

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^e siècle-1914).

VOLUME II : SOURCES, BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES.

Thèse dirigée par Michel MARGAIRAZ.

Soutenue en janvier 2017.

Isabelle Backouche (Directrice d'études à l'EHESS-CRH), 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)

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE :

I. SOURCES MANUSCRITES :

Archives Nationales (site Pierrefitte-sur-Seine):

Série F : Versements des ministères et des administrations qui en dépendent :

Sous-série F2 : Ministère de l'intérieur : Administration départementale :

F² I 947 : Déplacement et suppression de moulins. Bains chauds, 1805-1816.

F² II Seine 4 ; 11 ; 12 : Voirie et demande d'alignements, 1805-1848.

F² II Seine, 37 : Extension des limites de Paris. La Villette ; registre d'enquête « destinée » à recevoir les dires et observations qui pourront être faits par les habitants dans l'enquête ouverte de l'extension 1859 (42 feuilles).

Sous-série F3 :

F³ II Seine 19 : Seine 19 : Pièces relatives au quai de l'Horloge et Marché Neuf.

F³ II Seine 23 : Élargissement du quai Debilly.

F³ II Seine 34 : Dossier n°6 Pièces concernant les entrepôts de Paris.

Sous-série F4 : Ministère de l'Intérieur : Comptabilité générale.

F⁴ 2396 : Mémoires et travaux, pompe de Chaillot, quai du Louvre, quai Bonaparte, pont d'Iéna, Pont Louis XVI (an IV-1816).

Sous-série F7 : Police générale :

F⁷ 4296 : Extrait provenant des archives de l'Hôtel de ville de Paris antérieures à 1789 et relatives à la police de la ville.

F⁷ 13750 : Syndicats de la batellerie, 1903-1924.

F⁷ 13809 : Bourse du Travail-Union des syndicats (Lille. 1894-1914). (Dunkerque : 1902-1904).

Sous-Série F12 : Commerce et industrie.

Docks-Entrepôts :

F¹² 6395 : Docks et entrepôts de Paris 1831-1913.

F¹² 6396 : Halles centrales de Paris 1848-1905.

F¹² 6397 : Transit par terre : préparation des lois ; demande diverses 1791-1832

F¹² 6398. Transit par terre : Alsace, Tyrol, etc. 1887-1898.

F¹² 9399. Octrois 1829-1907.

F¹² 6742 et 6743. Sociétés anonymes, bains publics, 1831-1870.

F¹² 6749: 6792. Société anonyme des trois ponts à Paris.

F¹² 6751. Société anonyme du pont du Carrousel (pont des Saints-Pères, ordonnance du 20 mai 1837).

Rivières

F¹² 6395 : Docks et Entrepôts de Paris, 1831-1913.

F¹² 6811 (25) : Haute Seine 1863-1867.

F¹² 6812 (26) : Haute Seine 1818-1857.

F¹² 6813 (27) : Basse Seine 1814-1841.

F¹² 6814 (28) : Basse Seine 1835-1855.

F¹² 6816 Basse Seine (30) : Basse Seine 1876.

F¹² 68816 (30) : Haute et Basse Seine XVIII-1847.

F¹² 6817 (32-33) : Seine Maritime 1848-1865. Seine et Yonne 1754-1872.

F¹² 6818 et F12 6819 : Navigation à vapeur, 1817-1872.

F¹² 6821 et F12 6822 : Projets des sociétés, ponts, 1817-1865.

Sous-série F13 : Bâtiments civils.

F¹³ 497 : Travaux de Paris. Mémoires et travaux, 1815-1830.

F¹³ 707 : Affaires diverses, travaux de Paris, XVIII^e-1842.

F¹³ 739 : Travaux de Paris et des départements ; 1811-1876 ; bains Vigiers.

F¹³ 884 : Travaux de Paris-Ponts, an II-1830.

F¹³ 944 : Travaux. Quais et Ponts, an II-1830.

F¹³ : 989 : Travaux de Paris. Navigation, an V- an VI.

F¹³ 1013 : Eaux et fontaines, affaires réglées par le bureau des bâtiments civils 1793-1814.

F¹³ 1016-1017 : Établissements sur rivière (berges, quais, ponts, abreuvoirs) an III-an IV.

F¹³ 1018 : Île Louviers, an III-an IV.

F¹³ 1174 : Île-des-Cygnés (édifices existants ou projetés an XIII-1823). Générales.

Sous-série F¹⁴ : Travaux publics.

F¹⁴ 191 : Pont de la Concorde.

F¹⁴ 524 : Comptabilité des canaux. État et situation définitive des travaux exécutés et des dépenses, 1621-1830.

F¹⁴ 524_{2B} : Canal de l'Ourcq.

F¹⁴ 593 et 594 : Quais de Paris.

F¹⁴ 597 A et B : Eaux de Paris.

F¹⁴ 598 B : Amélioration de la Seine ; aménagements (1807-1813) ; travaux sur les quais.

F¹⁴ 607-B et 608 : Mémoires et états concernant la navigation intérieure et les canaux, 1790-1815 ; organisation du service de la navigation, an XI-1814 ; bacs et bateaux, coches d'eau, approvisionnement de Paris, 1773-1827.

F¹⁴ 682 : Projet de machine à élever les eaux de la Seine pour alimenter la ville.

F¹⁴ 684_A à 688 : Canaux, 1810-1823.

F¹⁴ 908 : Ponts de Paris : pont à fer vis-à-vis du Louvre ; pont du jardin des Plantes, pont d'Austerlitz, de la Cité, Louis XVI, d'Iéna, des Invalides, de Saint - Michel.

F¹⁴ 1271 : Travaux port de Paris, I^{er} Empire.

F¹⁴ 6499 : Navigation ; rapports, avis du Conseil d'État 1875-1890.

F¹⁴ 6500 : Canaux ; avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées 1874-1890 F¹⁴ 6729 : Seine, traversée de Paris : améliorations et perfectionnements, an VII-1860.

F¹⁴ 6813 et 6814 : Basse Seine, 1814-1841.

F¹⁴ 6819 et 6820 : Amélioration de la navigation de la Seine, 1741-1877.

F¹⁴ 6788 à 6820 : Rivières ; rapports ; projets ; mémoires relatifs à l'amélioration de la navigation et aux travaux communs à plusieurs départements.

F¹⁴ 7032: Canal Saint-Denis, 1811-1846.

F¹⁴ 7033: Canal Saint-Martin, 1813-1839.

F¹⁴ 6821 à F14 7073 : Canaux, projets de loi et travaux qui s'y rapportent (les dossiers correspondent au classement des canaux par ordre alphabétique).

F¹⁴ 7012 et 7013 : Canal de l'Ourcq. Rapports divers, an X-1826.

F¹⁴ 7074 à F14 7084 : Canaux ; objets divers.

F¹⁴ 7033 : Canal Saint-Martin.

F¹⁴ 7085 à F14 7113 Projets de canaux.

F¹⁴ 10125 et 10126 : Canaux de Paris (Plans).

F¹⁴ 1137 : Seine, pont de Bercy, 1810-1866.

F¹⁴ 10147 Atlas des canaux dressé de 1865 à 1878 d'après les documents fournis par l'administration des Ponts et Chaussées.

F¹⁴ 11138 à 11140 : Seine, ponts de Paris, an V-1862.

F¹⁴ 12155 : Question de concurrence–Chemins de fer-Voies navigables 1879-1921.

F¹⁴ 12515 à 12560 : Travaux d'entretien et d'amélioration des canaux 1835-1902.

F¹⁴ 14619 à 14943 : Direction des ports maritimes et des voies navigables (1829-1946).

La traversée de Paris et de la banlieue parisienne par la Seine a donné lieu à un classement par commune traversée en mentionnant les travaux les plus importants effectués sur quelques-unes d'entre-elles. Ce sont des documents de nature plutôt administrative avec des rapports d'ingénieurs, correspondances administratives et quelques pièces techniques comme des cartes et des plans.

F¹⁴ 16617 : Département de la Seine.

Rivière de Marne, commune de Maison Alfort ; 1906.

Rivière de Marne, commune de Nogent ; 1889-1896.

Rivière de la Marne, commune de Saint-Maurice ; 1886-1924.

Rivières de la Seine-et-Marne, commune d'Alfortville ; 1888.

Rivière de la Seine-et-Marne, commune de Charenton ; 1896-1849.

Rivière de Seine, commune de Boulogne ; 1911-1934.

Rivière de Seine, commune d'Épinay ; 1898-1939.

Rivière de Seine, commune de Gennevilliers ; 1881-1929.

Rivière de Seine, commune ; Ile-Saint-Denis ; 1881-1929.

Rivière de Seine, commune de Levallois-Perret ; 1894-1948.

F¹⁴ 16619 : Département de la Seine et Oise.

Rivière d'Oise canalisée, commune d'Andrésy, 1887-1895.
Rivière d'Oise canalisée, commune de Noisy-sur Oise 1879-1948 :
Rivière canalisée d'Oise, commune de Pontoise ; 1894-1922.
Rivière de Seine, commune de Bezons ; 1886-1887.
Rivière de Seine, commune de Bougival ; 1888-1889.
Rivière de Seine, commune Conflans-Sainte-Honorine ; 1895-1948.
F¹⁴ 16618 : Département Seine-et-Marne.
F¹⁴ 16620 : Département de Seine-et-Oise.

Département de la Seine Inférieure : Rivière de Seine

F¹⁴ 14627 Canal de Paris à Pontoise. Projet de Sabatié et de Montrécy, 1863-1866, (correspondance, rapports, pièces techniques). Canal de Paris à Dieppe : Projet, demandes en concessions, vœux, 1911-1927 et 1848.
F¹⁴ 14628 : Canal de Paris à Dieppe (suite), dossier technique de l'avant-projet de Leburcq, 1919.
F¹⁴ 14629 : Ligne de navigation de Paris à Mons ; loi du 24 juillet 1880 déclarant d'utilité publique des d'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.
F¹⁴ 14630 : 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.
F¹⁴ 14631 : Ligne de navigation de Paris à Mons ; projet de loi du 29 novembre 1898 déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter entre Étrun et Joinville (correspondance, rapports, pièces techniques), 1897-199. Questions diverses concernant la navigation entre Paris et la Belgique, 1879-1929.
F¹⁴ 14632 : Ligne de navigation de Paris à Mons. Application de la loi de 1880 : sur les canaux de Saint-Quentin et latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, 1880.
F¹⁴ 14640 : Canal de port à l'Anglais à Port-Marcy ou de la Haute Seine à la Basse Seine.
F¹⁴ 14660 : Canal de Saint-Denis, pourvoi, 1878-1880.
F¹⁴ 14687 : Marne : Travaux divers d'amélioration sur le canal Saint-Maurice et un souterrain de Saint-Maur, 1883-1937 ; construction d'un pont à Neuilly-Plaisance, 1899-1906. Travaux exécutés en vertu du décret du 22/03/1910 : construction d'un barrage écluse à Saint-Maurice Alfort ; amélioration entre le barrage de Créteil et le confluent avec la Seine, règlement d'entreprise, 1903-1910 et 1920-1933.
F¹⁴ 14688 Marne : Amélioration de la navigabilité du « Tour de Marne » entre les barrages de Joinville-le-Pont et de Créteil par décret du 28 juin 1913, 1902-1930. Construction d'un port à Château-Thierry par décret du 28 juin 1913, 1902-1930. Construction d'un port à Bonneuil-sur-Marne par décision ministérielle du 14 février 1916, 1916-1919 (correspondance, rapports, pièces techniques)
F¹⁴ 14690 Marne : Projets de travaux présentés par le Préfet de la Seine au nom de la ville de Paris le 11 décembre 1918 : dérivation de la Marne et canaux annexes, jonction du Canal de l'Ourcq au Canal du Nord, aménagement du port de Paris, 1919-1923 (correspondance, rapports, avis du Conseil supérieur des Ponts et Chaussées, notes diverses, pièces techniques).
F¹⁴ 14705 Seine. Travaux d'amélioration, première section (départements de l'Aube, de la Seine- et - Oise, de la Marne, de la seine). Répartition du déversoir du Livan à Nogent-sur- Seine, 1867-1890 ; nouvelles améliorations, 1920-1954. Dérivation de Bray à la Tourbe, 1900-1914 ; doublement des écluses d'Alban et d'Évry, approfondissement du chenal navigable entre Alban et Évry, 1901-1925. Reconstruction du barrage de Conflans, 1907-1923 (correspondance, rapports, pièces techniques).
F¹⁴ 14706 Seine : Travaux d'amélioration, 2^e section, Paris : création d'arches marinières aux ponts de Sèvres et de Saint-Cloud, 1885-1920. Construction d'un port à Conflans-Charenton, 1905-1929. Transformation du port de Saint-Bernard, 1903-1921. Transformation du port d'Austerlitz, 1906-1913. Raccordement du port de la Gare avec le chemin de fer d'Orléans, 1917 (correspondance, rapports, pièces techniques).
F¹⁴ 14707 Seine : Travaux d'amélioration 2^e section, Paris (suite). Reconstruction de la passerelle est estacade de l'île-Saint-Louis, 1869-1925. Construction du quai d'Auteuil, 1898-1934 (correspondance, rapports, pièces techniques).
F¹⁴ 14708 Seine : Travaux d'amélioration, 2^e section, Paris (suite). Construction d'un port à Courbevoie. Construction d'un port à Vitry-sur-Seine.
F¹⁴ 14709 Seine : Travaux d'amélioration, 2^e section, Paris (suite). Application de la loi du 27 juillet 1917 déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration de la seine dans la traversée de Paris, du point de vue de la navigation et des inondations : amélioration entre Port-à-l'Anglais et Bougival : reconstruction du pont de la Tournelle, 1906-1922 et 1922-1937 (correspondance, rapports, pièces techniques).
F¹⁴ 14714 Seine : Travaux d'amélioration, 2^e section (suite). Reconstruction et exhaussement du barrage de F14
14715 Seine : Travaux d'amélioration, 2^e section (suite). Construction d'un port public en aval du viaduc d'Auteuil : au port Victor et à Puteaux, 1934-1948 (correspondance, rapport).

F¹⁴ 14717 Seine : Travaux d'amélioration, 3^e section (départements de la Seine et de l'Eure). Amélioration des prises de la Briquet, de Tosny et de la Traverselle par le décret du 30 août 1903, 1903-1922 : Extension des garages de Gennevilliers et création d'un chantier de transbordement fluvial 1918-1922. Amélioration des écluses d'Amfreville (sous les Monts et dragages de la Basse-Seine, 1924-1934.

F¹⁴ 14718 Seine : Travaux d'amélioration, 4^e section (département de la Seine-Inférieure). Construction d'une digue avec voie ferrée entre Pré-aux-Corps et Lesure par le décret du 15 juin 1907. Amélioration du port fluvial de Rouen par le décret du 31 août 1919, 1903-1931. (Correspondance, rapports).

F¹⁴ 14724 Bassin de la Seine : Direction des ports maritimes et des voies navigables.- Service central hydrologique. Annonce des crues 1853-1936. Bassin moyen de la Seine et mesures générales pour l'ensemble du bassin, 1882-1916, département de l'Orne, 1919-1920.

Seine en amont de Montereau, 1883-1913, 1926.

Seine maritime, 1879-1901.

Aisne, 1881-1913.

Eure, 1884-1916, 1923-1927.

Marne, 1877-1916, 1926.

Oise, 1879-1919.

Direction des ports maritimes et voies navigables. Deuxième bureau des voies navigables F14/23.

Ce fonds provient du deuxième bureau des voies navigables. Il a été versé par le service d'archives du ministère qui avait demandé au service versant de procéder à un premier tri. Ce fonds reflète assez fidèlement l'activité du deuxième bureau des Voies Navigables pendant la majeure partie du XIX^e siècle et la première partie du XX^e siècle, les dates limites étant 1879-1946. La première touche les questions de réglementation, de circulaire, de réglementation de la traction des transports par eau, de l'affrètement, de la coordination rail-route-eau. Il comporte aussi des documents se rapportant à la police des voies navigables (police de la pêche, de la navigation et l'exploitation (extraction de sables, endiguements, mesures spéciales prises en temps de guerre). Sont également présentes les questions des grands travaux comme ceux concernant la défense contre les inondations, qui ne manquent pas d'intérêt : 18 cartons dont certains relatifs à la crue de 1910. La deuxième partie suit le classement des affaires par département. Les documents sont très divers : délimitation du domaine public, établissement de droits de stationnement, question concernant les passages par eau par bacs, construction et aménagement des ports, travaux de défense contre les inondations. Ce fonds nous intéresse plus particulièrement pour la question de la traversée de Paris et de sa banlieue qui a donné lieu à un classement pour chaque commune traversée avec mention des travaux les plus significatifs réalisés sur le territoire de quelques-unes d'entre elles. Les documents de ce fonds sont de nature plutôt administrative : rapports d'ingénieurs, correspondances administratives, quelques pièces techniques (cartes et plans)

I RÉGLEMENTATION :

1) Réglementation générale :

F¹⁴ 16535 : Circulaires du 2^e bureau des voies navigables de 1870 à 1909.

F¹⁴ 16537 : Décret et règlements de police relatifs au transport ou à la manutention des matières vénéneuses, caustiques, corrosives, toxiques et nauséabondes, des hydrocarbures et matières dangereuses, 1887-1932.

F¹⁴ 16540 : Idem. Textes (circulaires, arrêtés), relatifs à l'exploitation des voies ferrées des quais et des ports, des raccordements entre les voies de fer et les voies d'eau, aménagement des gares, 1887-1932.

2) Traction sur les voies navigables : halage et touage.

Rivière de Seine : Touage entre Conflans et Paris (décret du 25 décembre 1869), entre Montereau et Paris, 1869-1935. Touage sur la Basse Seine, 1858-1917.

3) Transport par eau : mouvement et utilisation des bateaux.

F¹⁴ 16550 : Mesures générales concernant la batellerie. Textes législatifs, protection de l'exploitation de la batellerie française, réglementation du travail, 1883-1938.

F¹⁴ 16554 : Services accélérés. Établissement de services accélérés pour certains transports, 1864-1934.

4) Affrètement :

F¹⁴ 16559 : Coordination fer-eau. Décret et arrêtés ministériels, règlements d'administration

II Police et exploitation du domaine public fluvial :

2) Police de la navigation :

F¹⁴ 16656 : Circulation des avions, régime des établissements classés sur le domaine public, mesures de sécurité imposées aux entreprises de navigation, loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation maritime ; 1914-1934.

3) Exploitation du domaine public fluvial :

F¹⁴ 16566 : Endiguement : projet de loi sur les endiguements et règlement d'administration publique relatif au droit de plus-value ; 1830-1851. Alluvions imparfaites : question relatives à la concession des alluvions imparfaites, 1854-1891.

F¹⁴ 16567 : Mesures relatives à l'extraction de matériaux du lit des fleuves et des rivières, 1880-1891.

4) Exploitation des Voies Navigables pendant la Deuxième Guerre mondiale :

III. GRANDS TRAVAUX :

1) Travaux de défense contre les inondations :

F¹⁴ 16575 : Question générales.

F¹⁴ 16776 : Idem. Inondations de 1875, 1876, 1886 : Évaluation des dommages, renseignements divers, réponses des ingénieurs en chef départementaux aux circulaires ministérielles, proposition et projets présentés par des particuliers, ouverture de crédits extraordinaires pour réparation des avaries, 1875-1876.

F¹⁴ 16577 Questions générales (suite). Idem., 1876-1881.

F¹⁴ 16578 : Idem, 1882-1912.

F¹⁴ 16583 : Bassin de la Seine. Études des inondations dans le bassin de la Seine, tableau graphique des crues, interpellations parlementaires, situation des digues de Gennevilliers, défense de l'usine Renault contre les crues, réponse des ingénieurs en chef départementaux aux circulaires ministérielles, mesures prises pour la protection de Paris, projets divers, 1856-1910.

F¹⁴ 16584 : Idem. Inondation de 1910 : graphique de la crue, bulletin d'annonce des crues du 17 janvier au 7 mars, études concernant la protection de Paris et de banlieue, travaux de défense, 1910 (suite)-1911.

F¹⁴ 16585 : Idem. Protection de Paris : aménagement entre Suresnes et Bougival, travaux quai de Bercy, convention entre l'État et la Ville pour la mise en œuvre des organes de défense provisoire, amélioration de la Basse Seine, projet Pinel, projet de construction de réservoir dans le Morvan, 1912-1920.

F¹⁴ 16586 : Idem. Protection de Paris (suite) : projet Chabal présenté par la société d'études et de travaux de la région parisienne, travaux de la commission Dusuzeau¹.

F¹⁴ 16587 : Idem. Protection de Paris (suite) : constitution d'une commission chargée d'étudier la question du reboisement, protection d'Alfortville, de Créteil et de Choisy-le- Roi, loi du 28 juillet 1927 relative à la protection de la région, protection des communes riveraines de la Marne, 1926-1931.

V. AFFAIRES FINANCIÈRES :

GESTION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL :

I. Décret autorisant les communes à percevoir des taxes sur les bateaux stationnant sur leurs territoires (cours d'eau, dépendances de grande voirie).

F¹⁴ 16617 : Département de la Seine.

Rivière de Marne, commune de Maisons -Alfort, 1906.

Rivière de Marne, commune de Nogent, 1895-1912.

Rivière de Marne, commune de Saint-Maurice, 1889-1896.t

Rivière de Marne, commune de Saint-Maur, 1886-1924.

Rivières de Seine et Marne, commune d'Alfortville, 1988.

Rivière de Seine et Marne, commune de, 1889-1949.

Rivière de Seine, commune d'Épinay, 1881-1939.

Rivière de Seine, commune Gennevilliers, 1892.

Rivière de Seine, commune de l'Ile Saint-Denis, 1881-1929.

Rivière de Seine, commune d'Ivry sur Seine.

Rivière de Seine, commune de Levallois-Perret, 1894-1948.

Sous-série F21 : Beaux-Arts.

F²¹ 2552 et 2553 : répertoire de plans et projets soumis au Conseil des Bâtiments civils, an IX-1851.

Archives départementales :

Les archives de la ville de Paris sont très inégales, certains des cartons peuvent être d'un grand intérêt tandis que certaines s'avèrent assez décevantes. Dans la série DS par exemple, il y a un excellent fonds sur la création du port d'Ivry, mais les documents ne se prolongent pas après 1899, c'est à dire la date d'inauguration du port. Le fonds est remarquable aussi sur la question de *Paris port de mer* et sur les inondations, mais pour certaines communes de banlieue, les archives ont été transférées soit vers les archives des nouveaux

¹ Commission constituée par décision du 20 mars 1924 de M. le Vice - Président du Conseil Supérieur des Travaux Publics charge de présenter au Conseil le programme des travaux à entreprendre pour la défense de Paris et sa banlieue contre les inondations.

départements, ou soit vers les archives municipales (Gennevilliers, Saint-Ouen...). Par contre, elles sont relativement décevantes sur les ports parisiens (Bercy par exemple).

Série S : Travaux Publics.

3S⁴ Crues et inondations.

3S⁴ 1-10. Crues et inondations de la Seine, de la Marne et de leurs affluents : affaires générales : organisation du service hydrométrique du bassin de la Seine, annonce des crues et décrues; observations pluviométriques (1868-1870); orages des 7 juin et 3 septembre 1891, 24 août 1892 et 20 juin 1893, indemnités et secours pour dommages subis par des immeubles, des établissements flottants et des bateaux ; réparation des ouvrages publics; établissement de communications provisoires; travaux de protection particulièrement à Paris (entrepôt Bercy, 1881-1897), Alfortville, Maisons-Alfort, Ivry et Vitry; mesures prises pour assurer le retrait des eaux, notamment dans la Plaine de Colombes; mémoires, projets et proposition de l'administration, du Conseil général de la Seine, de la Chambre consultative d'agriculture de l'arrondissement de Sceaux et de particuliers en vue d'éviter les inondations (1841-1915).

D3S⁴/1 : 1841-1885.

D3S⁴/2 : 1886-1892.

D3S⁴/3 : 1893-1915.

D3S⁴ 4-10 : Numéros réservés pour les versements à venir.

3S⁴ 12-20 : Travaux de défense contre les inondations¹¹:

D3S⁴/12 : Collecteurs de Coteaux et XII^e arrondissement de Paris (1891).

D3S⁴/13-15 : Méthodes diverses et notamment méthode absorbante ; projets divers (1910-1919) ; Offre de service pour les travaux d'assainissement ou de déblaiement et la construction d'ouvrage de protection (février-mai 1910). Projet de dérivation de la Seine et de ses affluents. Relèvement des voies du quartier d'Auteuil (1913). Acquisition, installation, location de matériel (pompes, embarcations, passerelles, vannes, etc.). Ressources financières : participation de l'État et du Département aux dépenses des travaux de protection (1910-1931).

D3S⁴ 16-20 : numéros réservés à des versements ultérieurs ;

3S⁴ 21-40 : Inondations de février et novembre 1910.

D3S⁴/21 : Correspondance générale ; affaires diverses, coupures de journaux ; interpellation au Sénat ; rapport d'ensemble du Directeur des Finances sur le secours et dégrèvement d'impôts accordés aux inondés ; pose de plaques commémoratives.

D3S⁴/22 : Permanence de nuit au Cabinet du Préfet ; annonces de rues (21 janvier, 7 mars et 13 novembre-28 décembre) ; Direction des travaux (21 janvier-16 février) ; rapport des services de la Voie publique, des chemins de fer souterrains Métropolitain Nord/Sud, des eaux et de l'assainissement.

D3S⁴/23 : Photographie de divers aspects de la commune de Gennevilliers pendant l'inondation.

D3S⁴/24 : Situations journalières (2-15 février), enlèvement d'épaves et détritus ; dommages causés aux ouvrages de la Ville de Paris ; dépense résultant des inondations ; récompenses honorifiques et pécuniaires ; prêts et secours aux inondés.

3S⁴/41 : inondations de 1914, 1919-1920 ; 1924, 1926 et 1930-1931.

5S4 Transports fluviaux :

D5S⁴/1 : Transport de marchandises :

Règlements généraux et particuliers : traction à vapeur et à air comprimé, remorquage et touage ; trématage ; services accélérés ; services réguliers entre Paris et l'Espagne, Le Havre, Nantes, Tours, la Belgique, le Nord, les Ardennes, la Meuse ; la Moselle, le Rhin, la Saône et le Rhône ; transports de matières premières dangereuses, de vidanges et d'engrais ; lieux de déchargement ; taxes sur les transports ; syndicat général de la Marine (1854-1917)

7S⁴ : Rivière de Seine.

D7S⁴ 1 : Affaires générales : police ; réglementation des attributions respectives du ministère des travaux publics, de la préfecture de la Seine et de la Préfecture de Police/ Classement des sources de la Seine comme site pittoresque (1936) ; enquête sur les conditions de navigabilité, les dimensions des écluses et des ponts (1887-1890) ; augmentation du tirant d'eau entre Montereau et Paris (1876-1880) ; entretien du chenal de navigation

¹ Voir aussi à ce sujet les sous-séries 7S4 Seine et 8S4 Marne.

entre Rouen et Paris (1871-1894) ; amélioration de la Basse-Seine (1830-1887) ; projet d'un canal entre Bezons et Suresnes (1879) ; approfondissement de la Seine entre le confluent de la Marne et le Pont-Neuf (1913) ; plan de la Seine aval de Paris jusqu'à la sortie d'Épinay, avec indication des établissements fixes et flottants (1894) ; utilisation de la force motrice créée par les barrages (1888-1891) ; Société pour la défense des intérêts de la Seine (1881-1894) ; extraction de sable, occupation du domaine fluvial (an VIII-1919) .

D7S⁴/2 : Affaires générales : Amélioration de la Seine entre Paris et Rouen (1871-1890) ; approfondissement de la Seine entre Suresnes et Bougival (1914-1927).

D7S⁴/3 : Traversée de Paris. Affaires générales : participation de l'État, du département de la Seine et de la Ville de Paris aux frais d'entretien et d'amélioration du lit et des berges du fleuve (an VIII-1905) ; organisation et administration du port fluvial; nomenclature des ports et berges (18 juillet 1905) ; réglementation de l'usage des grues fixes et flottantes ; dossier de principe et dossiers collectifs concernant des établissements fixes (grues sur berges, scieries, latrines publiques, pavillon de secours, engins de sauvetage, tribunes pour des régates ou des concours de natation, etc.) (1861-1917) ; stationnement sur les berges, de peintres, de cardes de matelas, de batteurs de tapis (1874) ; projet de couverture du petit bras de la Cité (1878-1880) ; construction de siphons aux îles Saint-Louis et de la Cité (1880-1890) ; accidents de la Seine, épaves ; affichage sur les murs des quais et sur les parapets (1876-1888).

D7S⁴/4 : Traversée de Paris ; occupation du domaine public fluvial² construction.

D7S⁴/5 : Traversée de Paris ; établissements flottants : docks et grues, embarcadères, bateaux de plaisance, bateaux lavoirs, bateaux - marchés, bateaux scieries, bateaux logements, bateaux restaurants (1871-1890) ; demande d'autorisation rejetée par l'administration en vue de l'installation d'un bateau laiterie (1873), d'une machine à mortier (1883), d'un cirque flottant (1888) ; expositions universelles de 1878 à 1889 ; stationnement du Dryspore, porteur d'un chêne préhistorique (1888-1890) ; expérimentation de moteurs hydraulique (1879-1882).

D7S⁴/7 : Traversée de Paris : quais des îles Saint-Louis et de la Cité : construction... Sur les alignements et la mise en état de viabilité des quais de Paris, il faut surtout consulter dans la Section municipale des Archives de la Seine la Série O - Travaux de Paris. Les dossiers y sont classés selon l'ordre alphabétiquement des voies publiques, pour chaque voie (avenue, boulevard, rue, quai, etc.) à classer en tête les dossiers concernant les travaux et les affaires collectives ; viennent ensuite, rangés suivant l'ordre du numérotage des immeubles, les dossiers concernant chacun de ces immeubles.

