oise de Janville à la Seine 1883-1913.....	450
Graphique 45. Trafic de la 4 <sup>e</sup> section de la Seine 1882-1913.....	451
Graphique 46. Voies fluviales et chemins de fer dans le partage des marchandises à Paris 1883-1912 (en tonnes).....	456
Graphique 47. Tonnage fluvial global en France et trafic du port de Paris 1883-1913. ....	460

## Alexandre Lalandre

### Le port de Paris, naissance d'un port industriel (milieu XIX<sup>e</sup> siècle-1914)

Le port de Paris ne correspond pas à la définition traditionnelle du terme. On doit observer tout d'abord qu'il s'agit d'un port fluvial. La difficulté de définir le port de Paris tient au fait qu'il consiste en plusieurs types d'installations : canaux, ports à darses, ports sur berges (quais droits et ports de tirage) et donc à des réalités protéiformes. Certains auteurs préfèrent l'expression « ports de Paris », pour en souligner le caractère hétéroclite. Au XIX<sup>e</sup> siècle, on parlait également des « ports de Paris », c'est-à-dire des installations sur la Seine, par opposition aux canaux. Le port de Paris correspond donc à un ensemble bordé par une soixantaine de kilomètres de rives, dont une partie destinée à la batellerie.

La thèse débute à une époque durant laquelle le transport fluvial se trouve confronté aux effets de la concurrence des chemins de fer. Il lui faudra plusieurs décennies pour s'adapter et revêtir une nouvelle fonction, à savoir celle quasi exclusive de pourvoyeuse de pondéreux. Cette conversion s'est opérée essentiellement à travers l'amélioration des infrastructures fluviales. La modernisation portuaire revêtait deux volets, à savoir l'amélioration de l'outillage en vue d'optimiser le conditionnement des marchandises, et celle appartenant à une vision plus globale de la fonction du port de Paris, voire de Paris lui-même. Paris port de mer appartient à cette dernière. On peut avancer l'idée d'une opposition entre un « port réel » et un port « mythique », à savoir une voie alternative visant à transformer la vocation portuaire de la capitale. Des tentatives de réconciliation entre les deux visions se manifestent à travers la création du port d'Ivry, des commissions entre 1911 et 1914 sur la modernisation de l'outillage portuaire.

#### Mots-clefs

Basse-Seine, canal du Nord, canal de Saint-Quentin, canaliste, canaux, chemins de fer, ferriste, Haute-Seine, houillère, intermodal, marinier, Paris port de mer, plan Baudin, plan Freycinet, sablières, voies ferrées.

### The port of Paris, birth of an industrial port (mid-19th century-1914)

The Port of Paris does not correspond to the traditional definition of the term. It should first be noted that this is a river port. The difficulty of defining the port of Paris stems from the fact that it consists of several types of installations: canals, ports at docks, ports on banks (straight wharves and pull ports) and therefore protean realities. Some authors prefer the term "ports of Paris" to emphasize its heterogeneous character. In the 19th century, we also talked about the "ports of Paris", that is to designate installations on the Seine, as opposed to canals. The port of Paris thus corresponds to an ensemble bordered by some sixty kilometers of shore, including a part intended for inland navigation.

This thesis begins at a time when river transport is confronted with the effects of competition from the railways. It will take several decades to adapt and take on a new function, namely the almost exclusive role of provider of weighty. This conversion was mainly achieved through the improvement of river infrastructures. Port modernization had two aspects: improving tooling to optimize the packaging of goods, and integrating a more global vision of the function of the port of Paris, and even of Paris itself. "Paris sea port" belongs to the latter. One can put forward the idea of an opposition between a "real port" and a "mythical" port, an alternative way of transforming the port's vocation to the capital. Attempts at reconciliation between these two visions are manifested through the creation of the port of Ivry, commissions between 1911 and 1914 on the modernization of port equipment.

#### Keywords

Bargemen, Basse-Seine, canal du Nord, canal de Saint-Quentin, canalist, canals, coalmine, competition rail-navigation, connecting port, ferrist, Haute-Seine, intermodal, ports, Paris seaport, railroads, river, sand quarry, Seine, weighty.

**École doctorale d'Histoire (ED 113) UFR d'Histoire (UFR 09) Institut d'histoire économique et sociale (IHES) IDHES-CNRS (UMR8533)**