7S⁴ 11-13 : Traversée de Paris : ports et quais de la rive gauche : délimitation et concession du domaine public fluvial ; construction, transformation, entretien des ports et quais, prises d'eau et évacuations : organes d'arrosages, appartements, chantiers pour la construction, le montage et la réparation de bateaux : grues fixes et mobiles ; décharges ; installations de hangars, bureaux restaurants, cantines, buvettes, réservoir d'eau de mer pour l'établissement de bains de la *Frégate* : écluse de la Monnaie (réparation : passage de nuit ; stationnement de bateaux ; projet hydraulique utilisant la chute) ; régates (an VI-1917).

D7S⁴/11. Port de la Gare (1871-1898) ; port de l'Hôpital, réunion au port d'Austerlitz par décision préfectorale du 18 juillet 1905 (1884-1894) ; port d'Austerlitz (1872-1889) ; port des Coches³ réuni au port Saint-Bernard par décision préfectorale du 18 juillet 1805 (an VI-1916) : port Saint-Bernard (1871-1889) ; port de la Tournelle (1871-1917) ; port de Montebello et marché du charbon de bois (1885-1893) ; écluse de la Monnaie (1877-1889) ; port de Malaquais ensuite réuni au port des Saints-Pères (1872-1873) et quai Malaquais. Bas-port du quai Voltaire, maintenant réuni au port des Saints-Pères (1878-1879), port des Saints-Pères (1875-1890).

D7S⁴/12 : Port d'Orsay actuellement port de Solferino (1875-1890) ; port des Invalides et partie du quai d'Orsay comprise entre le pont de la Concorde et le Pont des Invalides (1825-1901) ; port du Gros-Caillou (1827-1902) ; port de l'Île-des-Cygnés⁴ au port d'Iéna, devenu port de La Bourdonnais et quai d'Orsay entre le pont de l'Alma et le pont d'Iéna (1872-1902), port de la Canette, devenu port Suffren (1889-1900).

D7S⁴/13. Port, gare de Grenelle avec l'île de Grenelle ou Allée des Cygnes.

² Pour ce qui est des redevances des établissements de bains, voir le dossier 7S4/6.

³ Ce port tire son nom des Coches d'eau de la Haute-Seine qui y eurent leur station terminale jusqu'à leur liquidation en 1893 ; il fut ensuite occupé par M. Gaudet, maître des Forges, enfin depuis 1860 au moins par les Grands Moulins de Corbeil).

⁴ L'Île-des-Cygnés s'étendait sur une longueur comprise entre les ports actuels des Invalides et de Passy, sa réunion au sol de la rive gauche de la Seine, entreprise en 1773, ne fut achevée qu'en 1813 (F. BOURNON, *Atlas*, 1^{ère} éd., p.77). Ce que l'on appelle actuellement l'Île-des-Cygnés (voir plus loin D7S4/12) est une levée artificielle construite en 1825 par des entrepreneurs de Grenelle pour constituer un port (BOURNON, ouvrage Cité p.139)

7S⁴ 14-40. Banlieue de Paris : domaine public fluvial (bornage, aliénations, acquisitions) ; installations fixes et mobiles ; établissements flottants, pontons, docks, lavoirs, bains etc. ; droits de stationnement, prises et déversements d'eau ; égouts, usines, berges et chemins de halage, construction, entretiens, plantations, mesures de protection contre les inondations ; ports publics et privés ; barrages et écluses, approfondissement du lit du fleuve ; dragage et extraction de sable, abreuvoirs, construction, réparation et décharge de bateaux sur les berges ; décharges. Le détail de cette sous-série est le suivant :

D7S⁴/14 : Alfortville (1873-1931).
D7S⁴/15 : Asnières (1808-1929).
D7S⁴/16 : Auteuil (An XI-1848).
D7S⁴/17 : Bercy (1812-1857).
D7S⁴/18 : Boulogne-sur-Seine (1811-1928).
D7S⁴/19 : Charenton –le-Pont (1810-1903).
D7S⁴/20 : Choisy-le-Roi (an XIII-1933).
D7S⁴/21 : Clichy (1823-1926).
D7S⁴/22 : Colombes (1834-1930).
D7S⁴/23 : Courbevoie (1810-1929).
D7S⁴/24 : Épinay-sur-Seine (1810-1899).
D7S⁴/25 : Gennevilliers (1802-1920).
D7S⁴/26 : Grenelle (1826-1832).
D7S⁴/27 : L'Île-Saint-Denis (1811-1830).
D7S⁴/28 : Issy-les-Moulineaux (an XIIX-1930).
D7S⁴/29 : Ivry-sur-Seine (1807-1927).
D7S⁴/30_{A-B} : Levallois-Perret (1872-1924).
D7S⁴/31 : Maisons – Alfort (1816 et 1866-1885).
D7S⁴/32 : Nanterre (1875-1924).
D7S⁴/33 : Neuilly-sur-Seine (1815-1929).
D7S⁴/34 : Orly (1872-1876).
D7S⁴/35 : Puteaux (1812-1931).
D7S⁴/36 : Saint-Denis (1808-1927).
D7S⁴/37 : Saint-Ouen (1830-1885).
D7S⁴/38 : Suresnes (1802-1910).
D7S⁴/39 : Vaugirard (1823).
D7S⁴/40 : Vitry-sur-Seine (1851-1924).

8S⁴ : Rivière de Marne et canal Saint-Maur⁵ :

8S⁴ 1-2: Affaires générales : expropriation de terrains pour le canal de Saint-Maur (1818-1819) et pour l'amélioration de la navigation sur les territoires de Saint-Maur et de Saint - Maurice (1848); élargissement du bras de la Gravelle (1821-1822); amélioration du Tour de la Marne et construction d'un barrage à Créteil (sur la construction du barrage de l'écluse de Créteil voir aussi plus bas 8S412) (1870-1913); augmentation du tirant d'eau entre Meaux et Charenton (1880); approfondissement entre l'écluse Saint-Maurice et le bief de Paris (1912-1920); changement de dénomination de « canal de Saint-Maur » en « canal Montpensier » (1843); assainissement de la rivière; affaires collectives et questions de principe : redevances pour l'occupation temporaire des berges; extraction de sable et de glace, enlèvement des joncs; halage et contre halage, halage funiculaire; plantations, exercices des pontonniers militaires; règlements et ordonnance de police (1820-1920).
D8S⁴/1. *Idem*, (1820-1890).
D8S⁴/2. *Idem*, (1893-1960).

Série VO :

Sous-série VO³ : Inspection des Eaux, Égouts, Assainissement.

Dans cette série, les cartons sur les canaux sont nombreux et sont à caractère essentiellement administratif. Ils concernent des affaires d'ordre général, les contentieux, les locations, les adjudications, etc., soit un amas de documents plus ou moins classés par petit dossiers pour chaque affaire. Il s'avère bien souvent difficile d'en connaître les tenants et les aboutissements. L'autorité préfectorale intervenait dans de nombreux

⁵ Le canal Saint-Maur coupe la boucle de la Marne et il est administré par le même service que la rivière de Marne.

domaines, les cartons offraient aussi une abondante documentation sur les innovations techniques et les autres sur les canaux : plans, description, etc.

- VO³ 361 : Service technique des eaux : modifications des prises d'eau du bassin de La Villette, 1870. Usine de la place de l'Ourcq (1865-1868). Usine de la Maisons-Alfort 1863-1868).
- VO³ 472 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq et Bassin de La Villette. Approfondissement du Bassin de La Villette, 1882 et suivante. Canal de l'Ourcq 1877 et suivante. Touage à vapeur et travaux divers (1880-1888).
- VO³ 473 : Canaux municipaux. Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis, Saint-Martin et bassin de La Villette: divers, 1881-1889. Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis : contentieux, 1874-1889.
- VO³ 474 : Canal Saint-Denis et Canal de l'Ourcq, travaux (1871-1900).
- VO³ 475 : Canal de l'Ourcq : travaux, autorisations (1886).
- VO³ 476. Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux, autorisation et divers, 1903.
- VO³ 477 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette et Canal de l'Ourcq, autorisation et divers. Canal Saint-Denis : reconstruction des écluses, 1895-1897.**
- VO³ 478 : Projet de Canal de Villeneuve St-Georges à St-Denis (1882) canal St-Denis : divers (1871-1879).
- VO³ 479 : Canal St-Martin : travaux, autorisations (1881-1886 et 1900).
- VO³ 480 : Canal St-Martin : état des bateaux entrés au Canal (1857-1860).
- VO³ 481 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux, autorisations et divers (1898-1899).
- VO³ 482 : Canal St-Martin : maisons éclusières (1850-1855), dépenses diverses (1825-1826).
- VO³ 483: Canal de l'Ourcq : locations, ventes et divers (1888).
- VO³ 484: Canal St-Martin: correspondance (1830-1848)
- VO³ 485 : Voie publique. Canal Saint-Martin : État de la situation mensuelle de la Caisse, lettres diverses, 1825-1848.
- VO³ 486 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : acquisition et vente, locations, autorisation et divers, 1893-1896.
- VO³ 487 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux, autorisation et plan (chemin de fer de Grande Ceinture), 1879-1881.
- VO³ 488 : Canal St-Martin : affaires contentieuses, infiltrations, contestations (1838).
- VO³ 489 : Canal St-Martin: personnel extérieur, inondations, infiltrations, travaux.
- VO³ 490 : Canaux St-Martin, St-Denis et Ourcq, produits de la navigation et divers (1907-1909).
- VO³ 491 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette et canal Saint-Denis : gros travaux, affaires, contentieux, 1874-1899.
- VO³ 492: Canal St-Martin: travaux.
- VO³ 493: Canal St-Martin: travaux (plans) (1892-1895).
- VO³ 494: Canal de l'Ourcq: travaux, autorisations et divers (1884-1887).
- VO³ 495: Canal de l'Ourcq (1871-1885) travaux, autorisations, instance Chambellaud (1871), rachat du canal (1876).
- VO³ 496: Canal St-Martin (1899-1901) travaux, autorisations et divers.
- VO³ 497: Canal de l'Ourcq: travaux, locations, ventes (1890).
- VO³ 498: Canal de l'Ourcq: travaux, autorisations et divers (1878-1880).
- VO³ 499: Canal de l'Ourcq: autorisations et divers (1887).
- VO³ 500: Canal de l'Ourcq: locations, ventes et divers.
- VO³ 501: Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux, autorisations et divers, (1884-1885).
- VO³ 502: Canal St-Martin (1872-1876) : travaux, autorisations et divers.
- VO³ 503: Canal St-Martin: travaux, autorisations et divers (1887-1888).
- VO³ 504: Canal de l'Ourcq: travaux, autorisations et divers (1885)
- VO³ 506: Canal St-Martin: baux, locations (1871-1874).
- VO³ 507: Canal St-Martin: travaux (1883-1886).
- VO³ 508: Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : travaux autorisation et divers, 1882-1884. Acquisition : Usine d'Isles-les-Meldeuses, 1868-1884.
- VO³ 509: Canal St-Martin: travaux (1881-1884).
- VO³ 511: Canal St-Martin: travaux autorisation et divers (1877-1881).
- VO³ 512 : Canal de l'Ourcq: travaux autorisation et divers (1888-1893).
- VO³ 513 : Canal St-Denis: travaux, locations et divers (1888-1889).
- VO³ 514 : Canal St-Martin: bassin et port de l'Arsenal (1885-1894) ; Canal St-Denis: locations, ventes et divers (1891-1892).
- VO³ 515: Canal St-Denis: travaux, contentieux (1874-1901).
- VO³ 516 : Canal St-Denis: travaux, contentieux (1890-1898) : travaux (1^{ère}, 2^{ème} et 4^{ème} écluse).
- VO³ 517 : Canal St-Denis: travaux, autorisations (1896-1898) ; terrain de l'abreuvoir de St-Denis (1877-1896).
- VO³ 518 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : autorisations et divers, 1891.

VO³ 519 : Canal St-Denis: travaux, autorisations et divers (1886-1889).
 VO³ 520: Canal St-Denis: travaux, autorisations et divers (1892-1895).
 VO³ 521: Canal St-Denis: travaux, autorisations et divers (1873-1879).
 VO³ 522:reconstruction du Pont rue Louis-Blanc (1887 et svts) ; route départementale n°11 de St-Denis à Versailles (1889).
 VO³ 523: Canal St-Denis et bassin de La Villette : travaux et divers (1883-1888).
 VO³ 524: Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : Autorisation et divers, 1880.
 VO³ 525: Canaux municipaux. Bassin de La Villette : travaux et divers 1881-1887.
 VO³ 526: Canaux municipaux. Canal Saint-Denis : travaux, 1884-1886 6^e et 7^e écluses. Bassin de La Villette : 1881-1892.
 VO³ 527:
 VO³ 528 : Canal de l'Ourcq: municipaux. Bassin de La Villette : travaux autorisation et divers 1871-1894, 1887-1894.
 VO³ 529 : Canaux municipaux. Canal Saint-Denis : travaux, écluses et approfondissement, divers, 1885-1890.
 VO³ 530 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette : travaux et divers (pont du chemin de fer de Ceinture), 1890-1891.
 VO³ 530: Bassin de La Villette: travaux et divers (1890-1899)
 VO³ 531: Canal St-Denis: travaux (1887) ; autorisations (1882-1888).
 VO³ 532: Canal St-Denis: vente de terrains à la Ville de St-Denis (1870-1892); reconstruction des 11^e et 12^e écluses (1888), plans ; produits de la navigation sur les canaux (1898-1901).
 VO³ 533: Canal St-Denis: travaux, autorisations (1882-1885).
 VO³ 534: bassin de La Villette : travaux, demandes et divers (1878-1883)
 VO³ 535: Canal St-Denis: travaux, locations (1880-1889).
 VO³ 536: Canal St-Denis: travaux, (5^e et 8^e écluses) (1886-1887).
 VO³ 537: Chômage des services des canaux (1872-1887).
 VO³ 538 : Canal de l'Ourcq: travaux (1871-1875).
 VO³ 539: Canal St-Martin: tarifs des droits de navigation, contributions publiques (1829-1830).
 VO³ 540: Canaux : brochures de M. Humblot ; canaux de l'Ourcq (services d'entretien 1884-1889); exploitation : contrôle et recettes.
 VO³ 541: Canal de l'Ourcq et canal St-Denis : rachat de la Ville (1875-1876), usine de Tribaldou.
 VO³ 542: Canal de l'Ourcq: vente d'arbres (1892-1899).
 VO³ 543: Canal de l'Ourcq: acquisitions, demandes (1874-1876).
 VO³ 544: Canaux : traité entre la C^{ie} 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).
 VO³ 545: Canaux municipaux. Canaux de l'Ourcq : autorisations, acquisitions et divers, 1877-1878.
 VO³ 546: Canal de l'Ourcq: plans de bornage.
 VO³ 547 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : 1888-1884. 1888-1901.
 VO³ 548: Canal de l'Ourcq: travaux (1871-1878).
 VO³ 557: Canaux municipaux. Bassin de La Villette : travaux et divers 1879-1887.
 VO³ 582:canaux : produits (1908-1913).
 VO³ 583: canaux : divers.
 VO³ 584: Canal de l'Ourcq: travaux, autorisations (1884).
 VO³ 585: Canal de l'Ourcq: travaux, autorisations (1881-1885).
 VO³ 586: Canal de l'Ourcq: contraventions (1878-1892).
 VO³ 587: Canal de l'Ourcq: autorisations et divers (1892).
 VO³ 748: Canaux municipaux. Canaux de l'Ourcq : travaux et divers, 1871-1878.
 VO³ 757: Service des Eaux et Égouts: Bassin de la Villette, canal Saint-Denis.
 VO³ 758: Canal St-Martin: travaux, produits (1825-1845).
 VO³ 759: Canal de l'Ourcq: jaugeage mensuels (1834-1837).
 VO³ 760: Canal St-Martin: comptabilité (1825-1848)
 VO³ 761: Canal de l'Ourcq: jaugeage (1840-1843).
 VO³ 762: Canal de l'Ourcq: jaugeage (1831-1848)
 VO³ 763: Canal St-Martin: divers.
 VO³ 764: Canaux, comptabilité (1808-1823).
 VO³ 765: Approfondissement du bassin de la Villette et du canal Saint-Denis (1880-1885).
 VO³ 766: Canal Saint-Martin, divers
 VO³ 767: Entrepôts du Marais (1833-1835) et documents imprimés sur l'entrepôt, rapports et mémoires
 VO³ 768:
 VO³ 769:

VO³ 770:
 VO³ 771:
 VO³ 772:
 VO³ 773: Statistiques du mouvement de la navigation (1919-1921).
 VO³ 774: Statistiques du mouvement de la navigation (1918); laissez-passer, canal Saint-Denis.
 VO³ 775: Statistiques du mouvement de la navigation (1900-1905).
 VO³ 776: Statistiques du mouvement de la navigation (1894-1898).
 VO³ 777: Statistiques du mouvement de la navigation (1909-1915).
 VO³ 778: Statistiques du mouvement de la navigation (1886-1890).
 VO³ 779: Statistiques du mouvement de la navigation (1918).
 VO³ 780: Statistiques du mouvement de la navigation (1927-1928) canaux St-Denis et St-Martin. VO³ 781: service de la navigation : canaux Saint-Denis, Saint-Martin et Ourcq (1915-1916).
 VO³ 782: Canal Saint-Martin: relevé du tonnage (1876-1892), canaux Saint-Denis, Saint-Martin, Ourcq et bassin de la Villette, diagramme du tonnage (1876-1885).
 VO³ 783: Statistiques du mouvement de la navigation (1891-1893).
 VO³ 784: Statistiques du mouvement de la navigation (1900-1905).
 VO³ 785:
 VO³ 786:
 VO³ 787:
 VO³ 788:
 VO³ 789:
 VO³ 790:
 VO³ 809-810: Mouvement de la navigation, canal Saint-Denis, 1^{ère} écluse (1882).
 VO³ 926-929: Canal Saint-Martin, exploitation, états hebdomadaires des produits contrôlés (1861-1865) ; mouvement des marchandises (1861-1875).
 VO³ 930-933: Canal Saint-Martin: exploitation et travaux (1875-1878).
 VO³ 934-936: Canal Saint-Martin: exploitation et travaux (1879-1880 et 1882).
 VO³ 937-939: Canal Saint-Martin, 1^{ère} écluse (1902-1903) ; toueur (1924-1928).
 VO³ 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).
 VO³ 943-944: M.N.: Bassin de la Villette, Pont de Crimée (1912-1914) (1918-1920).
 VO³ 945-949: Canaux de l'Ourcq et St-Denis états des sommes contrôlés (1884-1889).
 VO³ 950-953: Répartition des eaux du Canal de l'Ourcq (1884, 1897, 1904-1905).
 VO³ 954-957: Répartition des eaux du Canal de l'Ourcq et St-Denis, exploitation et travaux (1876-1879).
 VO³ 958-962: Canaux de l'Ourcq et St-Denis, exploitation et travaux (1876-1879).
 VO³ 963-965: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1886-1898).
 VO³ 966: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1892-1898).
 VO³ 967: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1898).
 VO³ 968: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1902-1904).
 VO³ 969: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1902-1907).
 VO³ 970-973: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1902-1910).
 VO³ 974-977: Canaux : ordres de service aux entrepreneurs (1902-1910).
 VO³ 1711 à 1755 : Registres et répertoires des délibérations de la compagnie des canaux de Paris (Ourcq, Saint-Denis, Saint-Martin) 1818-1875.
 VO³ 1756 à 1760 : « Tolérances » (autorisations et permissions) : demandes, rapports et ordres de service de l'ingénieur et du contrôleur des canaux, arrêtés préfectoraux, plans, notifications, correspondance. (1859-1925).
 VO³ 1762 : Notes, rapports, arrêtés préfectoraux plans des entrepôts de la rotonde (s.d.).
 VO³ 1763 à 1764 : Dossiers de contentieux contre la Compagnie des canaux : mémoires, plans, ordonnances de référés, extraits des minutes de justice, rapports d'ingénieurs, procès-verbaux (1820-1884).
 VO³ 1769 à 1771 : Locations de magasins, d'entrepôts et de terrain : correspondance, états des locations et des marchandises, décomptes de loyers, minutes des décisions d'huissier, engagements, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, tarif, projet de règlement, extraits du *Bulletin municipal officiel* (1840-1927).
 VO³ 1776: Plans du bassin de La Villette (1844-1869 et s.d.). Établissement d'un pavillon pour l'inspection de la navigation : notes, rapports et ordres de service de l'ingénieur, détail estimatif, correspondance, extraits du *Bulletin municipal officiel* (1887-1896). Servitudes et mitoyenneté : correspondance, plans, extraits du registre des transcriptions hypothécaires, procès-verbaux de séances, procès-verbaux d'adjudication, règlement de mitoyenneté (1869-1827).
 VO³ 1777 à 1779 : Aménagement du bassin de La Villette : correspondance, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, mémoire, détail estimatif, feuilles d'attache, arrêtés préfectoraux, procès-verbaux d'adjudication (1821-1922).

VO³ 1780 : Établissement de grues hydrauliques : avant-métrés des travaux, détail estimatif, correspondance, nombreux plans (1882-1884).

VO³ 1781-1783, 1785-1790: Établissement de ponts et de passerelles : devis, descriptifs, rapports et ordres de service de l'ingénieur, bulletin de chantier, arrêtés préfectoraux, notes de calculs, avant-métrés des travaux, détail estimatif, notes, nombreux plans (1820-1914).

VO³ 1791-1793, 1795: Entretien du bassin de La Villette : plans, rapports et ordres de service de l'ingénieur, notes, correspondances, états des sommes dures, états des ouvrages exécutés, détail estimatif, feuilles d'attachements, arrêtés préfectoraux, avant-métrés des travaux, mémoires des travaux (1819-1919).

VO³ 1796: « Magasins et viabilité du bassin » (1879).

VO³ 1797: « Travaux accessoires », notamment installation de grues hydrauliques, d'une lisse en fer, d'une voie ferrée et d'écluses (1878-1882).

VO³ 1798: « Travaux accessoires », notamment réfection et reconstruction des murs de quais (1878-1884).

VO³ 1799: Établissement de nouveaux hangars et magasins (1876-1883).

VO³ 1800: « Magasins et viabilité du bassin » ; « travaux accessoires », notamment installation de grues hydraulique, d'une lisse en fer, d'une voie ferrée, d'une passerelle et d'un compteur : « approfondissement de la cuvette et réfection des murs des quais ».

VO³ 1801: « Rapport complémentaire et modifications », notamment réfection des murs de quais (1869-1894).

VO³ 1802: Dallage et établissement d'une conduite d'assainissement, réfection des murs de quais, élargissement, réfection des murs de quais, élargissement du chenal, reconstruction du pont de la rue de l'Ourcq (1879-1884).

VO³ 1803: « magasins et viabilité du bassin », notamment réfection des murs de quais, parachèvement des travaux et aménagement complémentaires (1879-1883).

VO³ 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).

VO³ 1842: Couverture du bassin du Temple (entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République). Travaux : plans, rapports et ordres de service de l'ingénieur, cahier des charges, arrêtés préfectoraux, notes, procès-verbaux de séances, extraits du *Bulletin municipal officiel*. [À signaler des carnets de surveillance des travaux (1907-1908).] 1901-1910.

VO³ 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 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).

VO³ 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).

VO³ 1845: Travaux de grosses réparations, notamment sur les 1^{ère}, 7^e et 8^e écluses : rapports et ordres de services de l'ingénieur, arrêtés préfectoraux, plans, devis estimatif, avant-métré des travaux, cahier des charges, bordereau de prix (1899-1903).

VO³ 1846: Travaux ultérieurs, notamment reconstruction de la porte de la 9^e écluse, consolidation et réfection des portes et des quais des 7^e et 8^e écluses, remplacement de portes en bois : notes, plans, projets, arrêtés préfectoraux, détail estimatif, rapports et ordres de service de l'ingénieur (1935-1946).

VO³ 1847-1849: Travaux neufs et projets : rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, détail estimatif, avant-métré des travaux (1823-1907).

VO³ 1860-1867: Permissions et autorisations (« tolérances ») : arrêtés préfectoraux, rapports et ordres de service de l'ingénieur, notes, correspondance, plans (1844-1927).

VO³ 1881-1883: Dragages et curages : rapports et ordres de service de l'ingénieur, demandes de dragages, états des dépenses, demandes de crédits, projets des dragages à exécuter, croquis, plans (dont calques), notes. (1856-1940).

VO³ 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 : memento sur l'édification de magasins sur le bassin, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes (1923-1936). (1876-1936).

VO³ 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).

VO³ 1901: Bassin des Marais, suppression de la gare : avant-projet, devis, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes (1865-1874). Ancien bassin du Temple et de l'Arsenal et 4^e bief, gros travaux : rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes (1864-1881). Rond-point de la Villette, construction d'une rampe : détail estimatif et avant-métré des travaux à exécuter, rapports et ordres de service de l'ingénieur, plans, correspondance, notes (1863) (1863-1881).

VO³ 1903: Écluses, entretien, généralités: rapports et ordres de service de l'ingénieur, signalements, croquis, notes (1889-1926); usine de la 9^e écluse : instructions, mémoires descriptifs, plans (dont calques), correspondance, notes (1904-1907); 1889-1926 pénurie d'eau pendant les mois d'étiage : rapports, graphiques, diagrammes, statistiques, projet de modifications d'usine, correspondance, notes (1906-1910).

VO³ 1904: Ponts et passerelles (1890-1952).

VO³ 1905: Ouvrages divers (1841-1897). Comblement de la gare face à l'entrepôt bassin des Marais (1863-1869). Écluses (1865-1883). Ponts, passerelles, tunnels (1861-1883). Murs de soutènement et de quai (1861-1887) (1841-1897).

VO³ 1906: Certificats de paiements : bordereaux récapitulatifs des certificats délivrés (1866-1869).

VO³ 1913: Contributions : rapports de l'ingénieur, déclarations des loyers, états des locations, injonction de la Cour des Comptes (1903-1904). (1856-1904).

VO¹¹ et VO 12: Permis de construire classés par ordre alphabétique.

VO¹¹ 1850-1920: Quai de la Seine. Quai de la Loire.

II. Voie publique et éclairage, eaux et égouts, transport :

1. Eaux et assainissement.

b) Dossiers :

Inondation de la Seine : 6^e section. Inondations de 1872, de 1876, de 1877 à 1893, de 1895 à 1920 : plans figuratifs, bulletins d'annonces et de confirmation de crues, état, VO NC 826.

Inondations de janvier 1910 : bulletins d'annonce des crues, mise en place des moyens de défense, désinfection des berges de la Seine, enlèvement des ordures ménagères, graphiques, VO NC 834.

2. Canaux :

- Adjudication des canaux, volume I, 1844-1845, VO NC 566.

- Adjudication des canaux, volume II, VO NC 568.

- Adjudication des canaux, volume III, VO NC 567.

- Adjudication des canaux, volume III, VO NC 562.

III. Les travaux d'architecture, des promenades et plantations.

Architecture. Entrepôts de Bercy. Entretien et grosses réparations : entrepôts de Bercy, VO NC 3029.

1910 : Architecture. Sommier de l'architecte. Entrepôt de Bercy, VO NC 3010.

1913 : Architecte. Sommier de l'architecte. Entrepôt de Bercy, VO NC 3012.

COLLECTION TISSON. EAUX DE PARIS. (Fonds détenu à Villemoisson)

C'est en 1927-1928 que M. Tesson a fait don de ces dossiers provenant de son père, ancien secrétaire de la Commission du Vieux Paris.

D252. 16 dossiers sur les canaux de Paris : Notes, dossiers, photographies réalisées dans les années 1910.

6042/52/1. 75 articles. Préfecture de la Seine. Direction générale des Services techniques. Direction technique du Port de Paris. Section des ports et du contrôle de la navigation. 1864-1947. Registre de liste de capitaines et de mécaniciens baignades, enlèvement de cadastres ; dératisation. Accident de navigation.

1232 W. 34 articles. Ville de Paris. Direction des Services industriels et commerciaux. Section des barrages-réservoirs (1909-1986). Service technique de la ville et section des barrages-réservoirs : fonctionnement (art. 1-3). Aménagement du bassin de la Seine en amont de Paris : dossiers techniques, relevés hygrométriques, projets, photographies art. 4-35.

1350 W ; Service de la Navigation de la Seine, 27 articles.

1352 W 59 articles. Service de la navigation de la Seine, 1791-1947. Dossiers répertoriés par rivière : Marne. Chemins de halage, crues et inondations, plantations, halage et remorquage, travaux neufs et grosses réparations (canaux), reconstruction des ponts (guerre de 1914-1918, 1939-1945), dragage de la Marne, moulins et usines hydrauliques, conférences mixtes. Répertoire non détaillé, ms, 221p.

1353 W 34 articles. Service de la Navigation de la Seine, 1842-1972. Dossiers répertoriés pour rivière : Yonne. Délimitations du domaine public, crues et inondations, plantation, chemins de halage, navigation, halage et remorquage, travaux neufs et grosses réparations (barrages, écluses, ports, défenseurs des rives). Répertoire non détaillé, ms, 79p.

TRI BRIAND VO 58 dossiers. Assainissement. Eaux. Canaux. Cartons : 18,55, 58,115,153,154,155,171,183,205,206,211,212,213,234,236,252,301,305,310,369,374,451, 465, 510,521,600,601,604,606,612,615,623,637,681,1844-1937. Assainissement (11 dossiers). Alimentation en eau. Puits artésiens, usines : plans. Conférence internationale des eaux : vœux, procès-verbaux de délibérations.

Compagnie des eaux de banlieue : tarifs, abonnements, analogie, réclamations : 30 dossiers. Navigation : pavillon de l'Inspection générale, Quai de la Tournelle, pavillon de la navigation (du 1^{er} au 7^e arrondissement)

Archives de la Préfecture de Police :

La Préfecture de police accomplit bien sûr toutes les opérations de police ou les problèmes d'hygiène, tâches qui semblent naturelles, mais elle s'était vue aussi par la loi du 28 pluviôse an VIII confier la police des ports. C'est elle qui réglementait les manutentions... Attributions qui lui ont été enlevées en 1933, revenant au Préfet de la Seine. Les agents chargés de la police des ports dressait des statistiques sur les mouvements des ports, sur les conditions de navigation... Les archives de la Préfecture de Police en soi ne sont pas inintéressantes, mais l'Hôtel de Ville ayant brûlé au siècle dernier, une grande partie a malheureusement disparu.

Série D^A 1 : Navigation et ports.

Carton 331 : Mouvements de la navigation (État). Années 1904 à 1910.

Carton 332 : Navigation et Ports. Bateaux à vapeur : Statistiques des voyageurs transportés (États mensuels et annuels 1896-1909) Grosses eaux. Brouillards, 1907 et 1908-1909. Bateaux à vapeur : rapports de Surveillance du service, 1909 et 1911. Le *Frigorifique* (bateau de mer mené à Paris en 1878).

Carton 333 : Navigation et ports. Compagnie de bateaux à vapeur. Installation de pontons débarcadères. Siège de Paris 1870-1871 (Investissement de Paris et canonnières coulées à Saint-Denis) Exercice de pontage de ponts sur la Marne par la troupe. Marne (la Tour de Marne–Riverains). Défense des berges. Servitude de navigation. Usine hydraulique *Tabourin et fils* et bateaux à aubes installés pendant l'exposition de 1867. Sauvetage en rivière 1905-1910.

Carton 334 : Traversée de Paris à la nage, 1906-1908. Accidents en Seine, Marne et canaux, 1908 à 1910. Rapports de service. Affaires diverses, 1910. Anciens passages d'eau dans Paris. Installations nouvelles de baignades des militaires, 1839-1879. Bains froids supprimés hors Paris.

Carton 335 : Bains froids supprimés dans Paris. Bateaux lavoirs supprimés.

Carton 336 : Bateaux lavoirs supprimés dans Paris, hors Paris.

Carton 337 : Bateaux lavoirs supprimés hors Paris.

Série D^B 1 : Navigation et ports.

Carton 467 : Lois. Décrets. Ordonnances avant 1870.

Carton 468 : Lois. Décrets. Ordonnances. 1851-1900.

Carton 469 : Lois. Décrets. Ordonnances 1901-.

Carton 470 : Organisation et fonctionnement sur les ports. Bureau de l'Inspection. Constatations des avaries. Accidents. Garde des ports et des quais. Surveillance, rondes.

Carton 471 : Bateaux à vapeur. Bateaux à voyageurs. Canaux de l'Ourcq et de Saint-Martin. La Frégate. Prudhomme- mariniers.

Carton 472 : Affaires diverses. Frégates et fêtes diverses. Expériences. Bachots. Bachotage. Bachoteurs. Documents parlementaires.

Carton 488 : Navigation et port. Abreuvoir sur les berges de la Seine et de la Marne. Halage et remorquage des bateaux. Touage. Établissements divers sur la Seine, les quais, ports, berges, occupation. Loyer. Droit de stationnement. Implantation sur les berges. Curage de la Seine.

Archives du Musée de la batellerie :

FONDS CARIVENC :

a) Nature de ce fonds :

Pour ce qui est des sources anciennes, le musée de la batellerie possède un fonds aussi riche par la quantité que par sa diversité. Il n'a toutefois guère été consulté, et son rangement demeure élémentaire. Son origine reste également assez mystérieuse. Il a été acquis par le musée de la batellerie dans les années 1970. Il est nommé « Fonds Carivenc » du nom de son fondateur Paul CARIVENC, dernier chef du service de l'Inspection générale de la navigation et des ports qui constituait un service propre à la Ville de Paris dont l'origine est des plus lointaines : les « Nautes » de l'antiquité, des « marchands de l'eau » corps formé dès le XI^e siècle à l'origine de la municipalité parisienne. Durant l'Ancien Régime, le prévôt avait sous son autorité une administration constituée d'officiers en nombre important et spécialistes. Les événements de 1789 aboutirent à la création de la Préfecture de Police, qui possède un département... qui n'est en fait que la réplique de l'organisme antérieur ! Ses fonctions étaient les plus diverses en ce qui concernait la vie fluviale parisienne, et donc les archives qui s'y rattachent sont susceptibles d'intéresser de nombreux secteurs : marché sur les berges, navigation, mais aussi les noyades, les meurtres qui peuvent intéresser l'histoire sociale... Il existe donc une source importante à la Préfecture de Police dont un service a perduré jusque dans les années qui précédèrent la

Seconde guerre mondiale, par rattachement aux différents services de l'État en plusieurs phases successives. Le Port Autonome de Paris assure aujourd'hui une partie des multiples fonctions. Par conséquent, Paul Carivenc, en tant que chef de ce service, avait un accès privilégié sur cette question. Nous avons eu en effet la chance que ce dernier se prenne d'une véritable passion pour tout ce qui concernait la rivière, et s'évertua à collecter le maximum d'informations en tout genre : économie, histoire, technique (machines à vapeur...), etc., couvrant la période s'étendant du XVII^e siècle à la première moitié du XX^e siècle. On y trouve en outre de nombreux documents officiels de la Préfecture de Police, du Département de la Seine qui manifestement n'auraient pas dû s'y trouver : ainsi des documents faisant référence à des opérations de charbonniers sur le port d'Asnières en 1905 appartenant au département de la Seine, on trouve les équivalents aux Archives de la Ville de Paris. La fonction de ce fonds reste mystérieuse. On ne sait s'il a été formé en tant que documentation personnelle ou professionnelle. Ce que l'on sait néanmoins, c'est que Paul Carivenc a écrit de nombreux articles dans la presse spécialisée, et même dans *La Navigation du Rhin*, mais le plus souvent dans des brochures éphémères dont une grande partie a disparu, il nous a laissé aussi de nombreux rapports manuscrits, notes, lettres et réflexions, esquisses et brouillons d'articles. Toute cette documentation l'a incontestablement aidé à composer ses écrits. L'un des attraits le plus important de ce fonds réside sans doute dans sa richesse iconographique.

Pour finir cette présentation, je citerais François Beaudoin :
« Cette diversité témoigne de l'osmose parfaite de ce service avec le monde de l'eau dont il était une composante essentielle et qui a perdu avec lui sa conscience existentielle.¹ »

b) Composition de ce fonds :

C20- CANAUX DE PARIS.

C21- CANAUX DE PARIS.

C22- CANAUX DE PARIS.

C26- CHEMINS DE FER.

C28- COMMUNES D'AVAL PARIS. Études historiques.

C29- COMMERCE FLUVIAL. Ordonnances de police. Arrêtés-Statuts des marchands de bois.

C32- CRUES. Inondations Paris, la Seine.

C33- CRUES. Inondations Paris, la Seine.

C34- CRUES. Inondations Paris, la Seine.

C35- CRUES. Inondations.

C36- Inondations généralités.

C37- CRUES. Inondations en France.

C42- DROIT. Crédit-Assurances.

C43- DROIT. Généralités-Rivières.

C44- DROIT Navigation intérieure.

C45- DROIT. Péages-Taxes.

C55- ÉTUDES ET STATISTIQUES (sur la navigation intérieure).

C63- GENS DE RIVIERE.

C67- GUERRE (et la batellerie).

C69- Iles Saint-Louis/de la Cité.

C78- MARNE.

C79- MÉTRO. Outillage - Manutention.

C93- ORGANISATION. Transport fluvial. Frets-Annuaire annonceurs batellerie-Carivenc.

C94- ORGANISATION (du Commerce Fluvial) Histoire. Bièvre.

C96 PARIS. Quais - Badauds.

C97-PARIS. Amont de la Cité.

C98- Affaires militaires. Ourcq 1914-1918.

C99- PARIS. Port de guerre. 1914-1918. Affaires militaires France et hors France.

C100- PARIS. Port de mer - Projets, etc.

C101- PARIS. Port de mer.

C102- PARIS. Port de mer.

C103- PARIS. Iconographie - Grand bras de la Seine. Pont Louis Philippe et autres.

C104- PARIS. Iconographie - Petit bras de la Seine. Pont Saint- Michel.

C105- PARIS. Iconographie - Aval du Pont - Royal.

C106- PARIS. Iconographie - Aval de Paris. Amélioration de la Seine.

¹ François Beaudoin, *Paris / Seine*, sur le *Cachet*, Nathan, juin 1988, p.7. À noter que François Beaudoin a été conservateur du Musée de la batellerie, et donc parle en connaissance de cause. Je me suis aussi référé aux explications du nouveau conservateur de ce musée, M. Laurent Roblin.

C107- PARIS. Bateaux.
 C134- PONTS DE PARIS. Notre-Dame-Change-Meuniers-Arcole.
 C135- PONTS DE PARIS. Pont Neuf.
 C136- PONTS DE PARIS. Pont Neuf au Palais Royal.
 C137- PONTS DE PARIS. Arts-Royal-Carrousel.
 C138- PONTS DE PARIS. Alexandre III-Solferino-Concorde-Invalides-Alma-Billy-Iéna-Passy - Chemin de Fer de Passy Grenelle- Mirabeau- Viaduc d'Auteuil.
 C139- PONTS DE PARIS. Généralités.
 C140- PONTS Sur la Seine et affluents banlieue.
 C141- PORTS DE PARIS. Marchés⁶.
 C142- PORTS DE PARIS. Ouvriers.
 C143- PORT DE PARIS. Statistiques.
 C144- PORTS DE PARIS.
 C145- PORTS ET MARCHANDISES. Articles Carivenc - Pointe amont de la Cité. Bras Saint Louis-Plans- Manuscrits originaux.
 C146- PROPULSION. Mécanique diverses. Moteurs à explosion, à combustion. Matériel. Hélice marine. Histoire. Bateaux automoteurs, moteurs électriques, constructions métalliques.
 C147- QUAIS ET PORTS DE PARIS (anciens) RIVE DROITE.
 C148- QUAIS ET PORTS DE PARIS (anciens). RIVE GAUCHE.
 C158- SEINE. Affluent et Haute-Seine.
 C159- SEINE. Basse-Seine. Villes et ports.
 C160- SEINE. Maritime.
 C162 SEINE. Plans 1800. 1815. Installations ports et berges 1851 à 1885. Articles de presse. Ponts de Paris 1880-1930.
 C163- SEINE. Navigation.
 C165- TECHNIQUES des voies d'eau-Généralités.
 C168- TOUAGE. TRACTION. Appui au sol.
 C170- VAPEUR. Bateaux. Histoire.

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

Les archives de la Chambre de Commerce ne manquent pas d'intérêt, et cela à plusieurs titres. La chambre consulaire a été à diverses reprises, concessionnaire d'installations portuaires (Ivry), et d'entrepôts (sur le bassin de la Villette, à Austerlitz...). Elle a donc joué un rôle non négligeable dans l'histoire du « Port de Paris ». Par ailleurs, se voulant promotrice du commerce dans la région parisienne, elle s'est intéressée à tout ce qui pouvait favoriser les moyens de transports, donc la modernisation de la batellerie, l'emploi d'engins de manutention, mais aussi « Paris port de mer ». Elle apporte donc un regard tout à fait intéressant et révélateur, car ces archives ne sont pas constituées uniquement de textes techniques ou administratifs, mais comportent une véritable réflexion sur la politique en matière de transports, de commerce... Malheureusement, elles ne nous sont pas toutes parvenues, si bien que les périodes les plus anciennes comportent quantitativement moins de documents. Elles se révèlent spécialement riches pour la période 1880-1975. Elles fournissent en particulier de nombreux renseignements sur des périodes méconnues telles les années 1910-1939.

Série II : Organisation commerciale et industrielle.

Sous-série II-3.1 Législation.

II-3.10 (1) ; Magasins généraux, salles de ventes publiques, récépissé-warrant, régime, réglementation, autorisations : correspondance, textes législatifs et réglementaires, enquêtes, rapports, documentation 1853 - 1891.

II-3.10 (2). *Idem* 1890-1852.

Sous-série II-3.2 Magasins généraux :

II-3.20 (1) Avis donné par la Chambre de commerce à la Préfecture sur l'ouverture, l'extension, les règlements et tarifs des magasins généraux et des halles publiques : correspondances, rapports, plans, documentation 1859-1894.

II- 3.20 (2) *Idem* 1883-1907.

⁶ Voir aussi 145.

- II-3.20 (3) *Idem* 1908-1919.
- II-3.20 (4) *Idem* 1930-1933.
- II-3.20 (5) *Idem* 1933-1935.
- II-3.20(6) *Idem* 1936-1947.
- II-3.20(7) *Idem* 1948-1950.
- II-3.20 (9) *Idem* 1952-1955.
- II-3.20 (10) *Idem* 1955-1962.
- II-3.20 (11) *Idem* 1962-1973.

Sous-série II-3.4 Entrepôts et manutention de la Douane :

- II-3.40 (1) Entrepôts réel de la douane, entrepôts spéciaux, entrepôts fictifs, législation, régime, fonctionnement : correspondance, rapports, 1831-1964.
- II-3.40 (2). Avis par la Chambre de Commerce de Paris à la Préfecture sur la réglementation, la taxation et les tarifs des entrepôts spéciaux et fictifs de sucres et de mélasses : correspondance, textes réglementaires, rapports, plans, documentation, 1844-1927.
- II-3.40 (3). *Idem*, 1928-1938 ; entrepôts de minéraux, sels et produits manufacturés, 1836-1950.
- II-3.40 (4). Entrepôts d'huiles minérales (hydrocarbures), 1875(1939).
- II-3.40 (5). Entrepôts de matières animales et végétales 1812-1840.
- II-3.40 (6). *Idem*.
- II-3.40 (7). Manutention de la Douane, installations, règlement, tarif, activités, relations avec l'administration des douanes : correspondance, rapports, statistiques, plans, documentation, 1823-1869.
- II-3.40 (13). Personnel, 1931-1956.
- II-3.40 (14). Douane, laboratoire central de chimie, création, activités, accidents, remplacement par un bureau de poste : correspondance, rapports, notes, plans (1875-1926).
- II-3.40 (15). Service de la manutention et des entrepôts, activités, installations, règlements, tarifs, personnel : correspondance, rapports, notes, 1914-1940.
- II-3.40 (16). *Idem*.
- II-3.40 (17). *Idem*.
- II-3.40 (18). *Idem* 1941-1967.
- II-3.40 (19). Service de manutention et des entrepôts : correspondance générale. 1919-1948.
- II-3.40 (20). Entrepôts, inventaire général, 1958-1960.*dem*.
- II-3.40 (21). Manutention de la douane, entrepôts, assurances, responsabilité, contrats, tarifs, état des marchandises assurées : correspondance, rapports, notes, projets de polices, plans, documentation, 1866-1937.
- II-3.40 (22). Entrepôt des douanes de Paris, emplacement, création, préparation du cahier des charges et des tarifs : correspondance, rapport, pétitions, plans, documentation, 1811-1833.
- II-3.40 (23). *Idem*, 1832-1834 ; entrepôt de l'Ile-des-Cygnés historique, travaux, suspension d'exploitation, indemnités : correspondance, notes, 1833-1860.
- II-3.40 (24). Entrepôt du Marais, docks Napoléon, cahier des charges, travaux, tarifs, mouvements de marchandises : correspondance, rapports statistiques, plans, 1833-1861.
- II-3.40 (25). Cabinets particuliers, entrepôt de la Douane centrale, projet, construction, travaux, financement, régime légal, règlement, activités : correspondance, rapports, notes, devis, 1850-1912.
- II-3.40 (26). *Idem*, 1919-1975.
- II-3.40 (27) « Affaire » du deuxième entrepôt » : correspondance, rapports, notes, plans, documentation, 1869-1882.
- II-3.40 (28). *Idem*.
- II-3.40 (29). Entrepôt réel des douanes de Paris, concession de l'entrepôt réel d'Austerlitz, historique, négociations, convention, règlement, tarifs, travaux d'aménagements : correspondance, rapports, plans, documentation, 1909-1914.
- II-3.40 (30) *Idem*.
- II-3.40 (31) *Idem*.
- II-3.40 (32) Relation entre la Chambre de Commerce de Paris et la société du port et des magasins publics de Paris-Austerlitz, convention de 1914, avenants, homologation, enregistrement, litiges : correspondance, rapports, notes, documentation, 1914-1947.
- II-3.40 (33). *Idem*.
- II-3.40 (34). *Idem* ; entrepôt d'Austerlitz, fermeture : correspondance, notes, plans, 1948-1968.
- II-3.40 (35). Entrepôt d'Austerlitz, gestion, publicité, personnel : correspondance, notes, 1914-1952.
- II-3.40 (36). Bâtiments, aménagements, litiges : correspondance, rapports, notes, plans, 1914-1939.

II-3.40 (38). Entrepôt de La Villette, tarifs, activités : correspondance, statistique, documentation, 1865-1911 ; gestion par la Chambre de commerce de Paris, matériel, personnel du Pont-tournant : correspondance, rapports, notes, 1913-1949.

II-3.40 (39). Entrepôt de La Villette.

II-3.40 (40). Entrepôt de Saint-Ouen, création historique, tarifs, gestion, personnel, installations : correspondance, notes, plans, documentation, 1869-1947 ; entrepôt de la Bastille, location, travaux, tarifs : correspondance, notes, plans, 1915-1919.

II-3.40 (41). Entrepôts du faubourg Saint-Martin, acquisition, résiliation : correspondance, notes, plans 1920-1921 ; entrepôt rue de la rue Giroux, projets, création, conventions, installations : correspondance, rapports, notes, plans, 1925-1927.

II-3.40 (42). Entrepôt de Pantin, 1929-1934.

II-3.40(43). Inauguration du 28 novembre 1931, organisation, invitations, discours : correspondance, notes, plans, 1931 ; mise en exploitation des installations : correspondance, notes 1931-1934 ; travaux, raccordements aux lignes de Chemins de fer, affaissements des sols, contentieux : correspondance, rapports, notes, plans, 1927-1949.

II-3.40 (48). Entrepôts divers (Clichy, Gennevilliers, Saint-Denis, Aubervilliers, Aubervilliers, Bercy, Ivry-sur-Seine), installations, tarifs : correspondance, rapports, notes, 1900-1922 ; entrepôts de province (Bordeaux, Dijon, Le Havre, Lyon, Nantes), création, tarifs, règlement : correspondance, documentation 1803-1933).

II-3.40 (49). Manutention de la douane, entrepôts réels des douanes de Paris, tarifs, révisions : correspondance, rapports, notes, brochures, 1833-1882.

II-3.40 (50). *Idem*, 1884-1919.

Sous-série IV-4 : Navigation intérieure. Ports fluviaux.

IV-4.20 (1). Congrès de la navigation intérieure, congrès de la navigation, congrès international de la navigation fluviale 1890-1953 ; Association internationale permanente des congrès de navigation, 1903-1933.

IV-4.20 (2). Congrès de la navigation intérieure, 1919-1925 ; Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voie navigables, 1907-1925 ; associations, groupements divers, 1919-1962 ; comités divers, 1901-1924.

IV-4.20 (3). Législation, réglementation, chambres de navigation, code fluvial, police fluviale, 1839-1945.

IV-4.20 (4). *Idem*, 1941-1972.

IV-4.20 (5). *Idem*, 1941-1972.

IV-4.4 Exploitation :

IV-4.40 (1) Régime batellerie, 1823-1920.

IV-4.40(2) *Idem*, 1922-1959 ; exploitation, méthodes, traction, matériel, 1805-1960.

IV-4.40(3) Tarifs, 1840-1846 ; transports mixtes par fer et eau, raccordement des voies, 1903-1923.

Sous-série IV-4.6 Réseaux navigables. Port.

IV-4.60 Voies navigables.

IV-4.60 (1). Voies navigables, amélioration, extension 1873-1909.

IV-4.60 (2). *Idem*, 1903-1972.

IV-4.61 Seine.

IV-4.61 (1). Seine, réseau navigable, conditions de navigation, amélioration et extension, 1802-1981.

IV-4.61 (2). Haute Seine, 1839-1956.

IV-4.61 (3). Basse Seine, 1813-1913.

IV-4.61 (4). *Idem*, 1913-1925.

IV-4.61 (5). *Idem*, 1927-1959 ; canal Saint-Denis, 1837-1930 ; canal Saint-Martin, 1847-1906 ; autres canaux de Paris, 1893-1901.

IV-4.61 6. Autres canaux de Paris, 1909-1930 ; canaux de la Seine hors de Paris, 1878-1931.

IV-4.61(7). Consortium pour l'aménagement et la modernisation de la Seine et des voies adjacentes, 1878-1931.

IV-4.61 (8). Paris, port maritime, projet Seine maritime et Paris port de mer, 1830-1890.

IV-4.61 (9). *Idem*, 1887-1900.

IV-4.61 (10). *Idem*, 1901-1945.

IV-4.61 (11). Navigation dans Paris, Pont de Paris, Port autonome de Paris, 1811-1912.

IV-4.61 (12). *Idem*, 1912-1924.

IV-4.61 (15). Port de Paris et de la banlieue ; aménagement, exploitations, 1929 ; Asnières, 1850-1931 ; Austerlitz, 1902-1923 ; Auteuil, 1844-1924 ; Bercy 1834-1883 ; Billancourt 1901.

IV-4.61(19). Boulogne, 1854-1929 ; les Célestins, 1932-1909 ; la Chapelle, 1839-1840 ; Charenton, 1832-1950 ; Charonne, 1898 ; Choisy-le-Roi, 1858-1927.

IV-4.61 (20). Clichy, 1900-1929 ; Conférence, 1909-1912 ; Épinay, 1923-1923 ; la Gare, 1903 ; Gennevilliers port, Service Interconsulaire du Port de Gennevilliers (S.I.P.G.), 1925-1950.

IV-4.61 (30). Ivry-sur-Seine, 1828-1899.

IV-5 .2 Régime :

IV-5.20 (1). Législation, réglementation, financement, conventions internationales, 1869-1936.

IV-5.20 (3). Pilotage, 1907-1934 ; remorquage, 1891-1917 ; police sanitaire, 1892-1928.

IV-5.20 (4). Ports autonomes, 1907-1965 ; ports francs, 1891-1899.

IV-5.20 (5). Ports francs, 1899-1903.

IV-5.20 (6). Idem, 1903-1967.

Sous-série : IV-5.3 Exploitation.

IV-5.30 (2). Droits de quai, 1895-1933 ; péages, tarifs divers, 1901-1921 ; outillage 1900-1930.

Sous-série IV-5.4 : Ports en particulier.

IV-5.40 (1). Le Havre, 1881-1919.

IV-5.40 (2). Le Havre, Rouen, 1910-1924.

Sous-série IV-6. Navigation maritime.

IV-6.1 Organisation.

IV-6.10 (1). Actes de navigation, convention internationale, 1804-1931.

IV-6.10 (2). Conseils, comités, associations, services divers, 1902-1935.

IV-6.10 (3). Conseil supérieur de la Marine marchande, 1896-1899 ; inscription maritime, privilège des marins, chômage, 1896-1937.

IV-6.4 Armement naval. Services commerciaux :

IV-6.40 (1). Flotte de commerce, développement, 1862-1975 ; affrètement, tarifs, usages, taxes, 1884-1931.

IV-6.40 (2). Crédit maritime, hypothèque, privilèges 1908-1933.

IV-6.40 (3). Surtaxes de pavillons, monopole de pavillon, 1863-1930 ; services commerciaux, lignes et compagnie diverses, 1826-1955.

IV-6.40 (4). Liaison maritime directe Maroc-Paris, 1953-1961.

IV-6.40 (5). Services maritimes postaux, 1868-1908.

IV-6.40 (6). Idem, 1909 ; canal de Suez, 1848-1956 ; canal de Panama, 1848-1917.

Archives de la section des canaux de la Ville de Paris :

Il s'agit d'un fonds méconnu, mais peut-être l'un des plus intéressants. Malheureusement, ces archives ne bénéficient pas d'un listage systématique, elles sont pourtant extrêmement intéressantes et leur intérêt dépasse le simple cadre des canaux, puisqu'elles comportent des documents sur Paris port de mer, le canal du Nord. En dehors des boîtes d'archives, ces archives disposent d'une riche documentation : *Annuaire statistiques de la Ville de Paris* (qui m'ont été gracieusement photocopiés par les soins de M. Jean Pacpoul), procès-verbaux des conseils d'administration des compagnies des canaux. En réalité, ce fonds fait bien plus que simplement compléter la série VO3 des Archives de Paris, le contraire serait plutôt vrai en raison de sa richesse.

Liste des cartons consultés :

1819-1902 Entretien immeubles et magasins.
1831-1895 : Maisons éclusières.
1835-1901 : Travaux neufs, projets divers.
1844-1869 : Bassin de La Villette, plans parcellaires et divers.
1835-1901 : Magasins.
17842-1907 : Travaux neufs, projets divers.
1853-1894 : Anciens magasins, plans divers.
1855 : Bassin de La Villette, construction de magasins.
1859-1864 : Travaux neufs, abaissement du canal.
1862-1881 : Anciens bassin du Temple, bassin de l'Arsenal, affaires diverses.
1865-1898 : Aménagement du port.
1876-1907 : Bassins de l'Arsenal, projets divers (port d'Austerlitz).
1876-1883 : Bassin de la Villette. Locations. Chantiers et Magasins.
1878-1883 : Travaux neufs, bâtiments d'exploitation.
1878-1920 : passerelle de la Moselle.
1882-1883 : Travaux neufs, grues hydrauliques.
1883-1884 : Bassin de la Villette. Travaux de Parachèvement du Bassin.
1885 : Pont levant de la rue de Crimée.
1885-1892 : Bassin de l'Arsenal, projet de gare aux marchandises.
Carton : Canal du Nord.
Carton : Canal Saint-Martin, textes divers.
Carton : Conférences d'ingénieurs.
Carton : Couverture du canal Saint-Martin.
Carton : Paris Port de mer.
Carton Compagnie des Canaux.

II. SOURCES IMPRIMÉES :

- AIMOND (Émile), « L'outillage national », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 février 1902, pp.229-251.
- ALPHAND (Adolphe), *Note du directeur des travaux à Paris sur la situation du service des eaux et égouts, et sur les mesures à proposer au conseil municipal*, Paris, Direction des travaux, Paris : impr. A. Chaix, 1879, 264p.
- ALPHAND, BUFFE, DURAND-CLAYE, *Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris*, Paris, impr. Chaix, 1980, 2 vol.
- ALPHAND (Adolphe), *Atlas municipal des vingt arrondissements de la ville de Paris*, Seine, Direction des travaux de Paris. Service du plan de Paris, Paris, Imp, Monrocq, 1884.
- ALPHAND, DEVILLE, HOCHEREAU, *Recueil de lettres patentes, ordonnances royales, décrets et arrêtés préfectoraux concernant les voies publiques*, Paris, impr. Nouvelles, 1886-1901, 3 vol.
- Anonyme, *Le halage à vapeur. Mémoire*, Paris, 1884, 18p.
- Anonyme, « La question du touage sur la Basse-Seine et sur l'Oise », *Le Journal des Transports*, 18 novembre 1892.
- Anonyme, « Quelques réflexions sur le projet du nouveau canal du Nord », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 janvier 1902, pp.99-118.
- Anonyme, *Le canal de la Marne au Rhin et le canal de l'Est. Appareil de chargement et de déchargement en Meurthe-et-Moselle*, Nancy, 1909.
- Anonyme, *Aménagement et utilisation des eaux. Congrès de Paris, 17-22 juin 1929. Rapport. Discussion. Vœux.* Paris : libr. De l'Enseignement Technique, 1930, 698p. (p.119 à 136).
- Anonyme, *Notice sur la Compagnie Générale de navigation Le Havre-Paris-Lyon-Marseille-paris*, Imprimerie Arnaud, 1914.
- Anonyme, *Améliorations de la navigation intérieure & ses résultats sur l'accroissement de la production*, Beauvais, 1965, 136p.
- Anonyme, « La Compagnie HPLM a fêté son centenaire », in *Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane* », 1966, pp.318-320.
- ARNAUNÉ (Auguste), *Le Commerce extérieur et les tarifs de douane*, Paris, Alcan, 1911.
- ARNODIN (Ferdinand), *La lutte économique des transports*, Paris, Librairie des sciences politiques et sociales Marcel Rivière, 1909, 129p.
- AUBERT (Jean), *Renseignements utiles sur le canal de l'Ourcq et la prise des eaux qui doivent l'alimenter*, Paris : impr. de Regnaud, 301p.
- AUBERT (Jean), « L'aménagement du territoire et la politique des voies navigables », in *Revue Politique et Parlementaire*, juillet-août 1964, pp.61-83.
- AUBERT (Jean), *Cours de navigation intérieure, cours professé à l'École nationale des Ponts-et-Chaussées 1931-1933*.
- AUERBACH (B.), « Le Canal du Nord-Est », in *Revue Générale des Sciences*, 1902, pp.152-150.
- AUERBACH (B.), « La Moselle et la Sarre dans le programme intérieure de l'Allemagne », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 novembre 1907, pp.352-362.
- AULAGNIER (François), *Complément d'études pratiques sur la navigation intérieure et rapprochemens entre canaux et chemins de fer Français, Anglais et Belges, suivi de réflexions de M. le Comte d'Angeville, député de l'Ain*, Paris, Librairie scientifique industrielle de L. Mathias (Augustin), 1842, 114p.
- AULAGNIER (François), *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-Gueury et V. Dalmont, Libraires, 1841, 143p.
- 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, Paris, impr. Chaix, 1891, 38p.

- BAILLEUX de MARISY (A.), « La Ville de Paris, ses finances et ses travaux publics depuis le commencement du siècle », *Revue des deux mondes*, 15 octobre 1863, pp.775-829.
- BALTARD (Victor) et du CAMP (Maxime), « Baltard, les Halles », édition moderne d'un ouvrage publié en 1863 par A. Morel & C^{ie} et subventionné par le Conseil municipal sous le nom de *Monographie des Halles centrales de Paris*, présentée par Patrice de MONCAN, avec des plans de Victor Baltard et F. Calet ainsi que de nombreuses illustrations d'époque, Paris, Éditions de l'Observatoire, 1994, 238p.
- BARAS (E.), *Canaux et chemins de fer. La concurrence, la gratuité des canaux*, Paris, Dentu, 1887, 43p.
- BARAZER (El. le), *Un cinquième grand port commercial, Paris, port de mer*, Bordeaux, impr. de Métreau, 1860, 26p.
- BARBET (L.), *Le canal de jonction de l'Escaut à la Meuse. Notice Explicative*, Valenciennes, 1901.
- BARLATIER DE MAS (Fernand), *Recherche expérimentale sur le matériel de la batellerie*, Paris, Imprimerie Nationale, 1897, 129p.
- BARROUX (Marius), *Le département de la Seine et la Ville de Paris. Notions générales et bibliographiques pour en étudier l'histoire*, Paris, Publication du Conseil Général de la Seine, J. Dumoulin, 1910, 444p.
- BARTHOLONNY (François), *Simple Exposé de quelques idées financières et industrielles*, Paris, Éditeur H. Plon, 1860.
- BAUDE (Elphège), *Exposition universelle de 1867 à Paris. Extraits des « Rapports du Jury international publiés sous la direction de M. Michel Chevalier ». Routes, ponts, navigation intérieure, fonctions, etc.*, Paris, Imprimerie administrative de Paul Dupont, 1867, 100p.
- BAUDIN (Pierre), *Forces perdues*, Paris, Flammarion, 1903.
- BAYARD, *Canal maritime de Paris à Rouen... Mémoire sur le travail d'art et sur la dépense de construction*, Paris, 1829.
- BAZIN (Henry), « État de la navigation intérieure », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1867, pp.149-198.
- BAZIN (Henry), « Notice sur l'allongement des écluses du canal de Bourgogne », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1885, pp.450-463.
- BEAURIN-GRESSIER, « Les mouvements de la navigation intérieure en France pendant l'année 1882 », in *Journal de la société statistique de Paris*, 1884, tome 25, pp.464-469.
- BELLECROIX (Maurice), *Rapport entre la batellerie et les ports de commerce maritimes*, Nantes, impr. M. Schwob, 1902, 189p.
- BELLECROIX (Maurice), *Le port de Paris*, Paris, Édition de la « Ligue maritime française », 1911, 45p.
- BELGRAND (Eugène), *Recherches statistiques sur les sources du bassin de la Seine qu'il est possible de conduire à Paris, exécutées en 1854*. Paris, Impr. de Vinchon, 1854, 86 p. et tableaux.
- BELGRAND (Eugène), « Monographie des eaux de source de la banlieue de Paris », extrait du journal *La Science Paris*, impr. de Dubuisson, 1855, 16 p.
- BELGRAND (Eugène), « Recherches statistiques sur les matériaux de construction employés dans le département de la Seine. Rapport sur le mémoire de M. Michelot en date du 20 octobre 1853 », *Annales des ponts et chaussées*, tome X, 1855.
- BELGRAND (Eugène), « Note sur l'averse tombée à Paris le 21 mai 1857 », *Annuaire de la Société météorologique de Paris*, t. V.
- BELGRAND (Eugène), « Notes sur les modifications qu'éprouvent les eaux de sources dans le lit des rivières », *Annuaire de la Société météorologique de France*, T. VI, p. 12. Séance du 9 février 1858.
- BELGRAND (Eugène), « Note sur l'hydrotimètre », *Annuaire de la Société météorologique de France*. T. VI, p. 21, séance du 9 mars 1858.
- BELGRAND (Eugène), *Résumé des instructions données dans le service des eaux et des égouts*. Paris : impr. de J. Juteau, 1860, 21 p.
- BELGRAND (Eugène), « Note sur les terrains quaternaires du bassin de la Seine », *Bulletin de la Société géologique de France*, 2e série, t. XXI, séance du 1er février 1864.
- BELGRAND (Eugène), « Des grands débordements de la Seine », *Annuaire de la Société météorologique de*

- France, t. XII, séance du 8 novembre 1864.
- BELGRAND (Eugène), Ville de Paris. Ponts et chaussées. Service municipal des travaux publics. Service des eaux et égouts. *Mémoire sur la distribution d'eau de source dans Paris*. (Signé : E. Belgrand.). Paris, impr. de J. Juteau et fils, 1864, 27 p.
- BELGRAND (Eugène), « Étude sur le régime des eaux du bassin de la Seine pendant les crues du mois de septembre 1866 », en collaboration avec Georges Lemoine, *Annales des ponts et chaussées*, T. XVI, 1868.
- BELGRAND (Eugène), *Notice sur les travaux scientifiques de M. Belgrand*. Paris, impr. de Cusset, 1871, 27 p.
- BELGRAND (Eugène), *La Seine, Paris, Institut d'Histoire de la ville de Paris*, 1869-1883, 3vol.
- BELGRAND (Eugène), *Les travaux souterrains de Paris*, Paris : Dunod, 1873-1883, t.3 : *les Eaux. Les Anciennes eaux*, 779p.
- BELGRAND (Eugène), *Observations sur les cours d'eau et la pluie, centralisées pendant l'année 1872*, en collaboration avec Georges Lemoine, Paris, impr. de Dufrénoy, 1872-1875, 4 vol.
- BELGRAND (Eugène), *Les Travaux souterrains de Paris*. Paris : Dunod, 1872-1887. 5 vol.:
- I. Études préliminaires. La Seine, études hydrologiques, régime de la pluie, des sources, des eaux courantes. Applications à l'agriculture ; II. 1^{ère} partie. Les Eaux. Introduction. Les Aqueducs romains ; III. 1^{ère} partie. Les Eaux. 1^{ère} section : Les anciennes eaux ; IV. 1^{ère} partie. Les Eaux. 2^{ème} section : Les eaux nouvelles ; V. 2^{ème} partie. Les Égouts. 3^{ème} partie. Les Vidanges.
- BELGRAND (Eugène), *Emplacement des nouveaux cimetières*. Troisième rapport de l'inspecteur général, directeur des eaux et égouts, à M. le Préfet de la Seine, Paris, Impr. de Gauthier-Villars, 1874.
- BELGRAND (Eugène), « Abaissement probable du débit des eaux courantes du bassin de la Seine dans l'été et l'automne de 1875 », en collaboration avec Georges Lemoine, *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Sciences*, t. LXXX, séance du 14 Juin 1875.
- BELGRAND (Eugène), *Assainissement de Paris. Transformation de la vidange et suppression de la voirie de Bondy. Achèvement des égouts et emploi de leurs eaux dans l'agriculture*. Paris, impr. de De Mourgues, 1875, 75 p.
- BELGRAND (Eugène), *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, 92 p.
- BELGRAND (Eugène), *Assainissement de la Seine, épuration et utilisation des eaux d'égout*. En collaboration avec Adolphe-Auguste Mille. Avant-projet d'un canal d'irrigation à l'aide des eaux d'égout de Paris entre Clichy et la partie nord-est de la forêt de Saint-Germain, département de Seine-et-Oise. Enquête. Rapport des ingénieurs de la ville de Paris, 4 juillet 1876, Paris, Gauthier-Villars, 1876, 36 p.
- BELGRAND (Eugène), *L'eau et Paris : extraits des Mémoires du baron Haussmann, extraits du Mémoire sur les eaux de Paris, d'Eugène Belgrand*. Édition établie par Nicolas de Cointet, Paris, Albin Michel, 2009.
- BERNARD (F.), *Étude sur un service de navigation*, Dunkerque, 8p.
- BERTAULD (F.), *La concurrence étrangère (L'amendement Versigny)*, Montdidier, Imprimerie Hourdequin-Descaux, 1888, 32p.
- BERTAULD (F.), *Trop de millions dans l'eau*, Paris, 80p.
- BERTHELOMET, *Précis historique des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Maur à Paris*, Paris : impr. H. Tilliard, 1802, 8p.
- BÉRIGNY (Charles), *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.
- BECQUEY (Louis), *Rapport au Roi sur la navigation intérieure*, Paris, Imprimerie royale, 1820, 75p.
- BECQUEY (Louis), *Rapports au Roi sur la situation des canaux ...* Paris, Imprimerie royale, années 1823-1829.
- BECQUEY (Louis), *Statistiques des routes de France*, Paris, Imprimerie royale, 1824, 429p.
- BLERZY (H.), « L'avenir de nos voies navigables », in *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} mars 1875.
- BLERZY (H.), « La canalisation des rivières », in *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} mars 1875.

- BLEUCHOT (C.), *Organisation administrative du service général de batellerie*, Paris, Imprimerie Kuglemann, 1877.
- BONNET (M.) et FOUREY (B.), *Cours de navigation intérieure*, Paris, Eyrolles, 1854, 470p.
- BOSSIÈRE (René), *La prospérité des ports français*, Le Havre, Imprimerie H. Micaux, 1906.
- BOULÉ (A.), *Plan de canalisation de la Seine entre Paris et Rouen*, Paris, Vuillaume, 1886.
- BOUQUET de la GRYE A., *Paris port de mer. Rapport sommaire sur le projet de canal maritime entre Paris et la mer*, Paris V^e, Ch. Dunod, 1887, 32p.
- BOUQUET de la GRYE (A.), *Dernière réponse, Paris siège de la société d'études*, 1889, 20p.
- BOUQUET de la GRYE, *Paris port de mer*, Paris, Gauthier-Villars et fils, 1892.
- BOUQUET DE LA GRYE « Paris, port de mer », in *Revue des Deux mondes*, 15 décembre 1897, pp.888-912.
- BOUQUET DE LA GRYE « Paris, port de mer », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 décembre 1906, pp.442-455.
- BOURGUIGNON HERBIGNY (François-Xavier), « Paris port de mer », dans la « *Revue politique de l'Europe en 1825* », Paris, Rey et Gravir, 2^e édition, 1826, 83p.
- BOURGUIGNON d'HERBIGNY (Pierre-François-Xavier), *Paris port de mer et la gare de Saint-Ouen. Documents authentiques à l'appui de la réclamation des habitants de la Villette contre ces entreprises*, Paris, imp. De Gaultier-Guionie, 1828, 1828, 69p.r
- BRIFFAULTE, *Paris dans l'eau*, Paris, J. Hetzel, 1844, 138p.
- BRENIER (H.), « Le problème national de l'aménagement intégral du Rhône », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 juillet 1931, pp.43-47.
- Canal de jonction de la Garonne à la Loire : canal international de Bordeaux à l'Europe centrale d'après le tracé indiqué par Brisson dans son "Essai sur le système général de la navigation intérieure de la France", reliant Bordeaux à Mulhouse, Strasbourg et Bâle -librairie nouvelle (Paris)-1881
- BROUSSE (P.), *Le matériel utilisé sur les voies navigables. Conférence faite le 12 janvier 1944*, Centre d'Études Supérieure des Transports, Paris, 1946.
- BRULLÉE (Jean-Pierre), *Mémoire sur les principaux vices et dangers que présente l'exécution des plans de M. Girard*, signé le 2 frimaire an XIII Paris, impr. de Béaux, 7p.
- BRULLÉE (Jean-Pierre), *Mémoire présenté à l'assemblée nationale concernant l'établissement d'un canal qui amènera les eaux au bastion de l'arsenal*, Paris, impr. de Clausier, 1789, 8p.
- BRULLÉE (Jean-Pierre), *Suite des deux mémoires*, Paris, impr. Montard, 24p.
- BRUYÈRE (Louis), *Étude relative à l'art des Constructions*, Paris, impr. Royales, 1822-1829, 2 vol.
- BRUYÈRE (Louis), *Rapport du 9 floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris*, Paris Coursier, an XII-1904, 48p.
- BURAT (Amédée), *Situation de l'industrie houillère en 1861, Comité des Houillères françaises*, Paris, Paris, Comité des Houillères françaises, Lacroix, 1862.
- CADOUX (Gaston), *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.
- CAMBUZAT (Jacques), « 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^e série, Paris, Dunod, Éditeur, 1867, pp.135-138.
- CAMBUZAT (Jacques), « 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.
- CAMPREDON (Eugène), *Rôle économique et social des voies navigables*, Paris, Dunod, 1899, 515p.

- CARIVENC (Paul), « Le trafic du port de Paris depuis 1900 », in *Revue de la Navigation du Rhin*, 15 avril 1928, pp.131-137.
- CARIVENC (Paul), « Les transports fluviaux en France à travers les âges », in *Revue de la Navigation intérieure*, mai 1947, pp. 165-175 ; avril 1947, pp.337-341.
- CARIVENC (Paul), « Les transports fluviaux en France à travers les âges », in *Revue de la Navigation intérieure*, septembre 1948, pp.733-381 et
- CARIVENC (Paul), « Les transports fluviaux en France à travers les âges », in *Revue de la Navigation intérieure et Rhénane*, avril 1949, pp.148-153.
- CARRO (Charles), *La navigation maritime à Paris*, Romorantin imp., 1885, 84p.
- CARRO (Th.), *Considérations sur quelques sujets de navigation intérieure*, Paris, Imprimerie Marchadier, 1882, 56p.
- CARRO (Th.), *Extension de l'application du système de barrage Desfontaines à la canalisation des fleuves et rivières*, Meaux, 1884, 42p.
- Catalogue des expositions des monuments historiques et de l'exposition des édifices diocésains : exposition universelle de 1900 à Paris*, Paris, Chamerot et Renouard, 1900, 154 p.
- Cent ans. La Halle au Blé en 1789. La bourse de Commerce en 1889, Paris, Imprimerie & librairie des Halles & et de la Bourse de Commerce, Paris, Imprimerie des Halles et de la Bourse de Commerce, 1889, 82p.
- CHABROL (Comte de), *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, Paris : Impr. Royales et Dupont, 1821-1829, 4 vol.
- Chambre de commerce de Laval, *Du rachat et de l'exploitation des chemins de par l'Etat. Rapport présenté à la chambre de commerce par Ludovic Louvard, conformément à la délibération du 29 mai 1880*, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer A. Chaix et C^{ie}, 1880, 24p.
- 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^{ie}, 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.
- Chambre syndicale de la Marine, *Navigation intérieure. Protestation motivée contre l'amendement Versigny*, Paris, Imprimerie Dubreuil, 1888, 78p.
- CHANOINE (Jacques Henri), *Projet de réponse aux questions posées le 18 mars 1848 à la Commission des travaux publics dans leurs rapports avec l'agriculture*, Paris, impr. de Ricard, 14p.
- CHANOINE (Jacques Henri), « 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. Dalmont, 3^e série, 2^{ème} semestre, n°5, 1851, pp. 133-166.
- CHANOINE (Jacques Henri), *Notice sur les barrages mobiles et automobiles*, Paris, V. Dalmont, 1855, 24p.
- CHANOINE (Jacques Henri), *Ministère de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics. Navigation de la Seine. 1^{ère} 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^{ie}, 1859, 29p.
- CHANOINE (Jacques Henri), LAGRENÉ (Henri-Melchior de), *Mémoire sur les barrages mobiles à hausse*, Paris, Dunod éditeur, 1862, 179p.
- CHAPSAL (J.), *Du régime administratif de la batellerie*, Paris, Édition Domat-Montchrestien, 1935, 241.
- CHAPTAL (Jean-Antoine.), *Mes souvenirs sur Napoléon*, Paris, E. Plon Naurit et Cie, 1893, 413p.
- CHARDON (Henri), *Les Travaux publics. Essai sur le fonctionnement de nos administrations*, Paris, Perrin, 1904.
- CHARGUERAUD (André), « Canaux et chemins de fer dans l'État de New-York », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 juin 1902, pp.474-492.

- CHARIÉS-MARSAINES, « Mémoire sur la rigole de l'Yonne pour l'alimentation du point de partage du canal du Nivernais », 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. Dalmont, 3^e série, 1^{er} semestre, n^o9, 1851, pp. 289-333.
- CHARLES-ROUX (Jules), « La jonction du Rhône à Marseille et l'utilisation de l'étang de Berre », in *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} février 1893, pp.602-624.
- CHARLES-ROUX (Jules), « Voies ferrées et voies navigables », in *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1898, pp.580-596.
- CHARLES-ROUX (Jules), « La participation de l'État dans les dépenses d'amélioration des ports maritimes », in *Revue générale de la Marine marchande*, 1893, pp.129-131.
- CHERRIERE (Capitaine), *La lutte contre l'incendie sur la Seine, les ports et les quais de Paris sous l'ancien régime*, Extrait des *Mémoires et documents pour servir l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, 2^e série, Paris, 21 rue d'Horteville, Hachette, 1912, pp. 117- 225.
- CHEROT (Auguste), « La concurrence en matière de chemins de fer et l'intérêt des ports », in *Journal des Économistes*, février 1878, pp.248-270.
- CHEROT (Auguste), « Dialogue avec un législateur sur la réorganisation des chemins de fer », in *Journal des Économistes*, mars 1878, pp.346-373.
- CHEVALIER (Michel), *Des intérêts matériels de la France, Travaux publics, routes, canaux, chemins de fer*, Paris, Libr. Ch. Gosselin, 1838, 440p.
- CHEVALIER (Michel), « Notice historique sur la police et la distribution des eaux depuis 360 jusqu'à l'époque actuelle pour servir l'histoire de la salubrité et de l'hygiène publique », *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, 1851, t. 45, pp.5-71.
- CLAPEYRON (Émile), FLACHAT (Eugène), FLACHAT (Stéphane), LAMÉ (Gabriel), *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, Paris, imprimerie, d'Éverat, 1832, 336p.
- COIC et DULEAU, *Reconnaissance de la Seine, de Rouen à Saint-Denis*, Paris, 1830.
- Collection officielle des ordonnances de police de Paris imprimées par ordre de Gabriel Delessert*, Paris : Paul Dupont, 1844, 3vol.
- COLLIGNON (Charles-Étienne), « 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.
- COLLIGNON (Charles-Étienne), *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin*, Paris, 1845, 280p.
- COLIN (Elicio), *Le port de Paris*, dans la série *Les Grands ports français*, VIII, Paris, Dunod, 1920, VIII, 172p.
- COLSON (Clément), *Organisation financière des ports maritimes en Angleterre* (en collaboration avec M. Roume), 1888.
- COLSON (Clément), *La Garantie d'intérêts et son application en France à l'exécution des travaux publics*, Paris, V^oe Charles Dunot, 1889.
- COLSON (Clément), *Les Chemins de fer et le budget*, 1896.
- COLSON (Clément), *Cours d'économie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées*, 6 vol., 1901-1907 (2^e éd. 1924-1931).
- COLSON (Clément), *Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways*, Paris, Paul Dupont, 1903, 442p.
- COLSON (Clément), *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, Paris, Rothschild, Éditeur, 2^e édition, 1898, 682p.
- COLSON (Clément), *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, Paris, Lucien Laveur, Éditeur, 3^e éd. revue et augmentée, 1908, 863p.
- COLSON (Clément), *Organisme économique et désordre social*, Paris, Ernest Flammarion, Éditeur, 1912, 364p.

- COLSON (Clément), *L'Outillage économique de la France*, 1921.
- COLSON (Clément), *Les Conditions de transit dans nos ports*, 1926.
- COLSON (Clément), *La Situation financière de la France* (en collaboration avec Ed. Allix et J. Barthélémy), 1926.
- Comité des houillères françaises, *Navigation intérieure de la France. Amélioration des rivières et des canaux*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1861, 176p.
- Comité des houillères françaises, *Situation de l'industrie houillère en 1866*, Paris, Imprimerie de A. Guyot et Scribe, 1867, 1866, 62p.
- Comité pour la défense de la Navigation. *Situation des canaux de la Marne au Rhin, du Rhône au Rhin et des voies navigables qui s'y rattachent*, Strasbourg, G. Silbermann, 1870, 14p.
- COMOY (Guillaume), « 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-Gueury et V. Dalmont, n°180, 2^e série, 2^e semestre, 1847, pp.133-217.
- COMOY (Guillaume), « 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^e série, 1^{er} semestre, 1849, pp.1-129.
- Compagnie des Forges de Champagne. *Notice sur le canal de Saint-Dizier à Wassy*, Saint-Dizier, 1892, 22p.
- Compagnie de Touage de la Basse-Seine à l'Oise. *Observations à propos du canal de Méry-sur-Oise à Saint-Denis*, Paris, 1880, 24p.
- Conseil National Économique, *Le Problème des transports*, Paris, Imprimerie Nationale, 1934, 278p.
- Conservatoire des Arts et métiers, *Cours d'économie industrielle 1836-1837. Leçons sur les banques, les routes, l'instruction publique, les fers et fontes, la houille, le coton, la soie, la laine, les chales, les toiles, les betteraves, l'industrie parisienne sur le commerce des ports : Marseille et Bordeaux* par Blanqui aîné, Paris, J. Angé et Comp. Éditeurs, 1837, 537p.
- CONSTANT de TOURS (pseud. De Constant CHMIELENSKI), *Voyage d'un petit parisien de Paris à la mer*, Paris, L. Henry May, s.d., 1898, 295p.
- CORDIER (J.L.E.), *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, 193p.
- COURCELLE (L.), *Répertoire de police administrative et judiciaire, législation et réglementation, jurisprudence et doctrine*, Paris, Berger-Levrault, 1896-1899, 2 vol.
- COUVREUR (Jules), *Syndicat du bassin de la Villette. Note sur le projet « Paris port de mer »*, Paris, Chaix impr., 1911, 16p.
- CUËNOT, *Rivières canalisées et canaux*, Paris, H. Dunod et E. Pinat Éditeurs, 1913, 904p.
- CUËNOT, *Fleuves et rivières*, Paris, Dunod Éditeur, 1921, 765p.
- CUSSET (D.), *Réponse au Conseil Général des Ponts-et-Chaussées sur les voies navigables*, Lyon, 1910.
- CUISIN (J.-P.-R.), *Les bains de Paris et des principales villes des quatre parties du monde*, Paris Verdière, 1822, 2vol.
- DAUNAY (Fernand), *La mer à Paris*, Paris, J.B. Ferreyrol, 1890.
- DAVID (Claude), *Des intérêts matériels en France et spécialement du commerce et des entrepôts*, Paris, A. Moreau Imprimeur, 1833.
- DAVID (Jean), *La Seine, ses affluents. Voies, traction, trafic, législation*, Paris, 1874.
- DAYMARD (D.), *Les progrès récents de la navigation à vapeur*, Paris, Bernard, 1888, 55p.
- DEBORD (H.), « La voie de fer et la voie d'eau entre Paris et Rouen », in *Annales de Géographie*, 15 mai 1937,

- pp.260-265.
- DEBAUVE (Alphonse), *Les Travaux publics et les ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis le XVII^e siècle*, 1893.
- DE COËNE, « Paris port de mer », in *Journal de la société de statistiques de Paris*, 1885, tome 26, pp.455-458.
- DE CORDEMOY (Camille Jacob), *Les Ports modernes*, Paris, E. Bernard, 1900, 2 vol.+ atlas.
- DE CORDEMOY (Camille Jacob), *Exploitation des ports maritimes*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1909, 560p.
- DEJEAN (A.), « La crise des transports et le matériel roulant », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 mars pp. 542-559.
- DÉMY (Adophe), *Essai historique sur les expositions universelles de Paris*, Paris, Librairie Alphonse Picard et fils, Éditeurs, 1907, 1097p.
- 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, pp.54-59.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 23 août 1858, session de 1858, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1858, pp.61-64.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 27 Août 1860, session de 1860, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1860, pp.56-60.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 26 Août 1861, session de 1861, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1861, pp.67-71.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, session de 1863, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1863, pp.61-64.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 22 Août 1864, session de 1864, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1864, pp.69-74.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 21 Août 1865, session de 1865, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1865, pp.59-65.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 27 Août 1866, session de 1866, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1865, pp.67-79.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du Préfet de Seine-et-Oise au conseil-général, le 26 Août 1867, session de 1867, Versailles, chez C. Dufaure, imprimeur-libraire de la préfecture, 1867, pp.16-19.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport et délibérations du conseil-général, session extraordinaire de février 1877, Versailles, Cerf et fils, imprimeurs de la préfecture, 1877, pp.30-33.
- Département de Seine-et-Oise. Rapport du préfet et de la commission départementale. Délibérations du conseil-général, session extraordinaire de juillet 1878, Versailles, Cerf et fils, imprimeurs de la préfecture, 1878, pp.30-33.
- Département de Seine-et-Oise. Conseil général. Rapport du préfet et de la commission départementale. Délibérations du Conseil-Général, session ordinaire d'avril 1904, Cerf et fils, imprimeurs de la préfecture, 1904, pp.30-33.
- Département de Seine-et-Marne. Conseil Général de Seine-et-Marne. Rapports du Préfet et de la commission départementale et procès-verbaux des délibérations. Année 1903. Session ordinaire d'août, Melun, Typographie E. Legrand, 1903. pp.238-293.
- Département de Seine-et-Marne. Conseil général de Seine-et-Marne. Rapports du Préfet et de la commission départementale et procès-verbaux des délibérations, Année 1872, Versailles, chez C. Dufaure, imprimerie de Cusset et C^{ie}, 1870, pp.66-72.
- Département de Seine-et-Marne. Conseil général de Seine-et-Marne. Rapports du Préfet et de la commission départementale et procès-verbaux des délibérations. Année 1903. Session ordinaire d'août. Melun, typographe E. Legrand, 1903, pp.238-282.
- DEMANGEON (A.), « La navigation intérieure en Grande-Bretagne », in *Annales de Géographie*, 1912, vol.21, n°115, pp.40-49.

- DEROME (P.), *De L'hypothèse fluviale*, Paris, Larose et Forcel, 1908, 168p.
- DEROME (P.), *Les encombrements sur la ligne Mons-Paris*, Paris, 1882.
- DES CILLEULS (A.), *Histoire de l'administration parisienne au XIX^e siècle*, Paris, H. Champion, 1900, 2vol.
- DES CILLEULS (A.), *Le domaine de la ville de Paris dans le passé et dans le présent*, s.n.l.d., 143p.
- DESCOMBES (R.), *Le canal du Rhône au Rhin. Problème d'histoire et d'économie 1719-1958*, Mulhouse, 1959, 130p.
- DIVISIA (F.), « La navigation intérieure », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 décembre 1934, pp.534-547.
- DONIOL (A.), *Les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais*, Lille, Imprimerie Danel, 1909, 55p.
- DOYAT (M.), *De la nécessité d'améliorer la navigation de la Seine*, Rouen impr., Émile Périaux, 1844, 8p.
- DREUX, *Les canaux de la Meuse à L'Escaut et de la Chiers sont-ils d'utilité publique*, 1901, 46p.
- DREUX, *Projet de canaux de la Chiers, de l'Escaut à la Meuse*, Paris, 1901, 8p.
- DREUX, *Projet des canaux de la Chiers, de l'Escaut à ma Meuse : réponse aux observations présentées sur le projet et faisant l'objet d'une note remise à la Commission des voies navigables*, Paris, 1901, 28p.
- DROGNE (M.), *Les Ponts de Paris*, Commission des inondations, Paris, Dunod, 1910.
- DUCAMP (Maxime), « La Seine à Paris, les Industries fluviales et la Police du fleuve », in *Revue des Deux Mondes*, 2^e période, tome 72, 1867, pp.161-195.
- DUCAMP (Maxime), *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Paris : Hachette, 1869-1875, 6 vol.
- DUCAMP (Maxime), *Paris, Seine et ponts*, Paris, Les éditions de l'amateur, collection sépia, 2007, 151p.
- DUFOURNY (A.), « Principes qui, en matière administrative et financières présidant à l'établissement des voies navigables en Belgique et à l'étranger », in *Annales des Travaux Publics de Belgique*, 1, 1896.
- DULAURE (J.A.), *Histoire de Paris*, Paris, Bureau des publications illustrées éditeur, 1858, 4vol.
- DULAURE (J.A.), *Histoire de Paris*, Dufour, Mulot et Boulanger libraires-éditeurs, 1858, 7vol.
- DUPIN (Charles), *Forces productives et commerciales de la France*, Paris, Librairie Bachelier, 1827, 2 vol.
- DUPEUTY (Charles) et CORMON (Eugène), *Le Canal Saint-Martin*, drame en 5 actes et 7 tableaux, présenté à Paris, pour la première fois, au théâtre de la Gaieté, le 12 juillet 1845, Marchant-Walder, Paris, p.47p.
- DUPONT-BOIS-JOUVIN, *Observations sur Paris Port de mer et sur la navigation de la Seine communiquées à la Société libre du commerce de Rouen*, Rouen, impr. De Nicitas Périaux jeune, 1827, 45p.
- DUPOUY (Auguste), *Le port de Rouen*, Paris, Dunod, 1920, 138p.
- DUPUIS de TORCY et BRISSON (B.), *Essai sur le système général de navigation intérieure de la France*, par B. Brisson,... suivi d'un Essai sur l'art de projeter les canaux à point de partage, Paris, Carilian-Goëury, 1829, 172p.
- DUPUIT (Jules), « De l'utilité des travaux publics », in *Annales des Ponts et Chaussées*, 2^e semestre, 1844, p. 332-375.
- DUPUY (Paul), « Paris et son fleuve », in *Revue de Paris*, t.2, mars-avril 1910, pp.261-289.
- DURAND (Abel), *La Politique française à l'égard des ports maritimes sous la Troisième République*, Nantes, Imprimerie Schwob, 1904.
- DURRINGER (L.), « Le canal de Saint-Quentin. Son histoire, sa réfection, son développement », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1928, pp.138-158 ; pp.252-268.
- DUSUZEAU (L.), *Les voies de navigation intérieure en France*, Compiègne, 1907.
- DUTENS (Joseph-Michel), *Histoire de la navigation intérieure de la France avec une exposition des canaux à entreprendre pour en compléter le système*, Paris, A. Sautetlet, 1829, 2 vol.
- DUTHOYA (Louis), *Villes franches, ports francs, entrepôts de douanes*, Laval, Imprimerie parisienne L. Barnéoud & Cie, 1899, 236p.
- DUVEGNIER (J.-B.), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, avis du Conseil d'Etat... de 1788 à*

- 1830, Paris, A. Gayot et Scribe, 1831-1834, 30 vol.
- EMMERY DE SEPT-FONTAINES (Léopold), *Manuel de navigation de la Seine*, Poissy, 1857, 153p.
- EMMERY DE SEPT-FONTAINES (Léopold), *Nivellement général de la France. Ligne de base : navigation de la Seine... Nivellement de précision exécuté en 1859, sous la direction de M. Chanoine... et de MM. Féline-Romany et L. Emmerly] par les brigades de M. Paul-Adrien Bourdaloue*, Bourges : impr. de A. Jollet fils, 1861, 168p.
- ERNOUF, baron F., *Latour du Moulin, créateur de l'industrie du touage à vapeur*, Paris, Hachette, 1885, 421p.
- Exposé de la situation de l'Empire présent au Sénat et au Corps Législatif, février 1867, Paris, Imprimerie Impériale, 1867, pp.107-114.
- « 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^e série, Paris, Dunod, Éditeur, 1867, pp.6-14.
- FERRY (Jules), *Les Comptes fantastiques d'Hausmann*, Paris, Armand le Chevalier, 1868.
- FIGUIER (Louis), *Merveilles de l'Industrie et description des principales industries modernes*, Paris : Jouvett, 1883, t.3, 326p.
- FIGUIER (Louis), *Les eaux de Paris, leur passé, leur état présent, leur avenir*, Paris, Levy, 1862.
- FINET (Th.), *De l'exploitation des voies navigables et des canaux*, Bruxelles, 1878, 224p.
- FISHER (Paul), DESAUNAIS (A.), « Les voies navigables en Allemagne », in *Les études rhodaniennes*, année 1931, vol.7, n°1, pp.51-81.
- FLACHAT (Stéphane fils), *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.
- FLAMANT (A.), *Le canal du Nord : avant-projet*, Amiens, 1880.
- FLEURY (J.), « Paris port de mer, in *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} avril 1891, pp.626-651.
- Foire de Paris, 1956, 140p. Avec à la page 39 : *Paris port de mer*, par Francis LEDORMEUR.
- FONCIN (P.), *Projet du canal maritime de l'Océan à la Méditerranée*, Bordeaux, Imprimerie Gounouilhau, 1872, 10p.
- FROMAGEOT (Henri), *Immatriculation et jaugeage des bateaux de navigation intérieure. Décret du 1^{er} avril précédé d'une introduction*, Paris, Société anonyme de publications périodiques P. Mouillot, Imprimeur, 1900, 14p.
- FONTAINE (F.), *La navigation de la haute-Seine dans les temps modernes. Mémoire de la Société Académique de l'Aube*, Troyes, 1898, 15p.
- FORT (E.J.), *Un gadz'arts franc-tireur. Scène vécues de la Campagne 1870-1871*, préface de Jules Ramas, Paris, Librairie des Facultés E. Muller, 1934, 370p.
- FOVILLE de (Alfred), *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, Guillaumin, 1880, 460p.
- FRAISSAINGEA, De l'hypothèque fluviale. Rapport fait au 2^{ème} Congrès du Sud-Ouest navigable, 1903, 6p.
- FREROT (Alfred), *Paris port de mer. Évaluation du trafic, Paris V^e*, Dunod, 1888, 16p.
- FREYCINET (Charles de), *Souvenirs*, Paris, Éditions de Charles de la Grave, 1912-1913, 2 vol.
- FREYSS (M.), « Histoire du canal du Rhône au Rhin 1744-1833 », in *Revue de la Navigation Intérieure*, juin 1933, pp.217-227.
- GALLIOT (François), « Le touage électrique sur le canal de Bourgogne », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1894, pp.577-616.
- GALLIOT (François), « Étanchement des canaux », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1910, pp.112-122.
- GALLIOT (François), « Influence de la capacité des bateaux sur les frais de transports par canaux », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1920, pp. 39-61.

- GASPARD (J.), « Le rôle des voies navigables dans l'ensemble des moyens de transports en France. Étude économique », thèse dactylographiée, 1954, 205p.
- GAUTIER (J.-E. G.), *Le Marin des Bords de Seine, ou Mémoires de Louis-Victor Dacheux, surnommé l'Homme du rivage ; dédiés à la marine française*, Paris, Pilout et Comp^{ie}, Librairie-Éditeurs, 1838, 495p.
- GERMAIN (Prosper), *Paris, port de mer. Réponse aux adversaires*, Paris, Augustin Challamel, 1912, 439p.
- GÉRENTET, *Le rachat du canal du Midi. Un cadeau de 25 millions. Le coup de W. Turel*, Paris, 1901, 16p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Description générale des ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis...*, Paris, impr. Impériale, 1810, 143p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Recherche sur les eaux publiques de Paris*, Paris, impr. Impériale, 1812, VII, 329p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Recherches sur les eaux publiques de Paris, les distributions successives qui en ont été faites et les divers projets qui ont été proposés pour en augmenter le volume*, Paris, Imprimerie impériale, 1812, 329p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Considération sur les canaux et leur mode de concession*, Paris, Firmin Didot, 1822, 46p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Devis général du canal Saint - Martin*, Paris, Courtier, 1820, 40p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *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*, Paris, chez Carilian-Goeury [imprimé chez Paul Renouard], Librairie des Corps Royaux des Ponts et Chaussées et des mines, 1831, trois tomes.
- GIRARD (Pierre-Simon), *Recherches sur les établissements de bains publics à Paris depuis le VI^e siècle jusqu'à présent*, Paris, E. Crochard, 1832, 59p.
- GIRARD (Pierre-Simon), *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 & V. Dalmont, Librairies des Corps Royaux des Ponts et Chaussées et des Mines, 1843, 621p.
- GORNOT, *Chambre des députés. Annexes au procès-verbal de la séance du 9 juillet 1899. Rapport au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Achard et de plusieurs de ses collègues concernant le canal de Paris*, Paris, Noizette impr., 8p.
- GOULET (N.), *Dissertation sur les murs de quais et sur les trottoirs de Paris*, s. l. s. d., 5p.
- GOULET (N.), *Observations sur les embellissements de Paris et sur les monuments qui y construisent, projets d'architecture et d'amélioration suivis d'une nouvelle distribution des arrondissements municipaux de Paris et d'un essai sur les contributions*, Paris, l'auteur, 1808, 432p.
- GOURLIER (C.), *Notice historique sur les services des travaux des bâtiments civils à Paris et dans les départements depuis la création de ce service en l'an IV*, Paris, L. Calos, 1848.
- GOURLIER (C.), *Notice historique sur le service des travaux et sur le Conseil général des bâtiments civils depuis la création de ces services en l'an IV (1795) jusqu'en 1886*, Paris, Impr. Nationale, 1866, 178p.
- GRANGEZ (Ernest), *Traité de la perception des droits de navigation et des péages*, Paris, L. Mathias, 1840, 476p.
- GRANGEZ (Ernest), *Supplément au traité de la perception des droits de navigation et des péages sur les Fleuves, Rivières, et Canaux navigables ou en trains, etc.*, Paris, Librairie scientifique-industrielle de L. Mathias, 1841, 57p.
- GRANGEZ (Ernest), *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, 797p.
- GUYOT (Yves), *Trois ans au ministère des Travaux publics*, Paris, Léon Chailley, 1895.
- GUYOT (Yves), *500 millions à l'eau : les voies navigables et le plan Baudin*, Paris, Librairie Guillaumin et C^{ie}, 1902, 60p.
- GUYOT (Yves), *Le Repêchage des cinq cent millions à l'eau, le programme Baudin au Sénat*, 1903, 64p.

- GUYOT (Yves), *Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires. Les restes du « Programme Baudin »*, Paris, Librairie Guillaumin et C^{ie}, 1906.
- GUYOT (Yves), *La crise des transports : illusions et réalités*, Paris, Félix Alcan, Éditeur, Librairies Félix Alcan et Guillaumin réunies, 1908, 93p.
- HENNEQUIN (Frédéric), *Paris, Port de mer, le plus grand port de commerce du monde après New York*, Paris, Société nationale de topographie, 1890, 44p.
- HERBIGNY (Pierre-François-Xavier Bourguignon d'), *Paris port de mer, par l'auteur de la Revue politique de l'Europe en 1825*, Paris, Rey et Gravier, Delaunay, Ponthieu, Janvier 1826, 2^{ème} édition, 83p.
- HOREAU (H.), *Examen critique du projet d'agrandissement et de construction des halles centrales d'approvisionnement pour la ville de Paris soumis à l'enquête publique en août 1845. Description et avantages d'un nouveau projet*, Paris, octobre 1845, 12p.
- HUMBLOT (Félix-Eugène), *Les Canaux de Paris à la fin 1884*, Paris, Impr. Chaix, 1885, 73p.
- HUMBLOT (Félix-Eugène), *Notice sur le canal Saint-Denis et la reconstruction de ses écluses*, Paris, Impr. E. Gauche, 1889, 68p.
- HUSSON (Armand), *Les consommations de Paris*, Paris, Librairie Hachette et Cie, 1875, deuxième édition refondue, 550p.
- JAL., *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marines anciens et modernes*, Paris : Firmin - Didot frères, 1848, 1591p.
- JACMIN (François), *M. de Franqueville. Conseiller d'État Directeur Général des Ponts et Chaussées et des chemins de fer. Sa vie et ses travaux*, Paris, Librairie Hachette et C^{ie}, 1877, 155p.
- KAUFFMANN (Richard de), *Les finances de la France*, Paris, trad. de l'allemand par Dulaurier et de Riedmatten, Paris, Guillaumin et Cie, Libraires, 1884, 636p.
- KAUFFMANN (Richard de), *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, 999p.
- KRANTZ (Jean-Baptiste), *Amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen*, s.l.n.d., 1900.
- JOUANNE (Adolphe), *Atlas historique et statistique des chemins de fer français*, Paris, Librairie de L. Hachette et Cie, 1859, 96p.
- JOUY (Amédée), *Paris port de mer. Sauver la France*, Argenteuil, Imprimerie Coulouma, septembre 1912.
- JOUY (Amédée), *Il faut Paris port de mer pour assurer la défense nationale...*, Argenteuil, 2^e édition, Impr. de D. Bardin, 1914, 19 p.
- JOUY (Amédée), *Il faut prolonger la Seine maritime jusqu'à Clichy-Paris*, Impr. de D. Bardin, 1917, 19 p.
- JUBAULT (Albert), *Étude sur le rétablissement des droits de péage sur la navigation intérieure. Conférence publique faite au Théâtre de Dieppe, le Mardi 29 Octobre 1895*, Dieppe, Imprimerie Dieppoise, 1895, 36p.
- LABADIE (Émile), *Étude sur paris port de mer*, Paris, 1886, 191p.
- LABORDE (Cte A.L.J.) de, *Projets d'embellissements de Paris et de travaux d'utilité publique, concernant les ponts et chaussées*, Paris : Berlin, 1816, 38p.
- LABROUSSE (Charles-Denis), *Navigation intérieure : Traité du touage sur chaîne noyée : Établissement et exploitation : Technologie et discussion*, Paris, Liège, Noblet et Baudry, 1866, 280p.
- LAFFITTE (Louis), *Étude sur la navigation intérieure en Allemagne*, Nantes, Imprimerie Schwob, 1899, 207p.
- LAFFITTE (Louis), « Les chalands de mer et le commerce maritime », in *Annales de Géographie*, année 1903, vol.12, n°66, pp.440-446.
- LAGRENÉ (Henri-Melchior), *Cours de navigation intérieure. Fleuves et rivières*, Paris, Dunod éditeur, 1869-1873, 3 vol.
- LALOU (Henri), *Manuel réglementaire et pratique de la navigation intérieure ou Traité raisonné des lois, ordonnances, arrêtés et coutumes qui régissent la navigation intérieure de la France*, Paris, Imprimerie et librairie général de jurisprudence, Imprimeurs-Éditeurs, Cosse et Marchal, 1858, 490p.

- LANESSAN (Jean-Louis de), *La répartition des flottes européennes et les obligations de la marine française*, 1912, Paris, Publications de l'informateur parlementaire, 64p.
- LA RIVIÈRE (Gaston) et BOURGEOIS (D.), *Le canal du Nord. Rapport sur les résultats de l'enquête d'utilité publique*, Lille, 1901.
- LA RIVIÈRE (Gaston) et BOURGEOIS (D.), *Canal du Nord. Notice sur l'avant-projet*, Lille, Imprimerie Danel, 1905, 113p.
- LARVERNE (Léonce de), « Le programme de la paix », in *Revue des Deux mondes*, 15 février 1860, p.950.
- LE BERQUIER (J.), *Administration de la commune de Paris et du département de la Seine au traité pratique des lois règlements qui régissent à Paris et dans le département de la Seine l'administration municipale... la police et le commerce*, Paris, P. Dupont, 1861, 666p.
- LE CHATELIER, *Note sur la reconstruction des bassins de la Villette et du canal Saint-Denis*, Paris, V^e, Charles Dunod, 1886.
- LECHEVALLIER (Gustave), *Du rôle économique et financier des chambres de commerce dans les ports maritimes*, Paris, Imprimerie Bonvalot-Jouve, 1906.
- LEEMANS (W.F.), *La principale voie de navigation intérieure entre Rotterdam et l'Allemagne ... Rivier de Waal, la rivière du Wahal*, La Haye, Van Langenhuysen frères, 1890.
- LEGRAND (A.), *La condition économique et sociale des mariniers du Nord*, Lille, 1910.
- LEHMAN (Ernest), *Paris, porte de Saint-Ouen et de Clichy port de mer. Canalisation de la Seine fluviatile à 100 m de largeur au plafond de profondeur à l'étiage, 6m20*, Paris, Baudry et Cie, 1890, 24p.
- LEMARCHAND (Georges), *Rapport au nom de la 6^e Commission sur le régime de la Seine, Paris Port de Mer et l'outillage du port de Paris*, Paris, Imprimerie Municipale, 1911, 458p.
- LEMARCHAND (Georges), *L'après-guerre et la victoire économique. Le port de Paris et ses effluents commerciaux*, Paris, Dunod et Pinot, 1916, 280p.
- LENGLIN (Paul), *Des relations économiques entre les Compagnies houillères et les industries de transport dans la région du Nord*, Thèse de doctorat. Université de Paris. Faculté de droit, Paris, A. rousseau ; 1908, 121p.
- LENTHERIC (C.), « L'étang de Berre et les canaux du Rhône à la mer », in *Revue des Deux Mondes*, 15 juillet 1881.
- LÉON (Paul), *Fleuves, canaux, chemins de fer*, avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Librairie Armand Colin, 1903, 259p.
- LESAGE (G.), HAYEM (J.) et GUITARD (E.), *Mémoire et documents pour servir l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, Paris, Hachette et Cie, t. VI, 1921.
- LESAGE (Léon), *Les expropriations de Paris 1866-1890. Première série (1866-1870)*, Paris, En dépôt à la librairie H. Mellier, 1913, 619p.
- LESPINAS (V. de), *En retard d'un siècle. Le programme Baudin et les moyens de transports de l'avenir*, Paris, Imprimerie Chaix, 1903, 16p.
- LESPINAS (V. de), *Observations présentées sur les projets des canaux de la Chiers et de l'Escaut à la Meuse*, Nancy, 1901.
- LESTRA (H.), « La navigation du Rhône et son matériel », in *Revue de la Navigation du Rhin*, 15 février 1929, pp.41-58.
- LE TROCQUER (Yves), *De la politique économique, administrative et financière à suivre en matière de travaux publics*, Paris, thèse 1914, 343p.
- Lettre de l'Empereur au Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 5 janvier 1860 in *Moniteur*, 1860, p.61.
- LEVASSEUR (Émile), *Histoire du commerce de la France*, Paris, A. Rousseau, 1911-1912.
- LEVEL (E.), « Les travaux publics et l'industrie privée », in *La Nouvelle Revue*, mars 1882, pp.26-44.
- LEVEILLE (J.), *La navigation sur la Seine et le touage*, Paris, 1869.

- LEYGUE (Léon), *Chemins de fer : notions générales et économiques*, Paris, Librairie polytechnique, Baudry et Cie, libraires-éditeurs, 1892, 605p.
- LOCK (Frédéric), *Guide des rues et monuments de Paris*, Hachette, Paris, 1855.
- Loi relative à la navigation intérieure, 31 mai 1846, *Bulletin des Lois du Royaume de France*, IX^e série, juillet, 1846, vol.32.
- LORION (A.), « Quelques grands travaux du 1^{er} Empire », in *Annales des Ponts-chaussées*, 1959, pp.345-363.
- LOUA (T.), « Le port de Paris », in *Journal de la société statistiques de Paris*, 1891, tome 32, pp.368-372.
- LOUIS (L.), *La batellerie*, Paris, Doin, 1923, 258p.
- LUCAS (Félix), « La concurrence des voies de communication », in *Revue des Deux Mondes*, 15 août 1872, pp.944-948.
- LUCAS (Félix), *Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France*, Paris, Imprimerie Nationale, 1873, 231p.
- MACAIGNE (R.), *Le canal de Saint-Quentin*, Paris, Giard, 1934, 439p.
- MAHAUT (Auguste), « Les voies navigables au Sénat en février 1908 », in *La dépêche de Lyon*, 21 avril 1908.
- MAHAUT (Auguste), *La navigation intérieure et les transports*, Bourges, Impr. De M. H. Sire, 1909.
- MALOT (Hector), *Sans famille*, Paris, E. Dendu, 1878, 2 tomes.
- MANGE (Alfred), « Les Voies navigables de l'Allemagne », in *Revue des Deux Mondes*, 5^e période, tome7, 1902, pp.552-592.
- MARLIO (Louis), *La politique allemande et la navigation intérieure*, Paris, Larose et Tenin, 1907.
- MARLIO (Louis), « Le marinier », in *Revue de Paris*, 15 août 1909, pp.771.
- MARMOTTAN (Jules), *Les houilles du Nord et du Pas-de-Calais et l'approfondissement de la Seine*, Paris, Guillemin, 1878, 16p.
- MARTIN (H.), *L'hypothèque fluviale*, Paris, 1934, 114p.
- MAS (Fernand Barlatier de), *Cours de navigation intérieure de l'École des Ponts et Chaussées. Rivières à courant libre*, Paris, Librairie polytechnique Daudry & C^{ie}, Éditeur, 1899, 479p.
- MAS (Fernand Barlatier de), *Cours de navigation intérieure de l'École des Ponts et Chaussées. Canaux*, Paris, Librairie polytechnique CH. Béranger, Éditeur, 1904, 579p.
- MAURY (François), *Anvers, autrefois et aujourd'hui (étude sur le développement historique et la prospérité présente du port)*, Félix Alcan, éditeur, 1902.
- MAURY (François), *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, 279p.
- MAURY (François.), *Le port de Paris, hier et demain*, Paris, Librairie Guillaumin, 1904, 279p.
- MAURY (François.), *Le port de Paris*, Paris, Librairie Félix Alcan, troisième édition entièrement refondue, 1911, 307p.
- MAZOYER (M.), « Le canal du Nivernais : le touage mécanique dans le bief de partage », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1902, pp.368-373.
- MAZOYER (M.), « Les gares de raccordements entre les chemins de fer et les voies navigables sur les canaux de Roanne à Digoin latéral à la Loire et du Nivernais », in *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1903, pp.301-326.
- Mémoires du baron Haussmann, III, Grands travaux de Paris*, Paris, Victor-Havard, éditeur, 1893, 573p.
- MÉLINE (Jules), *Le retour à la terre*, Paris, 1905.
- MERLIN (P.A. de Douai), *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence... réduit aux objets dont la connaissance peut être utile et augmenté des changements apportés aux lois 2anciennes*, Paris, Garnery, 1827, 18 vol.
- MERLIN (Henry), *Progression comparée des budgets de l'État sous le Second Empire (1853-1866)*, Paris, Librairie Guillaumin et Cie, 1869.

- MEYNADIER (H.), *Paris sous le point de vue pittoresque et monumental ou éléments d'un plan d'ensemble de travaux d'art et d'utilité publique*, Paris, Dauvin et Fontaine, 1843, 274p.
- MILLOT (J.), « L'Office National de la navigation », in *Revue de la navigation du Rhin*, numéro spécial consacré à la navigation intérieure, 1926, pp.3-16.
- Ministère des Travaux Publics, *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, 555p.
- Ministère des Travaux publics, *Navigation intérieure. Canal de la Marne au Rhin et voies annexes. Règlements. Instruction et documents divers relatifs à la police de la navigation*, Nancy, Imprimerie Berger-Levrault et C^{ie}, 1903, 64p.
- Ministère des Travaux publics, des postes et des télégraphes. Direction du contrôle commercial des chemins de fer, *Notice sur la périodicité des crises économiques et ses rapports avec l'exploitation des chemins de fer*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, 61p.
- Ministère des Travaux Publics, *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.
- MOLINOS (Louis), *Examen critique du projet de canal de Clichy à la mer*, 38p.
- MOLINOS (Louis), *La navigation intérieure de la France, son état actuel, son avenir*, Paris, Librairie polytechnique J. Baudry, Librairie-Éditeur, 1875, 257p.
- MOLINOS et BOUET (A. de), « Le touage sur la Seine », *Rapport au 5^e Congrès International intérieure*, Paris, 1892.
- MONTGERY (M.de), *Mémoire sur les moyens de rendre Paris port de mer*, extrait des *Annales de l'industrie nationale*, Paris, Paris batelier, 1824, 27p.
- MONIER (C.), *De l'état actuel de la navigation de la Seine entre Rouen et Paris et des moyens de la perfectionner*, Paris, Impr. De F. Didot, 1827, 25p.
- MOTET (Th.), *Chemins de fer et canaux. Étude sur le prix de revient des transports par voie ferrée et par voie navigable*, Paris, Imprimerie Nouvelle, 1888, 133p.
- MULLENHEIM (M. de), « Le matériel fluvial français », in *Revue de la navigation du Rhin*, numéro spécial, 1926, pp.65-117.
- NEYMARCK (A.), *Les grands travaux publics. Les projets du Ministère des Travaux publics et le Ministère des Finances*, Paris, Guillaumin, 1878, 34p.
- NÉRÉ (J.), « Le projet de liaison de liaison Manche-Méditerranée 1875-1890 », in *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne*, janvier-février 1953.
- NOBLEMAIRE (Gustave), « Sur le prix de revient des transports par chemins de fer et la répartition du trafic », in *Bulletin des Congrès Internationaux des Congrès de chemin de fer*, 1888, pp.522-528.
- NOBLEMAIRE (Gustave), *Hommes et choses des chemins de fer*, recueil d'articles, Paris, P. Dupont, 1905, 374p.
- NORDLING (W. de), « Le prix de revient des transports par chemins de fer et la répartition du trafic », in *Bulletin des Congrès Internationaux des congrès de fer*, 1888, pp.522-528.
- Note du Conseil municipal de la commune de la Villette sur le projet d'extension de la Ville de Paris jusqu'aux fortifications*, 1859, 18p.
- Note de M. le Préfet de la Seine à la commission d'études, Préfecture du département de la Seine, direction générale des travaux de Paris et du département de la Seine, Commission administrative d'études du port de Paris, de la dérivation de la Marne et canaux annexes, mars 1921, Paris, impr. M. Picard, 228p.
- (Deuxième) Note de M. le Préfet de la Seine à la Commission d'études (octobre 1923), Préfecture du département de la Seine, direction des travaux de Paris et du département de la Seine, Commission administrative d'études du port de Paris, de la dérivation de la Marne et canaux annexes, Paris, imp. Des Fossés, 1923, 166p.
- Notice sur le port d'Anvers, Bruxelles, Guyot frères, éditeurs, 1905, 111p.

- NOURRISIER (P.), « Les transports des bois par la voie d'eau », in *Revue de la Navigation Intérieure*, août 1931, pp.300-303.
- Paris dans sa splendeur. Monuments, vues, scènes, descriptions et histoire, deuxième volume, Paris, Henri Charpentier, Imprimeur-éditeur, 1861, 293p.
- « Paris, port de mer et gare de Saint-Ouen. Documents authentiques pour servir à l'intelligence de cette spéculation » BAVP 990.
- Paris port de mer dans l'état actuel de la Seine par les navires à vapeur du type Gautier à couple caelo-concave, Société d'études pour la compagnie maritime et fluviale des transports, Paris, impr. De L. Lhen, 1832, 22p.
- Paris port de mer, application du canal de la Seine en bassins maritimes successifs depuis Paris jusqu'à la mer, Rouen, Girvaux, 1860, 32p.
- 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,
- « Paris port de mer (canal maritime de Paris à Dieppe) », in *Revue mensuelle non politique*, n°4, Paris, le 1^{er} février 1864.
- Paris port de mer. Conférence faite le 11 novembre 1887 à la mairie de la rue Drouot devant les membres de la ligue des contribuables par M. BOUQUET de la GRYE, Poitiers, impr. Blois, Ray et Cie, 16p.
- Paris port de mer. État de la question, par M. le Vice-amiral Thomasset et réponses aux critiques formulées dans le rapport des Ingénieurs de la navigation de la Seine par M. BOUQUET de la GRYE, Paris, siège de la Société d'Études, 20 rue de la Sourdière, 1888, 32p.
- Paris port de mer, Société civile d'études. Mémoires en réponse aux questions posées par le ministre des travaux publics, Paris V^e, Ch. Dunod, 1888, 35p.
- Paris port de mer. Enquête officielle. Canalisation de la seine à la mer, Paris, J. Allemand, 1890.
- Paris port de mer. Projet Jules Allio...Canalisation de la Seine de Paris à Rouen, Notier, Paris, 62 rue Ciquetonne, 1891, 26p.
- PARVILLE (Henri de), ALPHAND (Adolphe), *L'Exposition universelle*, Paris, J. Rothschild, 1890.
- PAWLOWSKI (Auguste), *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger- le-Vrault, 1910, 159p.
- PAWLOWSKI (Auguste), RADOUX (Albert), *Les Crues de Paris (VI^e-XX^e siècle) Causes, mécanisme, histoire, dangers. La lutte contre le fléau*, Paris, Berger-Levrault et Nancy, C^{ie} Éditeurs, 1910, 131p.
- PAWLOWSKI (Auguste), « La voie d'eau Mer du Nord-Alsace », in *Revue de la Navigation Intérieure*, février 1931, pp.41-46.
- PÉRIER (Casimir), « Les finances de l'Empire », in *Revue des deux Mondes*, Paris, Bureau de la Revue des Deux-Mondes, 1^{er} février 1861, pp.657-697.
- PERRONNET (Nandy), *Projet de transformer la plaine de Grenelle en une naumachie pour l'instruction des élèves de l'Ecole Polytechnique : observation sur la marine en 1811, la possibilité d'import à Paris, organisation de la garde nationale : règlement de la grande société philanthropique des industriels*, Paris Bachelier, 182, 176pp.
- PERREYMOND (A.), « Étude de la ville de Paris », *Revue générale d'architecture et des travaux publics*, 1842, t.3, col. 540-554, 570-579, et 1843, t4, col. 25-37, 72-79, 79-88, 413-429, 449-458, 458-464, 464-469, 517-528.
- PETITJEAN (N.-N.), *Les Grands Travaux de Paris. L'exposition de 1900. Le métropolitain. La démolition des remparts. La nouvelle enceinte. Le tout-à-l'égout*, troisième édition, Paris, L. Thouvenin, Libraire-éditeur, 1895, 48p.
- PICARD (Alfred), *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer*, Paris, Paris, J. Rothschild, 1887, 4 vol.
- PICARD (Alfred), *L'alimentation du canal de la Marne au Rhin et du canal de l'Est*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, tome 2.
- PICARD (Alfred), *Le bilan du siècle 1801-1900*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, tome 2.

- PICARD (Alfred), *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.
- PICARD (Henry), *Paris port de mer, étude et critique des différents projets de canal maritime aboutissant à Paris*, Thèse pour le doctorat Université de Paris, Paris Sirey, 1913, 180p.
- PILLET-WILL (Michel Frédéric, Cte), *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*, P. Dufart, Paris, 1837, 453p.
- Plan incliné pour transbordement des bateaux*, Article in revue La Nature, Paris, n°1003, 20 août 1892, p.177 à 179.
- PLOCQ (A.), *Des cours d'eau navigables et flottables*, Paris, 1879, 3 vol.
- POLONCEAU, *De l'utilité de la navigation actuelle de l'Ourcq*, Paris, Guyot, 1822, 20p.
- PONSON (A.-T.), Supplément au Traité de l'exploitation des mines de houille ou Exposition comparative des nouvelles méthodes employées en Belgique, en France, en Allemagne et en Angleterre, pour l'arrachement et l'extraction des minéraux combustibles. Tome 2 .
- PONTICH (H. de), *Administration de la ville de Paris et du département de la Seine*, Paris, Libr., Guillaumin, 1884, 1032.
- POYET (B.), *Circulaire aux membres des deux chambres les prie d'appuyer la proposition qu'il a faite au ministre de remplacer l'ancien pont de la Cité par un pont en fer forgé*, 12 juin 1821.
- PRADELLES (Paul), *Du régime administratif et juridique du canal et de la rivière de l'Ourcq*, Laval, impr. Parisienne, 1902.
- PREAUDAU (A. de), *Manuel hydrologique du bassin de la Seine*, Paris, Imprimerie Nationale, 1884, 128p.
- Préfecture de la Seine. Commission des Halles. Documents à étudier. Paris, Vinchon, 1842, 136p.
- PROUDHON (Joseph), *De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables*, Paris, Au bureau du Journal des Économistes, Gillaumin, 1845, 48p.
- BAVP 73918 IV, Préfecture du Département de la Seine, Recueil de pièces concernant la régie des eaux de la Ville de Paris par la Compagnie Générale des Eaux, Paris, Typographie Charles de Mourgues frères, imprimeur de la préfecture de la Seine, 1871, 51p.
- Préfecture du Département de la Seine. Administration de la Ville de Paris, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Typographie Charles de Mourgues frères, imprimeur de la préfecture de la Seine, 1868, 58p.
- Préfecture du Département de la Seine. Administration de la Ville de Paris, Recueil de pièces relatives au canal de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Typographie Charles de Mourgues frères, imprimeur de la préfecture de la Seine, 1868, 111p.
- Proposition Jacques PICHON, LOISONT etc., de relation à Paris port de mer.
- PRINCE (Amédée), *Notre marine marchande, notre commerce extérieur et Paris port de mer*, Paris, Paris, Société d'études coloniales et maritimes, 1911, 44p.
- QUINETTE DE RICHEMONT, Canal de jonction de l'Escaut à la Meuse. Notice sur l'avant-projet, Valenciennes, 1880, 52p.
- RAMBUTEAU, (Claude Philibert de), *Recherche statistique sur la ville de Paris et le département de la Seine*, Paris, impr. Royale, 1844, t.5.
- RAMBUTEAU (Claude Philibert de), *Mémoires du comte de Rambuteau publiés par son petit-fils*, Paris, Calmann-Lévy, 1905.
- Rapport du Ministre du Commerce et des Travaux Publics à l'Empereur, in *Moniteur universel*, 27 février 1860.
- Rapport de MM. Delesse, Beaulieu et Yvert nommés experts par le Conseil de Préfecture de la Seine au sujet de l'inondation souterraine qui s'est produite dans les quartiers nord de Paris, 1856, Neuilly Typographie de Guiraudet, imprimerie de la société des Ingénieurs Civils, 1861, 114p.
- Rapport présenté par M. LAZIES au nom de la 5^e commission, sur la participation de la Ville de Paris dans la

- dépense de transformation, en ports en droits, des ports de tirage dans la traversée de Paris et à l'ouverture d'un crédit de 350000 francs pour le paiement de la part de la Ville dans l'exécution des travaux du port de la Rapée, Paris, impr. Municipale, 1894, 15p.
- Rapport de la Commission du Port de Paris de la navigation et des inondations, Imprimerie municipales, 1921, 896p.
- RAVENEAU (Louis), « Le récent congrès de la navigation intérieure », in *Annales de Géographie*, t.2, n°5, 1892, pp.46-51.
- Recueil de pièces sur les eaux, les canaux et l'assainissement, Paris, Chaix, 1880-1886, 4 vol.
- Recueil de prières relatives à Paris port de mer détaillé en catalogue, 2 vol.
- RENAUD (G.), *Étude sur les éléments du prix de revient des transports par canaux*, Bruxelles, 1913, 25p.
- RENAUD (G.), « Le batelier, son bateau, son industrie », in *Revue Politique et Parlementaire*, 10 janvier 1914, pp.122-143.
- Revue de l'Office des Transports de Lyon. Projet de loi relatif au raccordement des voies de fer avec les voies d'eau, Lyon, Imprimerie Geneste, 1908.
- REYNAUD (L.), *Les travaux publics de la France : routes, ponts, chemins de fer, rivières, canaux, ports de mer, phares, et balises*, Paris, Rothschild, 1876-1881, 3 volumes.
- RICHARD (M.), *La navigation intérieure*, Paris, Boivin, 1919, 294p.
- ROBERT (Adolphe), BOURLOTON (Edgar) et COUGNY (Gaston) (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français... : depuis le 1^{er} mai 1789 jusqu'au 1^{er} mai 1889*, Paris, Edgar Bourloton, 1889-1891, 5 vol.
- RODET (D.L.), *Du commerce extérieure et la question d'un entrepôt à Paris*, Paris : Renard, 1825, 199p.
- ROMANY (Féline), *Les ponts de Paris*, Paris, Dunod, 1867.
- RONNA (Antoine), *Le blé aux États-Unis d'Amérique : production, transports, commerce*, Paris, Berger-Levrault et C^{ie}, Librairie-Éditeurs, 1880, 335p.
- ROUAIX (Paul), « À travers l'Exposition », *La Lecture*, tome 9, n° 52, août et septembre 1889, p. 424 et 534
- ROUSIERS (Paul de), *Les grands ports de France : leur rôle économique*, Paris, Armand Colin, 1909, 260p.
- ROUSSEAU (C.P.), *Dictionnaire de l'approvisionnement de Paris et combustible en bois de construction et autres marchandises*, Paris : Chaix, 1880-1866, 4vol.
- ROUX (Jules-Charles), *Exposition universelle de 1900. Les colonies françaises*, Paris, Imprimerie Nationale, 1902.
- SABADIE (Jean-Émile), *Étude sur Paris port de mer*, Paris, V^e, A. Lefèbre, 1886, 191p.
- SAFFROY (A.), *Les voies navigables de la France... Leur constitution, leur mode d'exploitation, leur développement*, Paris, 1911, 246p.
- SARTIAUX (Louis), *De la mesure de l'utilité des chemins de fer*, Paris, Guillaumin, 1879, 15p.
- SARTIAUX (Louis), *Étude comparative des transports par chemins de fer et par batellerie dans la région du Nord de la France*, Lille, Danel, 1911, 210p.
- SAVARE (Louis-Albert), *Des chambres de commerce*, Caen, Veuve Domin, 1904.
- SAY (H.), *Étude sur l'administration de la ville de Paris et du département de la Seine*, Paris Guillaumin, 1846, 404 p.
- SAY (Jean-Baptiste), *De l'importance du port de la Villette*, Paris, Deterville, 1818, 23p.
- SAY (Jean-Baptiste), *Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France*, Paris, Deterville, 1818, 35p.
- SAY (Léon), *Examen critique de la situation financière de la ville de Paris*, Paris, Denthu, 1866, 160p.
- SAY (Léon), « La politique financière de la France », in *Journal des Économistes*, avril 1882.
- SEGUIN (M.), *Mémoire sur la navigation à vapeur*, Paris, 1829.
- SEILHAC (L. de), *Les marinières du Nord et leur dernière grève*, Paris, Rousseau, 1905.
- SEKUTOWICZ (L.), *La Seine maritime, étude sur l'importance économique du port de Rouen*, Paris,

- publications du journal "Le Génie civil", 1903,142 p.
- SENARD (A.M.J.), *Halles Centrales à élever à Paris. Réponse à deux mémoires publiés par les intéressés au projet de 1845, suivi d'une lettre de M. Belanger, ingénieur à M. Hector Horeau, architecte, sur la question du nivellement*, décembre 1850, 27p.
- SENARNONT (de), *Essai d'une description géologique du Département de Seine et Oise*, Paris, 1844.
- SEYSAIS (Marc), *Paris port de mer par un capitaine au long cours du port de mer*, Lyon, impr. de Delville, 1911, 16p.
- SIMON (M.), *Canaux et chemins de fer. Étude comparée*, Bordeaux, 1881, 143p.
- SIMONIN (Louis-Laurent), *Les grands ports de commerce de la France*, Paris, Librairie Hachette et Cie, 1878, 558p.
- SIMONIN (Louis-Laurent), « La navigation intérieure en France. Paris port de mer », in *Revue des Deux mondes*, 1^{er} février 1887.
- SIMONIN (Louis-Laurent), « Le Havre et le bassin de la Seine », in *Revue des Deux Mondes*, 15 février 1878, pp.834-871.
- Société Schneider et C^{ie}, *Construction pour la navigation fluviale et maritime*, Paris, 1878.
- SOMMIER, *Bassin de la Villette. Mémoire adopté par le Conseil Municipal de la Commune de La Villette*, Paris, L. Mathias, 1841, 27p.
- Syndicats réunis des commerces de Bois à brûler, *Charbon de bois et Bois à ouvrier du Département de la Seine, Annuaire des ports (navigation intérieure). Année 1878*, Paris, Imprimerie V. Goupy et Jourdan, 1878, 80p.
- TALLENSIER (CH.), « La canalisation des fleuves », *Génie Civil*, 1888.
- TALLENDEAU (A.), *La Seine de Paris à Rouen. Canalisation par barrages déversoirs fixes. Voie maritime navigable avec un tirant d'eau minimum de 4 mètres, les eaux du fleuve maîtrisées au profit de la navigation, de l'industrie et de l'agriculture*, Paris, Auguste Ghio, Éditeur, 1880, 165p.
- TARBÉ de SAINT-HARDOIN, « Un chapitre de l'histoire du Corps des Ponts et Chaussées, les travaux des ports de commerce », *Annales des ponts et Chaussées*, 6^e série, t. VII, 1884, pp.491-519.
- TEISSERENC (Edmond)⁷, *Voies de communication perfectionnées et sur les lois économiques de la production du transport, suivies de tableaux statistiques sur les frais de navigation et d'une analyse raisonnée des comptes des principaux chemins de fer français, belges, anglais et allemands*, Paris, Librairie scientifique-industrielle de L. Mathias (Augustin), 1847, 938p.
- TEISSERENC (Edmond), *De la politique des chemins de fer et de ses applications diverses*, Paris, Librairie scientifique-industrielle de L. Mathias (Augustin), 1842, 584p.
- TEISSERENC de BORT (Pierre), *Des principes généraux qui doivent présider au choix des tracés des chemins de fer*, Paris impr. de Schneider et Langrand, 56p.
- TEISSERENC de BORT (Pierre), *Étude sur les voies de communication perfectionnées et sur les lois économiques de la production du transport*, Paris, L. Mathias, 1847, 944p.
- TOUTAIN (Laurent), *Le port du Havre*, Paris, Éditions de la « Ligue maritime française », 1912, 47p.
- TOUDOUZE, « Une voie navigable Anvers-Marseille », in *Revue des Deux mondes*, 1^{er} juillet 1923.
- THOMASSET (Vice-Amiral), *Lettre à Messieurs ... appelant la sollicitude des pouvoirs publics sur l'œuvre de la Société d'Étude de Paris Port de mer*, Paris, 1889, 1p.
- ULRICH (F.), *Les chemins de fer de l'État et les voies navigables de l'État*, Paris, 1898, 62p.
- UHRY (A.), « L'Alsace et le canal de la Marne au Rhin », in *Revue de la navigation Intérieure*, octobre 1934, pp.329-353.
- VERNE (Jules), *Paris au XX^e siècle*, Paris, Hachette, [1863], réédition 1994, 186p.
- VIDAL (P.), *Résumé des leçons de navigation intérieure. Cours professé à l'École Nationale des Ponts-et-Chaussées en 1919-1920*, 230p.

⁷ Député de l'Hérault.

- VIBERT (Paul Théodore), *Paris port de mer, quelques chiffres sur le monument commercial du Havre, de Rouen et de Paris*, Tonnerre, impr. Charles Pruyssagès, 1908, 12p.
- Ville de Paris, direction des Travaux, *Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris, tome premier, canaux de l'Ourcq et Saint-Denis*, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer A. Chaix et Cie, 1880, 244p.
- VILLEMEN (Émile), *Bassin houiller du Pas-de-Calais. Histoire de la recherche, de la découverte et de l'exploitation de la houille dans ce nouveau bassin*, tome I^{er}, Lille, Imprimerie L. Danel, 1880, 348p.
- VILLEMEN (Émile), *Le Bassin Houiller du Pas-de-Calais. Tome II : Histoire de la recherche, de la découverte et de l'exploitation de la houille dans ce nouveau bassin*, Imprimerie L. Danel, Lille, 1880, 410 p.
- VILLEMEN (Émile), *Le Bassin Houiller du Pas-de-Calais. Tome III : Histoire de la recherche, de la découverte et de l'exploitation de la houille dans ce nouveau bassin*, Imprimerie L. Danel, Lille, 1883, 358 p
- VILLIERS (R.E. de), *Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin*, Paris, Carillan Goeuvry, 1826, 64p.
- VIGNON (Eugène), « Navigation de la rivière d'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. Dalmont, 3^e série, 1^{er} semestre, n°9, 1851, pp. 341-342.
- VOGEL (Charles), *Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France*, Paris, Berger-Levrault, 1864-1867, 2 vol.
- VUIGNER (Émile), *Docks et entrepôts de la Villette. Détails pratiques sur les diverses instructions de cet établissement*, Paris, Dunod 1861, 2vol., T.I, 64p., T. II : Atlas, 24p.
- WAITER (H.) PARMENTIER (J.), « La navigation intérieure en 1831 et en 1931 », in *Annales des Ponts et Chaussées*, mai-juin 1920, pp.285-296.
- WEIL (G.), « Le halage des bateaux par tracteurs sur berges », in *Revue La Navigation du Rhin*, numéro spécial de 1926, pp.42-63.
- ZOLA (Émile), *Thérèse Raquin* (roman), A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, Paris, 1867.
- ZOLA (Émile), *La Curée*, Paris, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, 1872.
- ZOLA (Émile), *Le Ventre de Paris*, Paris, Charpentier, 1873.
- ZOLA (Émile), *Son Excellence Eugène Rougon*, Paris, Charpentier, 1876.
- ZOLA (Émile), *L'Assommoir*, Paris, Charpentier, 1878.
- ZOLA (Émile), *Au Bonheur des Dames*, Paris, Charpentier, 1883.
- ZOLA (Émile), *Germinal*, Paris, Charpentier, 1885.
- ZOLA (Émile), *L'Œuvre*, Paris, Charpentier, 1886.
- ZOLA (Émile), *La Bête humaine*, Paris, Charpentier, 1890.
- ZOLA (Émile), *L'Argent*, Paris, Charpentier, 1891.
- ZOLA (Émile), *La Débâcle*, Paris, Charpentier et Fasquelle, 1892.
- ZOLA (Émile), *Paris*, Paris, Charpentier et Fasquelle, 1898.

III. PÉRIODIQUES :

On ne citera que les périodiques majeurs :

1) Revues :

Annales des Ponts-et-Chaussées [L'école des Ponts et Chaussées a procédé à la presque totalité des numéros, qui sont aussi téléchargeables sur Gallica].

Annales des Mines. [En partie téléchargeable]

Annales de géographie (certains numéros sont notamment consultables sur persée).

Bulletin du Comité des Forges. [Une partie peut être téléchargée sur Gallica].

Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris. [Consultable sur Gallica].

L'Économiste français. [Consultable sur Gallica]

Journal Officiel [Une partie est téléchargeable sur Gallica]

Journal de la société statistique de Paris [Certains numéros sont téléchargeable sur Internet]

Le Moniteur. [En partie téléchargeable sur Gallica]

Le Port de Paris [Revue éphémère publiée durant la Grande Guerre]

Revue des Deux Mondes [Consultable sur Gallica et même pour une part sur wikisource].

Revue de la navigation du Rhin (1922-1926) : créée par la Direction du port autonome de Strasbourg et la chambre de commerce de Strasbourg, elle est renommée en 1927 *Revue de la navigation intérieure*, puis *Revue de la navigation intérieure et rhénane* à partir de 1949.

Revue politique et parlementaire. [Publiée de 1890 à 1913, elle a été en grande partie numérisée, à l'exception des années précédant immédiatement la Première Guerre mondiale où il y a malheureusement des lacunes fâcheuses].

Revue scientifique de la France et de l'Étranger.

2) Les Journaux :

Le Journal des Économistes.

Le Journal de la navigation : 1903-1917. Il exprime le point de vue des compagnies de navigation.

Le Journal des Transports : 1882-1913. Ce journal est un des principaux organes ferristes. La quasi-totalité des numéros sont téléchargeables sur Gallica.

IV. SOURCES STATISTIQUES :

Statistiques de la navigation intérieure :

La navigation étant soumise à des droits, le ministère des contributions indirectes était chargé de la conception des statistiques de la navigation intérieure, et publia de 1847 à 1849 un *Relevé du tonnage des marchandises* d'un maniement extrêmement délicat qui explique qu'elles aient été relativement peu employées : les sections de navigation change régulièrement, on dispose essentiellement de tonnages-kilométriques, voire des tonnages moyens, mais que peu de tonnages effectifs (ou absolus). Toutefois, sur certaines périodes, ces statistiques fournissent les tonnages absolus sur certaines sections (basse Seine par exemple). La vraie difficulté tient moins dans le fait de disposer de chiffres, que de pouvoir dresser des graphiques sur le moyen, long terme (plus de cinq ans). Toutefois, elles sont téléchargeables sur aujourd'hui sur Gallica. Leur utilisation sous format pdf n'est pas non plus aisée, mais ces documents ont le mérite d'exister. Par ailleurs, ces documents sont consultables dans la plupart des bibliothèques de conservation (BNF, BAVP, bibliothèque de l'INSEE, etc.)

Avec la suppression des droits sur la navigation à la faveur de la loi du 19 février 1880, le ministère des Travaux publics est chargé du relevé du trafic de la navigation intérieure. De 1883 à 1913, ces documents comportent un exposé du trafic dans « la traversée de Paris », c'est-à-dire du « port de Paris ». Ces statistiques doivent être distinguées de celles de la 5^e section de la Seine, qui correspond réellement au trafic des ports sur les quais séquanais parisiens... Pourtant, elles présentent une lacune très grave dans le sens qu'elles ne donnent aucun détail du trafic par port sur les quais de Paris ! Néanmoins, à partir de 1901, ces documents mentionnent le tonnage des ports fluviaux dans toute la France, et par voie de conséquence, des ports de banlieue (canaux compris). Entre 1887 et 1900, les statistiques de la navigation intérieure publiées par le ministère des Travaux publics se déclinent en deux volumes, un premier volume regroupant des extraits des rapports des ingénieurs, et donc un détail de toutes les sections de la navigation intérieure. En outre, concernant le port de Paris surtout, mais aussi certaines sections de la Seine et pour certaines années, ces relevés indiquent le rapport intermodal, global à la région parisienne et par rapport au charbon. Il s'agit donc d'un document d'un intérêt inestimable pour l'historien de la navigation fluviale. Nous avons procédé à leur numérisation systématique qui nous permis de dresser un corpus statistique plutôt solide. Seule la numérisation de l'année 1898 est consultable sur archive.org, mais comme ces documents contiennent des tableaux récapitulatifs, la mise à disposition de cet unique volume est inespérée⁸. Cependant, les tableaux du port de Paris sont présentés sous la forme de grands tableaux extrêmement détaillés, mais qui s'avèrent difficiles à numériser (coupure au milieu pour la numérisation Google disponible sur archive.org), et même une numérisation manuelle se révèle périlleuse. Il faut noter que certaines années comportent des erreurs, mais pour être honnête, l'historien ne doit pas trop se plaindre dans le sens où il dispose d'un corpus de statistique tout à fait considérable, et sans équivalent pour les autres modes de transport à cette époque, y compris, et surtout les chemins de fer. En effet, les statistiques des chemins de fer publiées par le ministère des Travaux publics n'offrent pas la même qualité, et encore moins, la même fiabilité dans le sens où l'Administration était tributaire du bon vouloir des compagnies en la matière. Le ministère des Travaux publics a accompli un travail remarquable qui défie l'entendement dès lors que l'on songe que ses agents ne disposaient des moyens techniques d'aujourd'hui. À ces statistiques, il faut ajouter

⁸ À titre personnel, j'ai pu faire l'acquisition du volume de 1887, qui renferme un recensement de la batellerie.

les guides officiels⁹ de la navigation, très utiles pour connaître l'organisation, la législation, la méthodologie et même l'historique de ces relevés.

Annuaire statistique de la Ville de Paris :

Bien que synthétiques et parfois malaisé d'emploi, ces documents ne sont pas moins précieux que les statistiques du ministère des Travaux publics. En effet, les premières années contiennent un historique des statistiques, un récapitulatif du trafic des canaux parisiens de 1867 à 1880, et des ports dans la traversée de Paris de 1872 à 1880. Les annuaires des années 1880, 1881 et 1886 renferment de nombreuses informations sur l'historique des statistiques, voire des aménagements. Celui se rapportant à l'année 1886 comporte tout un exposé sur les aménagements entrepris depuis la Monarchie de Juillet, mais surtout le plan Freycinet. Il nous fournit des données sur les dépenses, les aménagements, les trafics sur la basse Seine depuis 1865. Ces annuaires comportent également le trafic dans la traversée de Paris, ce qui correspond à la 5^e section de la Seine dans les statistiques publiées par le ministère des Travaux publics. À partir de l'année 1891, ces annuaires fournissent le trafic du mouvement de la navigation dans tout le département de la Seine, plus quelques communes de Seine-et-Oise bordant le fleuve. À partir de 1892, ces statistiques mentionnent également les relevés du trafic des canaux effectués par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Bien que s'étalant sur peu de pages, ces documents fournissent une somme d'informations tout à fait prodigieuse : provenance des marchandises, sous-catégories de marchandises au sein d'une même rubrique (par exemple, pour les denrées alimentaires : céréales, sucres, alcools), mais également pour certaines années, sur l'état du parc de machines à vapeur, le trafic de passagers, des compagnies fluvio-maritimes, les droits sur les canaux (hormis ces derniers, on retrouve en fait certaines de ces informations dans les documents fournis par le ministère des Travaux publics)... Leur maniement n'est pas toujours aisé, car ils ne fournissent pas toujours des totaux généraux pour toutes les rubriques, mais heureusement, l'outil informatique vient au secours de l'historien. On pourrait même affirmer que finalement, ces annuaires sont plus pertinents que les statistiques fournies par le ministère des Travaux publics pour notre sujet, tout au moins à partir des années 1890. En outre, ce qui n'est pas négligeable, ces sont téléchargeables sur le site archive.org. Auparavant, elles étaient librement disponibles sur Google book. Il s'agit en réalité de numérisations effectuées par cette société américaine bien connue, mais qui ont été heureusement conservées chez archive.org. Il est tout de même extrêmement regrettable que ces annuaires, dont l'intérêt dépasse largement notre sujet, n'aient pas été numérisés par Gallica. En revanche, très récemment, la Ville de Paris a numérisé la totalité des numéros qui sont désormais accessibles, téléchargeables depuis le site des bibliothèques spécialisée¹⁰ s'il faut juste regretter que la numérisation n'est pas très lisible, surtout si l'on souhaite imprimer les pages qui nous intéressent. Quoiqu'il en soit, la numérisation des documents statistiques représente un progrès considérable pour le chercheur.

On peut encore citer les *Annuaire statistique de la France*, mais ils ne font que reprendre les statistiques publiées par le ministère des Travaux publics. Certains volumes sont néanmoins téléchargeables sur Gallica, et ces documents permettent de faire des comparaisons avec d'autres modes de transport, d'avoir des données sur l'industrie (mines, sidérurgie, etc.). Malgré tout, on ne peut pas considérer ces annuaires comme une source majeure pour notre sujet, car ils ne publient pas de manière assez régulière les trafics.

⁹ Par exemple, *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 C^{ie} Éditeurs, cinquième édition, revue et augmentée, 1891, 555p.

¹⁰ Voir plus loin dans la rubrique « ressources électroniques ».

Le fonds Carivenc du Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine renferme certaines statistiques de l'Inspection de la Navigation (préfecture de Police). C'est un complément dont l'utilité n'est pas à trouver, mais qui ne regroupe malheureusement pas toute la période systématiquement.

À ces publications, il faut ajouter les rapports d'ingénieurs, de la chambre de commerce pour ses propres concessions, les rapports des différents conseillers généraux (on a consulté ceux des départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, de l'Aisne, du Nord et du Pas-de-Calais...), les rapports de la *Revue politique et parlementaire* (rédigés notamment par un certain Clément Colson...) dans les années 1890-1900, publications des houillères, divers projets d'ouvrages hydrauliques qui fournissent de nombreuses statistiques (notamment pour le canal du Nord, Paris port de mer, etc.).

Enfin, il faut citer une littérature « plus ou moins » grise. On ne citera que les plus importants :

COLIN (Elicio), *Le port de Paris*, dans la série *Les Grands ports français*, VIII, Paris, Dunod, 1920, VIII, 172p. [Extrêmement précieux pour la période d'avant-guerre, de la guerre et de l'immédiat après-guerre]

GRANGEZ (Ernest), *Traité de la perception des droits de navigation et des péages*, Paris, L. Mathias, 1840, 476p.

GRANGEZ (Ernest), *Supplément au traité de la perception des droits de navigation et des péages sur les Fleuves, Rivières, et Canaux navigables ou en trains, etc.*, Paris, Librairie scientifique-industrielle de L. Mathias, 1841, 57p.

GRANGEZ (Ernest), *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, 797p. [Très utile pour la période de la Monarchie de Juillet et de]

MAURY (François), *Le port de Paris, depuis un siècle*, Paris, thèse de droit, Impr. de Suresnes, 1903, 279p.

MAURY (François.), *Le port de Paris, hier et demain*, Paris, Librairie Guillaumin, 1904, 279p.

MAURY (François.), *Le port de Paris*, Paris, Librairie Félix Alcan, troisième édition entièrement refondue, 1911, 307p.

PAWLOWSKI (Auguste), *Les ports de Paris, avec 27 vues photographiques*, Paris, Berger-le-Vrault, 1910, 159p.

Ce sont tous des documents d'une très grande fiabilité, au point parfois de reproduire les erreurs des documents officiels ! Le *Précis historique d'Ernest Grangez* est une source semi officielle, ce qui nous permet de parler de « littérature plus ou moins grise », car il visait justement à pallier aux lacunes ou même l'absence parfois de publications officielles de statistiques. Même si ce n'est pas très « historiquement correct », ces documents permettraient quasiment de se passer de la consultation des statistiques publiées par les établissements publics. Par ailleurs, ils renferment des statistiques inédites (fournies pourtant par les différentes administrations). Je me permets d'avancer une telle affirmation, dans la mesure où j'ai procédé à un recensement, un recueil, une numérisation complète des statistiques officielles. Nous avons confronté de manière systématique cette documentation grise avec les publications officielles, voire officieuses, et nous avons pu nous rendre compte de leur réelle fiabilité. En outre, ce qui n'est pas non plus négligeable, ces documents sont consultables dans la plupart des grandes bibliothèques de conservation, universitaires, qu'elles soient françaises ou étrangères (la majorité des universités et grandes bibliothèques nord-américaines les possèdent, il en va de même pour les documents statistiques). Mais plus encore, ils sont téléchargeables sur Gallica pour les publications d'Ernest Grangez, et sur archive.org pour les autres.

V. RESSOURCES ÉLECTRONIQUES :

<https://archive.org/index.php>

<http://archiseine.sisyphes.jussieu.fr>

<http://www2.assemblee-nationale.fr>

<https://beq.ebooksgratuits.com/>

<http://bibliotheques-specialisees.paris.fr>

<http://www.bnf.fr/>

<https://books.google.fr/>

<http://books.openedition.org/>

<https://www.cairn.info/>

<http://classiques.uqac.ca>

<http://gallica.bnf.fr/>

<http://www.haropaports.com/fr/paris>

<http://www.insee.fr/fr/>

<http://www.litteratureaudio.com/>

<http://patrimoine.enpc.fr>

<http://www.persee.fr/>

projetbabel.org

<http://www.vnf.fr>

<http://www.wikiberal.org>

<https://fr.wikipedia.org>

<https://fr.wikisource.org>

VI. BIBLIOGRAPHIE :

Ouvrages de théorie économique :

- ARROUS (Jean), *Les théories de la croissance*, Paris, Éditions du Seuil, coll. Points économie, 1999, 272p.
- FOURASTIÉ (Jean), *Le grand espoir du XX^e siècle*, Paris, tel Gallimard, 1963, 1989, 427p.
- GALBRAITH (John Kenneth), *L'ère de l'opulence*, Paris, Calmann-Lévy, 1961, 334p.
- GALBRAITH (John Kenneth), *Le Nouvel État industriel. Essai sur le système économique américain*, Paris, Éditions Gallimard, 1968, 418p.
- GALBRAITH (John Kenneth), *Les mensonges de l'économie*, Paris, éditions Grasset, 2004, p.53.
- GERSCHENKRON (Alexander), *Economic Backwardness in Historical Perspective: A Book of Essays*.
Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 1962, 456 p.
- GUELLEC (Dominique), RALLE (Pierre), *Les nouvelles théories de la croissance*, Paris, Éditions La découverte, coll. Repères, 5^e édition, 2003, 120p.
- KEEN (Steve), *L'imposture économique*, Ivry-sur-Seine, Les Éditions de l'Atelier/Les Éditions Ouvrières, 2014, 528p.
- KEYNES (John Maynard), *Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie*, traduction de l'anglais de Jean de Largentaye, Paris, petite bibliothèque Payot, 382p.
- KUZNETS (Simon), *Croissance et structures économiques*, traduit de l'américain par A. Nicolas, D. Prompt, J. Soichot, Paris, Calmann-Lévy, 1972, 443p.
- MARX (Karl), *Œuvres I. Économie*, Paris, Gallimard, édition établie et annotée par Maximilien Rubel, 1965, 2000p.
- MARX (Karl), *Œuvres II. Économie*, Paris, Gallimard, édition établie et annotée par Maximilien Rubel, 1968, 2212p.
- MARX (Karl), *les Crises du capitalisme*, Paris, Demopolis, 2009, 206 p.
- PIKETTY (Thomas), *Les hauts revenus en France au XX^e siècle. Inégalités et redistributions 1901-1998*, 2014, Paris, Grasset, 807p.
- PIKETTY (Thomas), *Le capital au XXI^e siècle*, Paris, Seuil, 670p.
- PORTER (Michael), « How Competitive Forces Shape Strategy », in *Harvard Business Review*, mars-avril 1979, p. 137-145.
- PORTER (Michael), *L'Avantage concurrentiel des nations*, Paris, Dunod, 1993, 883p.
- PORTER (Michael), *L'Avantage concurrentiel. Comment devancer ses concurrents et maintenir son avance*, traduit de l'américain par Philippe de Lavergne, Paris, Dunod, 1997, 647p.
- PORTER (Michael), « The Five Competitive Forces That Shape Strategy », in *Harvard Business Review*, janvier 2008, p. 78-93.
- QUILES (Jean-José), *Schumpeter et l'évolution économique. Circuit, entrepreneur, capitalisme*, Paris, Nathan, 1997, 192p.
- ROSTOW (Walt Whitman), *Les étapes de la croissance économique*, Éditions du Seuil, 1963, 255p.
- RICARDO (David), *Des Principes de l'économie politique et de l'impôt*, Paris, traduit d'après l'édition anglaise de 1821 par Cécile Soudan, GF-Flammarion, 1999, 512p.
- SAY (Jean-Baptiste), *Traité d'économie politique*, Paris, Calmann-Levy, 1972, 571p.
- SAPIR (Jacques), *Les trous noirs de la pensée économique. Essai sur l'impossibilité de penser le temps et l'argent*, Paris, Seuil, 2003, 416p.
- SCHUMPETER (Joseph), *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, 371p.
- SCHUMPETER (Joseph), *Histoire de l'analyse économique*, traduit de l'anglais sous la direction de Jean-Claude Casanova, Paris, tel Gallimard, 2004, 3 vol.

SCHUMPETER (Joseph), *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.

SCHUMPETER (Joseph), *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de Gaël Fain, Paris, bibliothèque historique Payot, 1969, 399p.

SMITH (Adam), *Recherches sur la nature et les causes de la Richesse des nations*, trad. Par Germain Garnier, revue par Adolphe Blanqui, Garnier-Flammarion, 1991, 2 vol.

Ouvrages généraux d'histoire économique (la France en particulier) :

ASSELAIN (Jean-Charles), *Histoire économique du XX^e siècle. 1914-1939 : La montée de l'État*, Paris, Dalloz, 1995, 390p. ; 1939-1980, Paris, Dalloz, 1995, 482p.

ASSELAIN (Jean-Charles), *Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, 1984, 2 Vol.

BAIROCH (Paul), « Commerce extérieur et développement économique : quelques enseignements de l'expérience libre-échangiste de la France au XX^e siècle, in *Revue économique*, volume 21, n°1, 1970, pp.1-33.

BAIROCH (Paul), *Le mythe de la croissance économique rapide au XIX^e siècle*, 1962.

BAIROCH (Paul), *Le processus et l'amorce de la croissance économique*, 1963.

BAIROCH (Paul), *La baisse des coûts des transports et le développement économique*, 1965.

BAIROCH (Paul), *Niveaux de développement économique de 1810 à 1910*, 1965.

BAIROCH (Paul), *Originalités et conséquences de la révolution industrielle*, 1966.

BAIROCH (Paul), *Le rôle de l'agriculture dans la création de la sidérurgie moderne*, 1966.

BAIROCH (Paul), *Évolution de la population active dans le monde par branches et par régions, 1880-1960*, 1968.

BAIROCH (Paul), *La population active et sa structure*. Sous la direction de P. Bairoch par T. Deldycke, H. Gelders [et] J.-M. Limbor avec la participation de G. Lefèvre, G. Thorn [et] G. Vandenabeele, 1968.

BAIROCH (Paul), *Révolution industrielle et sous-développement*, 4^e édition, Paris, Mouton, 1974, 360p.

BAIROCH (Paul), *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*, Paris, Mouton, 1976, 355p.

BAIROCH (Paul), *Taille des villes, conditions de vie et développement économique*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sociales, 1977, 422p.

BAIROCH (Paul) & LÉVY-LEBOYER (Maurice), (dir), *Disparities in Economic Development since the Industrial Revolution*, Londres, McMillan, 1981; New York, Saint-Martin's Press.

BAIROCH (Paul), « Libre-échange et protectionnisme, idées reçues et réalités : les enseignements de l'Histoire », in *Économie et humanisme*, n° 277, mai-juin 1984, pp. 8-18.

BAIROCH (Paul), *Les passages des économies traditionnelles européennes aux sociétés industrielles : quatrième rencontre franco-suisse d'histoire économique et sociale*. (éd. by Paul Bairoch and Anne-Marie Piuz), Genève, Droz, 1985.

BAIROCH (Paul), *Mythes et paradoxes de l'histoire économique*, Paris, La Découverte, 1999, 288p.

BAIROCH (Paul), *Victoires et déboires : histoire économique et sociale du monde du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Gallimard, 1997, 3 vol.

BAIROCH (Paul), *L'agriculture des pays développés, 1800 à nos jours : production, productivité, rendements*, Paris, Economica, 1999, 191p.

BAIROCH (Paul), *La Belgique dans le commerce international, 1830-1990*, in: Paul Klep & Eddy van Cauweberge (eds.), *Entrepreneurship and the Transformation of the Economy (10th-20th Centuries). Essays in Honour of Herman van der Wee*, Leuven 1994.

- BARRAL (Pierre), *Les Agrariens français, de Méline à Pisani*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1968, 386p.
- BARRAL (Pierre), *Les Fondateurs de la Troisième République*, Paris, Armand Colin, 1968, 360p.
- BARJOT (Dominique), BELTRAN (Alain), HAU (Michel), LESCENT (Isabelle), MERGER (Michèle), PASLEAU (Susy), VANTHEMSCHE (Guy), *Industrialisation et sociétés en Europe occidentale du début des années 1880 à la fin des années 1960 France, Allemagne-RFA, Royaume-Uni et Benelux*, Paris, Éditions Cned-Sedes, 1997, 445p.
- BARJOT (Dominique), DARD (O.), GARRIGUES (Jean), MUSIEDLAK (D.), ANCEAU (E.), (dir.), *Industrie et politique en Europe occidentale et aux États-Unis (XIX^e et XX^e siècles)*, Paris, PUPS, 2006, 480p.
- BARJOT (Dominique) : « Le modèle français de la concession », p. 5-23. In « Le modèle français de la concession », pp. 5-23., in Dominique Barjot, Berneron-Couvenhes (M.-F.) (dir.), « Concession et optimisation des investissements publics », *Entreprises et Histoire*, juin 2005, n° 38, 168 p.
- BARJOT (Dominique), Chadeau (E.), Merger (M.), Ramunni (G.) (dir.), « L'Industrialisation », *HES*, n° 3, 1989, 187 p.
- BEAUCHAMP (Chantal), *Révolution industrielle et croissance au XIX^e siècle*, Ellipses Marketing, coll. « Les Économiques », 1997.
- BELTRAN (Alain), GRISET (Pascal), *La croissance économique de la France 1815-1914*, Paris, Armand Colin, 1994, 189p.
- BERGERON (Louis), *L'industrialisation de la France au XIX^e siècle*, Paris, Hatier, 1979.
- BRETON (Yves), BRODER (Albert), LUTFALLA (Michel) (dir.), *La longue stagnation en France. L'autre grande dépression, 1873-1897*, 1997, 492p.
- CARON (François), *Histoire économique de la France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, A. Colin, 1^{re} éd., 1981, 320 p. ; 2^e éd., 1996, 476 p.
- CARON (François), *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 525p.
- CHARLE (Christophe), *La Crise des sociétés impériales, (1900-1940), essai d'histoire sociale comparée de l'Allemagne, de la France et de la Grande-Bretagne*, Paris, Éditions du Seuil, 2001, 2^e édition, 2008, 608p.
- CROUZET (François), *De la supériorité de l'Angleterre sur la France. L'économie et l'imaginaire, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Perrin, 1985, 596 p.
- DELORME (Robert. CHRISTINE (André), Deux siècles de finances publiques : de l'État circonscrit à l'État inséré, in *Revue d'économie financière*, Hors-série, 1991, Caisse des dépôts et consignations, pp. 51-64.
- DUBY (Georges), WALLON (Armand) dir., *Histoire de la France rurale*, Paris, Le Seuil, 1976, tome 3, AGULHON (Maurice), DÉSSERT (Gabriel), SPECKLIN (Robert), « Apogée et crise de la civilisation paysanne de 1789 à 1914 », 365p.
- ELLUL (Jacques), *Histoire des institutions*, tome 5, *le XIX^e siècle*, Paris, PUF, 1993 (12^e édition), 381p.
- GILLE (Bertrand), *La sidérurgie française au XIX^e siècle. Recherches historiques*, Genève, Droz, 1968.
- GILLET (M.), *Les Charbonnages du Nord de la France au XIX^e siècle*, Paris, Mouton, 1973, 508p.
- GIRARD (Louis), « Le financement des grands travaux du second Empire, in *Revue économique*, volume 2, n°3, 1951, pp.343-355.
- GLACHANT (Jean-Michel), *La théorie de l'entreprise publique. Des prix de marché... à l'organisation hors marché*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1996, 177p.
- GONJO (Yasuo), « *Le plan Freycinet. Un aspect de la grande dépression économique* », in *Revue historique*, juillet-septembre 1972, pp. 49-86.
- LE BRIS (David), « Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? » ; in *Entreprise et histoire*, avril 2012, n°69, pp.8-69.
- LESCURE (Michel), *Immobilier et bâtiment en France (1820-1980)*, 1983, Hatier, 80p.

- LESCURE (Michel), ALLINNE (Jean-Pierre), « Pour une étude des appareils économiques d'État en France au XIX^e siècle », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 36^e année, N. 2, 1981, pp. 280-293.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), « La croissance économique en France au XIX^e siècle. Résultats préliminaires », *Annales E.S.C.*, tome XXIII, n°4, juillet-août 1968, pp. 788-807.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), « *La décélération de l'économie française dans la seconde moitié du XIX^e siècle* », *Revue d'histoire économique et sociale*, n°4, 1971, pp. 485-507.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice) (dir.), *La position internationale de la France (Aspects économiques et financiers)*, Paris, EHESS, 1977.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), *L'Histoire économique et sociale de la France sur 1789-1880*, Paris, P.U.F., deux volumes 1976-1977.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), (dir.), *Histoire de la France industrielle*, Paris, Larousse, 1996.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice) et BOURGUIGNON (F.), *L'économie française au XIX^e siècle. Analyse macro-économique*, Paris, P.U.F., Economica, 1985.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), « Le processus d'industrialisation. Le cas de l'Angleterre et de la France », *Revue historique*, avril-juin 1988, pp. 281-298.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), CASANOVA (Jean-Claude) (dir.), *Entre l'État et le marché. L'économie française des années 1880 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1991.
- MALINVAUD (Edmond), CARRÉ (Jean-Jacques) et Dubois (Paul), *La croissance française*, Paris, Seuil, 1972.
- PASSAQUI (Jean-Philippe), *La stratégie des Schneider. Du marché à la firme intégrée (1836-1914)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, 406p.
- PICON (Antoine), *Les Saint-Simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002, 381p.
- PICON (Antoine), « De l'utilité des travaux publics en France aux XVIII^e et XIX^e 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, pp. 129-136.
- RIOUX (Jean-Pierre), *La révolution industrielle*, Paris, Éditions du Seuil, 1971 et 1989, 278p.
- ROSANWALLON (Pierre), *L'État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, 378p.
- ROWLEY (Anthony), *Évolution économique de la France du milieu du XIX^e siècle à 1914*, Paris, SEDES, 1982.
- TODD (David), *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme 1814-1851*, Grasset, 2008, 494p.
- TOPALOV (Christian), *Le logement en France. Histoire d'une marchandise impossible*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1987, 437 p., graph., cartes, bibliogr.
- VATIN (François), « Jules Dupuit (1804-1866) et l'utilité publique des transports, actualité d'un vieux débat », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 27, 2002, p. 39-56.
- VERLEY (Patrick), *L'industrialisation, 1830-1914*, tome 23 de la Nouvelle histoire économique de la France contemporaine sous la direction d'André Gueslin, Paris, La Découverte, 1989.
- VERLEY (Patrick), *Entreprises et entrepreneurs du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle*, Paris, Hachette supérieur, 1994.
- VERLEY (Patrick), *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, Folio, 1997.
- VERLEY (Patrick), *La première révolution industrielle*, Paris, Armand Colin, coll. « Synthèse », 1999.
- VERLEY (Patrick), *L'Échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Collection Idées, Paris, Gallimard, 1997. Réédition augmentée d'une postface, en collection Tel, 2013.
- VERLEY (Patrick), SOUGY (Nadège), *La première industrialisation (1750-1880)*, Paris, La Documentation Française, 2008, 64p.

Histoire des techniques :

- BARJOT (Dominique), « 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, 4271p., 7 vol.
- BARJOT (Dominique), « La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974) », in *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°29, janvier-mars 1991. pp. 47-56.
- BARJOT (Dominique), *La trace des bâtisseurs, histoire du groupe Vinci*, Rueil-Malmaison, 2003, 623p.
- BARJOT (Dominique), *La Grande Entreprise Française de Travaux Publics (1883-1974)*, Paris, Economica, 2006, 944 p.
- PARK-BARJOT (Rang-Ri), *La Société de construction des Batignolles: Des origines à la Première Guerre mondiale (1846-1914)*, Presses Paris Sorbonne, 2005, p.544.
- BELTRAN (Alain), GRISET (Pascal), *Histoire des techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Armand Colin, 1990.
- CARON (François), CARDOT (Fabienne) (dir.), *Histoire de l'électricité en France*, tome 1^{er}, *Espoirs et conquêtes : 1881-1918*, Paris, Fayard, 1991, 998p.
- COMBARNOUS (M.), *La technique et la technicité*, Paris, 1984.
- DAUMAS (Maurice) dir., *Histoire générale des Techniques*, tomes 4 et 5 : *Les techniques de la société industrielle*, Paris, P.U.F., 1978, 654 et 600p.
- ELLUL (Jacques), *La technique*, Paris, Economica (2^e éd. Rév.), 2008, 423p.
- ELLUL (Jacques), *Le système technicien*, Paris, Le Cherche Midi, 2012, 344p.
- ELLUL (Jacques), *Le bluff technologique*, Paris, Pluriel, 2012, 768p.
- FRIDENSON (Patrick), *Histoire des usines Renault*, Paris, Seuil, 1972.
- FURIA (D.) et SERRE (P.C.), *Techniques et sociétés*, Paris, Armand Colin, Collection U, 1970.
- GILLE (Bertrand), *Histoire des techniques*, Paris, La Pléiade, 1978.
- GRABER (Frédéric), « Pour une histoire des formes projet. Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (18^e-19^e siècles) », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°58(3), 2011, pp. 7-33.
- GRABER (Frédéric), « Figures historiques de l'expertise », in *Tracés*, n°16, mai 2009, pp. 167-175.
- GRABER (Frédéric), « Purity and theory – Uses and non-uses of theoretical tools by 1800 Ponts-et-Chaussées », in *Technology and Culture*, 49(4), octobre 2008, pp. 860-883.
- GRABER (Frédéric), « Le nom et le corps-Personnalisation et collectivisation du travail chez les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées autour de 1800 », in *Sociologie du travail*, 49, octobre-décembre 2007, pp. 479-495.
- GRABER (Frédéric), « Obvious Decisions: Decision making among Ponts-et-Chaussées engineers around 1800 », in *Social Studies of Science*, 37(6), décembre 2007, pp. 935-960.
- GRABER (Frédéric), « Inventing needs – Expertise and water supply in late eighteenth- and early nineteenth-century Paris », in *British Journal for the History of Science*, 40(3), septembre 2007, pp. 315-332.
- GRABER (Frédéric), « Le nivellement. Une mesure pour l'action autour de 1800 », in *Histoire & Mesure*, 2006, XXI-2, pp. 93-118.
- KLEMM (F.), *Histoire des techniques*, Paris, 1966.
- KERISEL (Jean), *Albert Caquot, 1881-1976 Savant, soldat et bâtisseur*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 2001, 180p.
- MARNOT (Bruno), *Les ingénieurs au Parlement sous la III^e République*, Paris, CNRS Éditions, 2000, 322p.
- MENSCH (G.), *Statelmate in technology, Innovations overcome the Depression*, Cambridge (Massachussets), Ballinger Publishing Cy, 1979.

- Le Moniteur, *1900-2000 un siècle de constructions*, Paris, Éditions du Moniteur, 1999, 2 vol.
- PROCHASSON (Ch.), *Les Années électriques*, Paris, La Découverte, Paris, EPHE, 1991.
- SCHMOOKLER (J.), *Invention and economic growth*, Harvard university Press, 1976 (2^e édition).
- SCHUMPETER (Joseph), *Théorie de l'évolution économique. Recherche sur le profit, le crédit et le cycle de la conjoncture*, trad. De l'allemand par Jean-Jacques Anstett, Paris, Dalloz, 1999, 371p.
- SCHUMPETER (Joseph), *Capitalisme, socialisme et démocratie*, traduction de l'anglais de Gaël Fain, Paris, Bibliothèque Payot, 1990, 399p.
- WORONOFF (Denis), *Histoire de l'industrie en France du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, rééd., « Points Histoire », 1998.

Sur la France au XIX^e siècle jusqu'en 1914 :

- BACKOUCHE (Isabelle), *Histoire politique de la France : la Monarchie Parlementaire (1815-1848)*, Paris, Éditions Pygmalion, 2000, 381 p.
- BAQUIAST (Paul), *La Troisième République, 1870-1940*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- BARJOT (Dominique), CHALINE (Jean-Pierre), ENCREVÉ (André), *La France au XIX^{ème} siècle 1814-1914*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, 688p.
- BIANCHI (Serge), *Une tragédie sociale en 1908 : les grèves de Draveil-Vigneux et Villeneuve-Saint-Georges*, Nérac, CRHRE et Éd. d'Albret, 2014, 665p.
- CARON (François), *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.
- CHARLE (Christophe), *Les Élités de la République 1880-1900*, Paris, Fayard L'espace du politique, 1987, 556p.
- CHASTENET (Jacques), *Histoire de la III^e République : tome III: La République triomphante (1893-1906)*, Paris, Hachette, 1955 ; tome IV: Jours inquiets et sanglants 1906-1918, 1957, 407p.
- DÉMIER (Francis), *La France du XIX^e siècle 1814-1914*, Paris, Éditions du Seuil, 2000, 606p.
- DÉMIER (Francis), « L'esprit impérial français confronté à la première industrialisation » in Bonin Hubert, Hodier C., Klein J.-F. (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1870). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Publications de la SFHOM, pp.37-48, 2008.
- DÉMIER (Francis), « Le protectionnisme français et les échanges internationaux dans la première étape de l'industrialisation » in Blancheton Bertrand, Bonin Hubert (dir.), *La croissance en économie ouverte (XVIII^e-XXI^e siècles). Hommages à Jean-Charles Asselain*, Peter Lang (Bruxelles), 2009, pp.145-168.
- DÉMIER (Francis), « Charles Dupin : un libéralisme sans doctrine », in Christen Carole, Vatin François (dir.), *Charles Dupin (1784-1873). Ingénieur, savant, économiste, pédagogue et parlementaire du Premier au Second Empire*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp.165-176.
- DÉMIER (Francis), « Quelle unité du projet républicain dans la France du XIX^e siècle ? » in Krulic B. (dir.), *La République en perspectives*, Presses de l'Université de Laval (Québec), 2009, pp.53-64.
- DÉMIER (Francis), « Les petites entreprises à l'épreuve des mutations de la fin du XIX^e siècle in Guillaume Sylvie », Lescure Michel (dir.), *Les PME dans les sociétés contemporaines de 1880 à nos jours*, Peter Lang (Bruxelles), 2008, pp.247-258.
- DÉMIER (Francis), « La relance économique au lendemain de l'Empire : les compagnies consulaires de la France atlantique face à Paris », *Revue d'histoire consulaire*, n°7, pp.7-9.
- DUCLERT (Vincent), *La République imaginée : 1870 - 1914*, Paris, Belin, 2010, 864p.
- DUROSELLE (Jean-Baptiste), *Clemenceau*, Paris, Fayard, 1^{ère} éd. 1988, 1077p., 2éd. 2007, 1080p.
- DUROSELLE (Jean-Baptiste), *Clemenceau*, Paris, Fayard, 2007, 1077p.
- DUROSELLE (Jean-Baptiste), *La France de la Belle Époque. La France et les Français 1900-1914*, Paris, Éditions Richelieu, 1972, 414p.

- DUROSELLE (Jean-Baptiste), *La France de la Belle Époque*, 2^e éd., FNSP, 1992, 397p.
- ESTÈBE (Jean), *Les ministres de la République (1871-1914)*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1982, 256p.
- FONTAINE (Marion), MONIER (Frédéric), PROCHASSON (Christophe) (dir.), *Une contre-histoire de la III^e République*, Paris, La Découverte, 400p.
- GIRARD (Louis), *Napoléon III*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1986, 550 p.
- HOUTE (Arnaud-Dominique), *Le triomphe de la République 1871-1914*, Paris, l'Univers Historique, Éditions du Seuil, 2014, 469p.
- JULLIARD (Jacques), *Clemenceau briseur de grèves-L'affaire de Draveil-Villeneuve-Saint-Georges*, Julliard, Paris, collection « Archives », 1965, rééd. 2004.
- LACOMBRADÉ (Philippe), GARRIGUES (Jean), *La France au XIX^{ème} siècle, 1814-1914*, Paris, Armand Colin, collection U, 2011, 264 p.
- LEJEUNE (Dominique), *La France de la Belle Époque (1896-1914)*, Paris, Armand Colin, Coll. Cursus, 1991, 190p.
- LEYMARIE (Michel), *De la Belle Époque à la Grande Guerre (1893-1918). Le triomphe de la République*, Livre de Poche Références Histoire, 1999, 380p.
- MARSEILLE (Jacques), *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 1984, rééd. 2005, 464p. pour l'éd. 1984, 665p. pour l'édition 2005.
- MAYEUR (Jean-Marie), *La vie politique sous la Troisième République 1870-1940*, Paris, Éditions du Seuil, 449p.
- MIQUEL (Pierre), *La Troisième République*, Paris, Fayard, 1989, 742p.
- MOISAN (Michel), « 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, 607p.
- MOLLIER (Jean-Yves), GEORGE (Jocelyne), *La plus longue des Républiques 1870-1940*, Paris, Fayard, 1994, 444p.
- OLIVESI (Antoine), NOUSCHI (André), *La France de 1848 à 1914*, Paris, éd. Nathan Université, coll. « Fac histoire », 1997, 444p.
- RÉVERIOUX (Madeleine), *La République radicale 1898-1914*, Paris, Éditions du Seuil, 1975, 251p.
- ROSANVALLON (Pierre), *L'État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Le Seuil, L'Univers historique, 1990 ; coll. Points Histoire, 1993 et 1998, 378p. pour l'éd. 1998.
- ROSANVALLON (Pierre), *La Démocratie inachevée. Histoire de la souveraineté du peuple en France*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des histoires, 2000, Folio Histoire 2003, 591p.
- SÉGUALA (Matthieu), *Clemenceau ou la tentation du Japon*, Paris, CNRS Éditions, 2014, 470p.
- WINOCK (Michel) et AZÉMA (Jean-Pierre), *La III^e République*, 1969, 384p.
- WINOCK (Michel), *La Belle Époque. La France de 1900 à 1914*, Paris, Perrin, coll. tempus, 2003, 432p.
- WINOCK (Michel), *Clemenceau*, Paris, Perrin, collection tempus, 2011, 688p.

Généralités sur les transports :

- ALLAZ (Camille), *La grande aventure de la poste et du fret aérien du 18^e siècle à nos jours*, Paris, Les presses de l'Institut du Transport Aérien ITA, 1998, 715p.
- AUPHAN (Étienne), MARCADAN (Jacques), CHESNAIS (Michel), *Les transports*, Paris, Collection Précis de géographie, Armand Colin, 1997, 215p.
- AVELINE (Natacha), *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS Éditions, collection Asie Orientale, 2003, 238p. +8 photos
- BAUCHET (Pierre), *Le transport international dans l'économie mondiale*, Paris, Economica, 1988, 569p.

- BAUCHET (Pierre), *Les transports de l'Europe. La trop lente intégration*, Paris, Economica, 240p.
- BEAUVAIS (Jean-Marie), *Coût social des transports parisiens*, Paris, Economica, 1977, 191p.
- BERNARDET (Maurice), LASSERRE (Jean-Claude), *Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité*, Paris, Economica, 1985, 378p.
- BERNARDET (Maurice), *Le transport routier*, Paris, Economica, 324p.
- BOURGEOIS, « Les transports urbains du Grand Paris », thèse de droit, université de Paris, 1927, 176p.
- BOUVERET (G.-J.), « La concurrence du rail et de la route », Dijon, thèse de science économique, 1955.
- BOUVIER (Jean), *Les deux scandales de Panama*, Paris, Julliard, 1964.
- CAPET-REY (R.), *Géographie de la circulation sur les continents*, Paris, Gallimard, 1946, 296p.
- CARON (François), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie des chemins de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, 619p.
- CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1^{er}, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 706 p.
- CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2002, 1000 p.
- CARON (François), *Les Grandes Compagnies de chemin de fer en France 1823 1937. Études présentées par François Caron*, Genève, Droz, coll. Archives économiques du Crédit Lyonnais, 5 / Publications d'histoire économique et sociale internationale, 18, 2005, 411 p.
- CASSAGNOU (Bernard), *Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, 2 vol.
- CHANDLER (Alfred D., Jr), *La main visible des managers, une analyse historique*, Paris, Economica, 635p.
- CHARPENTIER (M.), « L'influence des transports urbains sur l'évolution de la région parisienne », thèse de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris sous la direction de René CLOZIER, 1951 (Bibliothèque de l'Institut d'urbanisme de Créteil : T273).
- CHESNAIS (Michel), *Transports et espace français*, Paris, Masson, 1981, 215p.
- CLOZIER (René), *L'économie des transports terrestres*, Paris, Génin, 1963, 408p.
- CLOZIER (René), *Géographie de la circulation*, vol. 1 : *L'économie des transports terrestres (rail, route, eau)*, Paris, Litec, 1981, 370p.
- CORVOL (Andrée textes réunis e présentés par), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, 525p.
- DEZERT (Bernard), *L'économie des continentales : aménagement*, Paris, CDU, Éd. SEDES, 1978, 185p.
- DRON (Dominique), *Pour une politique soutenable des transports*, Paris, Documentation française, coll. « rapports officiels », septembre 1995.
- FAIR (M.L.) et WILLIAMS (E.J.), *Economics of Transportation*, New York, Harper, 1950, 757p.
- FISHLOW (Albert), *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1965, 452 p.
- FISHLOW (Albert), « Productivity and Technological Change in the Railroad Sector, 1840-1910 », in Dorothy S. BRADY, éd., *Output, Employment, and Productivity in the United States after 1800*, National Bureau of Economic Research, 1966, pp. 583-646.
- FLOLNEAU (Mathieu), « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations », thèse soutenue en 2002 à l'Université de Paris I, sous la direction d'Antoine Prost, 3 vol.
- FLOLNEAU (Mathieu), *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 287 p.
- FLOLNEAU (Mathieu), *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette Littératures, 2005, 348p.
- FOGEL (Robert William), *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1964, 296 p.
- FREMDLING (Rainer), « Railways and German Economic Growth: a leading Sector Analysis with Comparison to the United States and Great Britain », *The Journal of Economic History*, September 1977;

- FUNKELSTEIN (P.), « Le chemin de fer de la petite ceinture », thèse, Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris sous la direction de M. CLOZIER, 1948, (Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de Créteil : TH 254).
- GANTIER (G.), *Les pipelines*, Paris, P.U.F., 1964, 128p.
- GERONDEAU (Christian), *Les transports en France. Quelques vérités bonnes à dire*, Paris, Transports Actualité, 1993, 327p.
- GERONDEAU (Christian), *Les transports en Europe*, EDS, 1999, 424p.
- GIRARD (Louis), *La politique des travaux publics sous le Second Empire*, Paris Armand Colin, 1952, 415p.
- GUERLET (Grégory), « La gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux », thèse pour le Doctorat en Droit, présentée et soutenue le 8 novembre 2013, sous la direction de Daniel Fasquelle, Université du Littoral Côte d'Opale, ULCO, 289p.
- HAWKE (G.R.), *Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1970, 421p.
- KURTZ (Jean-Paul), *Dictionnaire du génie civil Français-Anglais*, Conseil international de la langue française, Paris, 1997, 1587P.
- JONES (Joseph), *Un siècle de politique des transports en France*, Paris, Celse, 247p.
- JOURDAN J.-P., « La conjoncture maritime du XIX^e siècle », in J. Pontet (dir.), *Histoire de Bayonne*, Toulouse, édition Privat, 1991, pp.175-192.
- LECLERCQ (Yves), *Le réseau impossible. La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Paris, Droz, 1987, 287p.
- Les réseaux européens transnationaux, XIX^e-XX^e siècles : Quels enjeux ?* Conférence organisée par Michèle MERGER et dirigée par Michèle MERGER et M. CARRERAS préparant la session B8 du 11^e Congrès de l'Association d'histoire économique et communications-Europe de l'Ouest, Ouest Edition, 431p.
- MAILLARD J.-L., « La révolution industrielle au Havre, 1860-1914 », Université de Rouen, thèse de III^e cycle, sous la direction de J. Vidallenc, 1978.
- MARNOT (Bruno), « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920. » in *Histoire, économie et société*, 1999, 18^e année, n^o3. pp. 643-658.
- MARNOT (Bruno), « La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIX^e siècle à 1937 », Colloque COST de Lisbonne, 24-25 mai 2005.
- MARNOT (Bruno), « Interconnexion et reclassement : l'insertion de sports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle, in *Flux*, janvier 2005, n^o59, pp.10-21.
- MARNOT (Bruno), *La mondialisation du XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, 288p.
- MARNOT (Bruno), *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, 589p.
- MASSON (Philippe), *Marines et Océans*, Paris, Imprimerie Nationales, 1982, 500p.
- MERLIN (Pierre), *Les transports parisiens, étude de géographie économique et sociale*, Paris, Masson, 1967, 495p.
- MERLIN (Pierre), *La planification des transports urbains, enjeux et méthodes*, Paris, Masson, 1984, 220p.
- MERLIN (Pierre), *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, P.U.F., 1991, 474p.
- MERLIN (Pierre), *Géographie des transports*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), n^o1427, 1992, 127p.
- MINGRET (Paul), « La croissance industrielle du port d'Anvers », thèse de géographie de III^{ème} cycle sous la direction de Maurice Le Lannon, Lyon III, 1975.
- MONTEL (Nathalie), « Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Technique et techniciens de travaux publics au milieu du XIX^e siècle », thèse de doctorat nouveau régime, soutenue en juillet 1995 à l'EHESS.
- MONTEL (Nathalie), *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, Paris, Éditions in forma, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1998, 381p.
- MUMBY (D.), *Transport*, Penguin, modern economic (Penguin EducationX58), Harmondsworth, Middlesex

- (England), Penguin Books Ltd, 334p.
- NEIERTZ (Nicolas), « La coordination des transports de 1918 à nos jours », thèse d'État, de l'Université de Paris IV-Sorbonne sous la direction de François CARON, 1995.
- O'BRIEN (Patrick), (ed.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, New York, St. Martin's Press, 1983.
- PERPILLOU, *Géographie de la circulation, conditions générales de la navigation*, Paris, centre de documentaire universitaire, 1958, 279p.
- QUINET (Émile), *Analyse économique des transports*, Paris, P.U.F., 1990, 320p.
- QUINET (Émile), *Principe d'économie des transports*, Paris, Economica, 1998, 420p.
- RASSAYRE (Paul), *L'avenir du chemin de fer*, Paris, Economica, 1984, 62p.
- REICHMAN (Shalom), *Les transports ; servitude ou liberté?*, Paris, P.U.F., 1983, 197p.
- REMOND (André), *Étude sur la circulation marchande aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris, M.Rivière, 1956.
- RENOUARD (Dominique), *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960, 2vol.
- RITTER (Jean), *Géographie des transports*, Paris, P.U.F., (« Que sais-je ? »), n°1427, 1976, 112p.
- RONCALOYO (Marcel), « L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle », in *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIX^e-XX^e siècle*, t.5, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1991.
- SCHNETZMER (Jacques), « Le chemin de fer et l'espace français », in *Revue de géographie de Lyon*, vol. 42, n°1, 1967, pp.81-118.
- TOUTAIN (Jean-Claude), « Les transports en France de 1830 à 1965 », in *Économies et Sociétés*, série AF, n°9, Paris, PUF, 1967, 304p.
- VELARQUE (Charles), *Géographie des transports maritimes*, Paris, Doin, 1975, 438p.
- WOLKOWITSCH (Maurice), *Géographie des transports*, Paris, Colin, 1973, 383p.
- WOLKOWITSCH (Maurice), *Géographie des transports. Aménagement et environnement*, Paris, Armand Colin, 1992, 192p.
- VIGARIÉ (A.), *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, S.A.B.R.I., 1964.

Transports fluviaux :

- ANTONINI (Jules), *Le rail, la route et l'eau. Bref historique des trois modes de transport. Situation du Rail, de la Route et de l'Eau en prenant pour exemple les pays voisins*, Collection « France Vivante », Gigord Éditeur, Paris, 1937, 163p.
- BANETTE (F.), *La navigation intérieure*, Chambéry, les éditions scolaires, 1961, 40p.
- BOURILLON (Florence), « La rénovation de Paris sous le Second Empire : étude d'un quartier », dans *Revue historique*, n° 563, 1987, pp. 135-159.
- BEAUDOIN (François), *Bateaux des fleuves de France*, Donarnez, Ed. de l'Estron, 1985, 234 p.
- BERNOT (Jacques), ROCCA SERRA (Jacques), SCHREIBER (Marc), *Canal Rhin-Rhône. Le dossier*, Paris, Economica, 1998, 222p.
- BERTHONNET (Arnaud), *Chagnaud, Histoire d'une fidélité*, Caen, Éditions du Lys, 220p.
- BOUSSUGE (Alain), *Le transport fluvial en France*, O.N.N., 1990, 140p.
- CAILERY (Jean), « L'avenir du réseau de navigation intérieure de la France », thèse de sciences économiques, Paris, 1964, 3 vol.
- CASSELLE (Pierre) 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.
- Catalogue imprimé en mai 1996 pour l'exposition « Gens de mer et gens du fleuves », du 22 mai au 23 juin 1996,

- au musée Ziem de Martigues dans le cadre du colloque « Les Archives municipales et le patrimoine maritime et fluvial », Association des archivistes français, 101p.
- COLIN (Josette), *La vie des marins*, Paris, Plon, 1990.
- COTE (Michel), « Modèle à l'aide à la décision des investissements publics de transport, le cas de la voie d'eau », doctorat de III^{ème} cycle de sciences économiques sous la direction de Jean-Pierre Algoud, Lyon II, 1985.
- CROZET (Yves), *Le transport routier et fluvial de marchandises dans la vallée du Rhône, quels coûts comparés pour la collectivité*, Lyon, LET, Université Lumière de Lyon II, novembre 1995.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), « Situation, problèmes et perspectives d'évolution de la navigation fluviale dans l'Europe du Marché commun », thèse de doctorat d'État, Université de Nantes, 9 janvier 1995, 1228p.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Limay, demain Vigneux, exemples de développement local lié à une volonté municipale et à l'action du Port autonome de Paris, Colloque de l'Association des géographes français, 16-17-18 novembre 1995*, Université de Liège, Faculté des sciences, Institut de géographie, SEGEFA.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Les transports fluviaux*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), 1997, n°494, 128p.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Terminologie des Transports*, Paris, éditions Dunod, 460 p., Paris janvier 2001, Dunod, Paris, 2001.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), « Pourquoi réaliser Seine -Nord demain ? », *Revue de la Navigation Ports Industries*, n°7 15 avril 2003 page 183 à 189, Strasbourg, 2007.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), Colloque anniversaire de la création du Corps des Ponts et Chaussées : Seine-Nord, à Lille octobre 2004 : « L'aménagement, Corps des Ponts et Chaussée Paris 2005 », 2005.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Les rencontres de l'Association Internationale Villes et Ports*, Bruxelles, décembre 2003 : « Villes et Ports intérieurs », strat, Le Havre 2004, 2007.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Transport et logistique fluviaux*, Paris, Coll. Technique et Ingénierie, Dunod / L'Usine Nouvelle, 2009, 616 p.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), *Dictionnaire du transport et de la logistique*, Coll. Technique et Ingénierie, Dunod/L'Usine Nouvelle, 2010, 3^{ème} édition, 600 p.
- DANGAUTHIER (Jean-Louis), « Mémoire à propos d'une culture identitaire... Les bateliers », D.E.S.S. Direction de projets culturels. Formation des cadres culturels territoriaux sous la direction de M. Jean-Olivier MAJASTRE, tuteur Laurent ROBLIN, Université Pierre-Mendès France, I.E.R. de Grenoble, Octobre 1997, 134p.
- DEFFRENNES (Geoffroy) et DHOTE (Samuel), *Les Canaux du Nord et du Pas-de-Calais*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2006.
- DRON (D.), *Pour une politique soutenable des transports*, Paris, Documentation française, « Rapports officiels », septembre 1995.
- FABART (Alain), HUBERT (Jacques), JOBELIN (Lucien), PATEL (Jean-Yves), *Viabilité économique de l'artisanat batelier et insertion dans les chaînes de transports : Rapport de recherche/ACT*, Étude de recherches économiques et industrielles, Paris, 1986.
- FATOUX (Hélène pseud.), *Les métiers d'eau au temps jadis : Gâtinais, Champagne, Nivernais, Morvan*, 1991.
- FORTHOFFER (Joël), « Le déploiement du transport international rhénan », doctorat nouveau de géographie sous la direction de Bernard Dezert, Paris-IV Sorbonne, 1996.
- GEIGER, REED (G.), *Planning the French canals: bureaucracy, politics, and enterprise under the restoration*, Newark (N.J.), University of Delaware Press, London: Associated University Presses cop., 1994, 338p.
- GERRITSEN, *Du fleuve à la terre. La reconversion obligée des travailleurs du transport fluvial. Les bateliers...*, C.N.R.S., Iresco, S.A.T.I., L.S.C.I., mai 1989.
- GOUBERT (Jean-Pierre), *La conquête de l'eau. L'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, Robert Laffont, 1986, 302p.
- GUILEMETTE de VERICOUT, LE SUEUR (Bernard), GERITSEN (Danielle), *Les bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens ?*, Paris, Syros, 1995, 267p.

- HOUSEHOLD (Humphrey), *The Thames & Severn Canal*, Devon, David & Charles: Newton abbot, 1969, 237p.
- Institut pédagogique du transport et de la logistique (Manchy Saint-Eloi, Oise), Transport fluvial, marchandise (avec la collaboration de Jacques HABLEU, Chantal ORS, Thierry VIGNERON, 1983.
- Institut Planco Consulting GmbH, Coûts externes du trafic rail, route, voie navigable, Bonn, octobre 1990, publié par Binnenschiffart, étude menée par le cercle Transport du groupe de travail ministériel, « réduction du CO₂ ».
- JAMME (Gabriel), *Travaux fluviaux*, Paris, Eyrolles, Collection de la direction des études et recherches d'électricité de France, 1974, 165p.
- JENAUDET (R.), *Navigation intérieure*, Éditions Berger Levrault, 1957, 680p.
- JOUANIQUE (Marcel), *Le problème des transports fluviaux*, Toulouse, ouvrage publié avec le concours de l'Office National de la navigation, Imprimerie Cleder, 1947, 231p.
- JOUANIQUE (Marcel) et MORICE (Lucien), *La navigation intérieure en France*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), n°494, 128p.
- LABASSE (Jean), « Réflexion d'un géographe sur le couple ville - fleuve », La ville et le fleuve, Colloque tenu dans le cadre du 112^e Congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987, Paris, Éd. du C.T.H.S., 1989, pp.9-22.
- LARRAS (Jean), *L'aménagement des cours d'eau*, Paris, P.U.F. (« Que sais-je ? »), n°1197, 128p.
- LEPETIT (Bernard), *Chemins de terre et voie d'eau : réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*, Paris Éd. de l'E.H.E.S.S, 1984, 148p.
- LEPETIT-BLOIS (Léon), *La batellerie d'autrefois*, Saint-Josse-sur-mer, Imprimerie du Moulin, 1991, 159p.
- LE SUEUR (Bernard), *Batelleries et bateliers de France*, Roanne, Horvath, 1982.
- LE SUEUR (Bernard), *Batellerie et bateliers de France, histoire illustrée de la navigation intérieure*, Roanne, Éditions Horwarth, 1986, 208p.
- LE SUEUR (Bernard), La « Grande batellerie » : 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de la navigation, XIX^e-XX^e siècles, coédition : La Mirandole-Pascale Dondey, éditeur, Ville de Conflans-Sainte-Honorine, Musée de la Batellerie, 1995, 163p.
- LE SUEUR (Bernard), *Les bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens*, avec G. de Véricourt et D. Gerritsen, Collection "Des Gens", Paris, Syros, 1995, 269p.
- LE SUEUR (Bernard), *Carte nationale du patrimoine fluvial, Hommes et cours d'Eau*, Béthune, Voies Navigables de France, 2000.
- LE SUEUR (Bernard), *Mariniers, histoire et mémoire de la batellerie artisanale*, Paris, Éditions du Chasse-Marée / Glénat, tome 1, 2004, tome 2, 2005.
- LE SUEUR (Bernard), *Les artisans bateliers au cœur du transport fluvial*, Lille, Geai Bleu éditions, 2010, 206p.
- LE SUEUR (Bernard), *Navigations intérieures, histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*, Paris, Éditions du Chasse-Marée / Glénat, 2013, 240p.
- LE SUEUR (Bernard), *Le canal du Midi*, Paris, Glénat, 2013, 192p.
- LEVESSON (Francis), *Rivers and canals*, Vernont-Harcourt, I-II-Oxford
- LOREZO (Annie), *Profession ? Marinier.*, Paris, avec des photographies de Jean-Daniel SUDRES et une préface d'Alain FAUJAS, Ch. Massin, 95p.
- LORIDAN (Francis), *Rhin-Rhône. Le Grand canal. Enquête sur un projet pharaonique*, Nancy, Edition de la Nuée bleue/DNA, Strasbourg et Éditions de l'Est, 1997, 175p.
- MERGER (Michèle), « La politique de la III^e république en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914 », thèse de l'université de Paris-IV sous la direction de François CARON., 1979, 451 p.
- MERGER (Michèle), « La concurrence rail-navigation intérieure en France », in *Histoire, Économie et Société*, 1, 1990, pp.65-94.
- LILLE (F.), CHABAUD (D.), MASSON (F.), MESCIEP (P.), JUBELIN (L.), *La batellerie artisanale, Groupe d'études pour l'équipement, les Transports et l'Aménagement*, G.E.T.R.A.M., A.T.P. socio-économie des

- transports novembre 1976, 169p.
- 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.
- MIQUEL (Pierre), *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Édition °1, 1994, 375p.
- MORICE (Lucien), *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, 328p.
- MORICE (Lucien), *Les transports fluviaux*, P.U.F. (« Que sais-je ? »), 1968, n° 494.
- PELLETIER (Jean), « Sur les relations de la ville et des cours d'eau », *Revue de géographie de Lyon*, 4, 1990, pp.233-239.
- PINCHEDEZ (Annette), *Croyances et coutumes des gens de rivières et des canaux. Histoire et dictionnaire*, Paris, Tallandier, 1992, 323p.
- PINON (Pierre), LEMAÎTRE (Pascal), *Le patrimoine fluvial*, Paris, Scala, 2005, 240p.
- PINON (Pierre), LEMAÎTRE (Pascal), *Le patrimoine fluvial*, Paris, Nouvelles éditions Scala, 2009, 251p.
- PUGIN, « L'histoire du Canal de Saint-Quentin », dans *Mémoires numérisés*, tome XXVII, 1982, pp. 43-60.
- RIZET (Christophe), TRAGALO (Olivier), *L'importance de la voie d'eau et des transports terrestres de 1974 à 1980*, Institut de recherche des transports, Centre d'économie et de sociologie appliquées, 1983.
- ROBLIN (Laurent), *Cinq siècles de transport fluvial en France*, Rennes, Éditions Ouest France, 2003, 127p.
- ROBLIN (Laurent), *Mariniers : vie et quotidien : 1880-1960*, Saint-Avertin, Éditions Allan Sutton, 2006, 336p.
- ROBLIN (Laurent), *La Seine des Parisiens*, Saint-Avertin, Éditions Allan Sutton, 2008, 128p.
- SAMBRACOS (Evangelos), « Évolution du rôle de la voie d'eau dans le transport du charbon en France », doctorat de III^{ème} cycle en sciences économiques sous la direction d'Alain Bonnafous, Lyon II, 1984.
- SIMON (Michel Paul), *Péniches de chez nous*, Boulogne, Éditions M.P.M., M.P.M., 144p.
- SZULMAN (Éric), « La navigation intérieure de Colbert à la Révolution : genèse d'une catégorie d'action publique et émergence de la notion de réseau », sous la direction de Dominique Margairaz, soutenu le 19 novembre 2011 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- SZULMAN (Éric), « Aux sources d'une activité administrative : la correspondance entre Condorcet et Trudaine au sujet de la navigation intérieure sous le ministère Turgot », dans N. Rieucou (dir.), *La correspondance de Condorcet - Documents inédits, nouveaux éclairages*, Paris, Ferney-Voltaire / Centre international d'étude du XVIII^e siècle, 2014.
- SZULMAN (Éric), *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 376 p.
- WOUTS (Marie-Claire), « Le rôle des grands mouvements dans le transport fluvial en France », Université de Lille I, U.E.R. de sciences économiques et sociales, D.E.A. de rationalisation des choix de politique économique, septembre 1979, 118p. + annexes.

Bassin parisien : études scientifiques du site (géologiques, climatiques, hydrologiques...) :

- BRAVARD (Jean-Paul), PETIT (François), *Dynamique du système fluvial*, Armand Colin, Paris, 1997, 222p.
- CHARTIER (Marcel M.), *Monographie du Bassin de la Seine bourguignonne et champenoise*, Paris, 1968, 467p.
- CHARTIER (Marcel M.), « Eaux superficielles », *Les bassins de la Seine et des cours d'eau normands*, dans un ouvrage collectif sous la direction de M. VALIRON, Tome I, fascicule 5, Paris, 1972, 210p.
- CHARTIER (Marcel M.), *Contribution à la méthodologie de l'eau potamologique, de la Seine*, Paris, 1974, 935p.
- DIFFRE (Philippe), « Hydrogéologie de Paris et de sa banlieue », thèse de 3^{ème} Cycle, Paris, 1969.
- DIFFRE (Philippe) et POMEROL (Charles), *Paris et des environs. Les roches, l'eau et les hommes*, Paris, Collection « Guide géologiques régionaux », Masson, 1979 ; 175p.

- JOUANNE (Adolphe), *Géographie de la Seine*, Paris, Hachette, 1904, 170p.
- LA HAUTE CHAMBRE (G.), *Les Iles Parisiennes*, Paris, 1922, 140p.
- LAUVERJAT (J.), « Contribution à l'étude géologique et hydrogéologique de l'Albien dans le centre du Bassin de Paris », thèse de III^e Cycle, Paris, 1967.
- LONG-DEPAQUIT, ROUSSELIN et MOINEAU, « Aménagement de la Seine et Ponts de Paris », *Le district de la région de la Région Parisienne*, Paris, 1969, pp. 67-76.
- MEGNIEN (Claude), *Atlas des nappes aquifères de la région parisienne*, B.R.G.M., 1970.
- MEGNIEN (Claude), « Hydrogéologie du centre du Bassin de Paris. Contribution à l'étude de quelques aquifères principaux », thèse d'État, Paris, 1976.
- PEDELABORDE (Pierre), *Le climat parisien. Essai d'une méthode rationnelle de Climatologie physique*, Paris, Édition M. Th. Génin, 1957, 539 p.
- PEDELABORDE (Pierre), *Le climat parisien. Essai d'une méthode rationnelle de Climatologie physique. Atlas*, Paris, Édition M. Th. Génin, 1958, 116 planches.
- PERUT (Jean-Paul), « Les problèmes de l'eau dans le Val de Seine et ses bordures », thèse de 3^e cycle sous la direction de M. CHEVALLIER et M. CHARTIER, Paris IV, 1982, 2 vol., 445p.
- POMEROL (Charles), DIFFRE (Philippe), *Bassin de Paris, Ile-de-France, Pays de Bray*, Collection des Guides Régionaux, Masson, Paris, 1974, 171p.
- POPELIN (Pascal), *Le jour où l'eau reviendra. 100 ans après la grande crue de 1910. La capitale inondée : une catastrophe à venir*, Jean-Claude Gawsewitch Éditeur, 2009, 221p.
- REGHEZZA-ZITT (Magali), *Paris coule-t-il ?*, Paris, Fayard, 2012, 319p.
- SOYER (R.), *Géologie de Paris*, Mémoire explc., Carte géol. France, 1953.
- SOYER (R.) et CAILLEUX (André), *Géologie de la région parisienne*, Paris, Collection Que sais-je ?, P.U.F., 1964.

Généralités sur l'urbanisme et sur Paris :

- AIMONE (Linda), OLMO (Carlo), *Les expositions universelles, 1857-1900*, Paris, Belin, trad. de l'italien par Philippe Olivier, 1993, 319p.
- ALFONSO-BIMBOT (Luz Helena), « Le percement du boulevard Raspail à Paris », Diplôme d'études approfondies, École pratique des hautes études (4^e section), 2001, 2 vol.
- AMAIRY (Francine), *Histoire du plus grand quotidien de la 3^e République, « Le Petit Parisien », 1876-1944*, Paris, P.U.F., 1972, 2 vol.
- ANDIA (Béatrice de dir.), *Le Paris des Polytechniciens. Des ingénieurs dans Paris*, textes réunis par Bruno Belhoste, Francine Masson et Antoine Picon, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, textes réunis par Bruno, 294p.
- AURIOL-MARTINEZ (V.), « Les industries d'Asnières », D.E.S. de géographie sous la direction de M. GEORGE, Institut de géographie de l'université de Paris, 1957.
- L'administration de Paris (1789-1977)*. Paris : Champion, 1979, 146p.
- BACKOUCHE (Isabelle), *L'Histoire urbaine en France (Moyen Age-XX^e siècle). Guide Bibliographique 1965-1996*, Paris, L'Harmattan, 1998, 190 p.
- BACKOUCHE (Isabelle), « L'histoire urbaine en France. Nouvel objet, nouvelles approches », *Urban History Review*, 2003, XXXI, 1, pp. 7-14.
- BAIROCH (Paul), *Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1970*, Revue d'histoire économique et sociale, vol. 54, pp. 304-335.
- BARDET (G.), *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, Paris : Sabri, 1951, 437p.
- BASTIÉ (Jean), *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964, pp.143-153.
- BASTIÉ (Jean), *La région parisienne*, en collaboration avec Pierre GEORGE et Pierre

- RANDET, collection « France de demain », n°1, Paris, P.U.F., 2^e édition, 1964, 205p., 15 figures.
- BASTIÉ (Jean), *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*.
- BASTIÉ (Jean), *Atlas de Paris et de la région parisienne*, œuvre collective dirigée en collaboration avec Jacqueline BEAUJEU-GARNIER, Paris, Berger-Levrault, 1967, 2 vol.
- BASTIÉ (Jean), *Paris, ville industrielle*, (Notes et études documentaires), Paris, La Documentation Française, 1970, 86p.
- BASTIÉ (Jean), *Histoire de l'Île-de-France et de Paris*, dirigée par Michel MOLLAT, chapitres XVII à XIX (pp. 445 à 553), Toulouse, Privat, 1971, 600p.
- BASTIÉ (Jean) et DEZERT (Bernard), *L'espace urbain*, Paris, Masson, 1980, 384p.
- BASTIÉ (Jean), *Géographie du grand Paris*, Paris, Masson, 1984, 208p.
- BASTIÉ (Jean), *Nouvelle histoire de Paris. Paris de 1945 à 2000*, Paris, Association pour la publication d'une histoire de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, Diffusion Hachette, 2001, 730p.
- BEAUJEU-GARNIER (J.) et BASTIÉ (Jean), *Atlas de Paris et la région d'Île-de-France*, Paris, Flammarion, 1977, 2 vol., 239 et 244p. (coll. Atlas et géographie de la France moderne).
- BELLONCLE (Michel), *La ville et son eau. Paris & ses fontaines*, s.l., Serg, 1978, 287p.
- BERGERON (Louis), *Paris, genèse d'un paysage*. Picard, Paris 1989.
- BERGERON (Louis) et RONCAYOLO (Marcel), « De la ville pré-industrielle à la ville industrielle, Essai sur l'historiographie française », *Quaderni Storici*, 25, 1974, pp. 827-876.
- BERNARD (Jean-Pierre Arthur), *Les deux Paris : Essai sur les représentations de Paris dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle*, Seyssel (Ain), Champ-Vallon, 2001, 304p.
- BODIN (Nathalie), « Gennevilliers en résistance (1940-1944) », mémoire de maîtrise sous la direction d'Evelyne Cohen, Université Paris VII Département d'Histoire, année 1996-1997, 185p.
- BOULAY (J.), *L'industrialisation de la banlieue nord-ouest de Paris*, Paris CREDOC, 1964.
- BOURILLON (Florence), « Entre habitat et industrie », in J.M. Jenn (éd.), *Le XIX^e arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la ville de Paris, 1996, pp.166-176.
- BOWIE (Karen dir.), *Polarisation du territoire et développement urbain : les gares du Nord et de l'Est et la transformation de Paris au XIX^e siècle. Une étude sur l'instauration et l'évolution des rapports entre les acteurs des grands aménagements ferroviaires urbains, première étape (1830-1870)*, Paris, AHICF et auteurs, 1999, 246p.
- CABANTOUS (Alain), « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne », *Histoire Économie et Société*, 3, 1994, pp. 427-439.
- CARRÉ (Anne-Laure), CORCY (Marie-Sophie), DEMEULENAERE-DOUYERE (Christiane), HILAIRE-PEREZ (Liliane), *Les expositions universelles en France au XIX^e siècle. Techniques Publics Patrimoines*, Paris, CNRS Éditions, 2012.
- CARMONA (Michel), « Le grand Paris : l'évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne », thèse, Paris, 1979, 2 vol.
- CARMONA (Michel), *Le Grand Paris : évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, 2 volumes, Bagnaux, 1979, 703 + 336
- CARMONA (Michel), *Hausmann*, Paris, Éditions Fayard, 2000, 647 p.
- CARMONA (Michel), *Tramway, le coût d'une mode*, Dir., Orléans, France, Éditions Paradigme, coll. « Transports et communications », 2001, 200 p.
- CARMONA (Michel), *Gustave Eiffel*, Paris, Éditions Fayard, 2002, 450 p.
- CARMONA (Michel), *Paris : L'histoire d'une capitale de Lutèce au grand Paris*, Paris, Éditions de la Martinière, « Hors collection », 2011, 279 p.
- CARON (François), DERENS (Jean), PASSION (Luc) et CEBRON de LISLE (Pierre), *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX^e - XX^e siècles*, Actes du colloques, Paris, 4-5 octobre 1990, Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p.

- Catalogue imprimé en mai 1996 pour l'exposition « Gens de mer et gens du fleuves », du 22 mai au 23 juin 1996, au musée Ziem de Martigues dans le cadre du colloque « Les Archives municipales et le patrimoine maritime et fluvial », Association des archivistes français, 101p.
- CHAGNIOT (Jean), *Nouvelle Histoire de Paris. Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1988, 587p.
- CHAUDUN (Nicolas), *Hausmann, Georges Eugène, préfet-baron de la Seine*, Actes Sud, 2009 (réédition augmentée de *Hausmann au crible*, Éditions des Syrtes, 2000), 283p.
- CHAUDUN (Nicolas), *Paris et son double-Paris avant Hausmann ; Paris aujourd'hui*, Éditions Nicolas Chaudun, 2010.
- CHEVALIER (Louis), *La Formation de la population parisienne au XIX^e siècle*, Paris, PUF, collection Travaux et documents / Institut national d'études démographique, 1949, 312 p.
- CHEVALIER (Louis), *Démographie générale*, Paris, éd. Dalloz, 1951, 599 p.
- CHEVALIER (Louis), *Leçon inaugurale faite le 28 avril 1952*, Collège de France, Chaire d'histoire et structure sociales de Paris et de la région parisienne, [Paris], [Collège de France], 1952, 38 p.
- CHEVALIER (Louis), *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Paris Plon, collection Civilisations d'hier et d'aujourd'hui, 1958, XXVIII-566 p., rééd. Paris, Le Livre de poche, collection Pluriel, 1978, rééd. 2002 aux éd. Plon, 566 p., rééd. Tempus, 2007, 608p.
- CHEVALIER (Louis), *Les Parisiens*, Paris, Hachette, 1967, 395 p. rééd. Paris, Hachette, Collection Pluriel, 1985.
- CHEVALIER (Louis), *Histoire anachronique des Français*, Paris, Plon, 1974, XII-346 p.
- CHEVALIER (Louis), *L'Assassinat de Paris*, Paris, Calmann-Lévy, Collection Archives des sciences sociales, 1977, 285 p. Rééd. Éditions Ivrea, 1997, présentation par Claude Dubois.
- CHOMBART de LAUWE (P.H.), *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, Puf, 1952, 2 vol.
- CHRIST (Yves), *Les métamorphoses de la Banlieue parisienne*, Paris, André Balon, 1969.
- CLAUSTRE (Pierre-François), « L'octroi de Paris (1798-1943). Bilan historiographique et perspectives de recherche », in *Recherche contemporaines*, n°6, 2000-2001, pp.299-316.
- COQUAUD (Catherine), « Gennevilliers au XIX^e siècle. 1800-1875 ou l'évocation d'un village banlieusard », mémoire de maîtrise d'histoire sociale contemporaine sous la direction de Philippe VIGIER, Paris -X, septembre, 1990.
- COURTIAU (Jean-Pierre), *Paris, cent ans de fantasmes architecturaux et de projets fous*, Éditions flrst, 1990, 111p.
- DAUMAS (Maurice) et collab., *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX^e siècle*, Paris C.D.H.T.-C.N.A.M., 1976, 2 vol.
- DES CARS (Jean), *Hausmann-La gloire du Second Empire*, Paris, éd. Perrin, 2008, 357p.
- DES CARS (Jean) et PINON (Pierre), *Paris-Hausmann, « Le pari d'Hausmann »*, Paris, Picard, 1991.
- De BERTIER de SAUVIGNY (Guillaume), *Nouvelle histoire de Paris. La Restauration (1815-1830)*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, Diffusion Hachette, 1977, 525p.
- De LANGLE (Henry-Melchior), *Le petit monde des cafés et débits du XIX^e siècle*, Paris, Puf histoire, 1990, 288p.
- DÉMIER (Francis), « Le projet haussmannien et la société parisienne », in *Inconnu*, Szeged, Hungary, Presses de l'Université de Szeged, 2007pp.219-234.
- DÉMIER (Francis), « Le Peuple de Paris » in Catalogue d'exposition : *Le peuple de Paris au XIX^e siècle. Des guinguettes aux barricades*, Paris, 2011, pp.24-31.
- De MONCAMP (Patrice), HEURTEUX (Claude), *Le Paris d'Hausmann*, Paris, Les Éditions du Mécène, 2002, 384p.
- DEZERT (Bernard) « Aperçu sur l'industrie française du bâtiment au XIX^e siècle », *Le bâtiment enquête d'histoire économique*, t.1, maison rurales et urbaine, dans la France traditionnelle, Paris, Mouton, 1971, pp.33-120.

- DJAN (Annie-Brigitte), *Naissance et croissance d'une ville ouvrière : Gennevilliers, mémoire d'architecture*, Paris, Paris, UPA n°6, 1972, 72p.
- DOUBLET (Maurice), *Paris en procès*, Paris, Hachette, 1976, 294p.
- DUBESSET (Martine), « 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.
- DUBY (Georges) (dir.), *Histoire de la France urbaine*, volume 4 : AGULHON (Maurice), *La Ville de l'âge industriel*, Paris, Seuil, 1983, 670p.
- FAVIER (Jean), *Deux mille ans d'histoire*, Paris, Fayard, 1007p.
- FÉLIX (M.), *Le régime administratif et financier de la ville de Paris et du département de la Seine*, Paris, Rousseau, 1945-46, 2 vol.
- FLONNEAU (Mathieu), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, Paris, Université Paris I, 2002, 3vol.
- FLONNEAU (Mathieu), *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 287 pages illustrées.
- FLONNEAU (Mathieu), *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette Littératures, 2005, 348p.
- FOHLEN (Claude), *Qu'est-ce que la Révolution industrielle*, Paris, 1973.
- FOURCAUT (Annie) dir., *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964)*, Paris, Guide recherche, ouvrage publié avec le concours du Centre National de Recherche Scientifique, L'Harmattan, Villes et Entreprises, 1988, 319p.
- FRANC (M.) et LECLERCQ (J.-P.), *Les institutions de la région parisienne*, Paris, Berger-Levrault, 1977, 192p.
- GAILLARD (Marc), *Les Expositions Universelles de 1855 à 1937*, Paris, Les Presses Franciliennes, 2003, 183p.
- GIRARD (Louis), *Nouvelle histoire de Paris, la deuxième république et le second Empire 1848-1870*, Paris, Hachette, 1981, 472p.
- GODIN (Julien), « La politique du logement à Gennevilliers, acteurs et formes de la construction 1945-1963 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction d'Annie Fourcaut et Jean-Louis Robert, Paris I-Panthéon-Sorbonne/CRHMSS, 250p.
- GRABER (Frédéric), « La qualité de l'eau à Paris, 1760-1820 », in *Entreprises et Histoire*, n°50, avril 2008, pp. 119-133.
- GRABER (Frédéric), « L'opposition aux carrières à plâtre de Montmartre (1830-1840) », in Thomas Le Roux (éd.) *Les Paris de l'industrie (1750-1920)*, Paris, Créaphis, 2013, pp.122-125.
- GRABER (Frédéric), « Concilier sécurité et exploitation ? Distance de réserve, périmètre d'interdiction et opposition des populations aux carrières à plâtre de Montmartre (1830-1840) », *French historical studies*, n°36(2), 2013, pp. 239-270.
- GRANELLE (Jean-Jacques), *La valeur du sol urbain et la propriété foncière. Le marché des terrains à Paris*, Paris, Mouton, 1975, 240p.
- GUENOT (François), « Évolution économique et sociale d'une commune de banlieue : Ivry, 1830-1914 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Pierre Léon, Paris- IV, 1974.
- HANCKOCK (Claire), *Paris et Londres au XIX^e siècle, Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS Éditions, 2003, 357p.
- HOFMAN (Philip), POSTEL (Gille), VINA (Jean-Laurent), *Des marchés sans prix. Une économie politique du crédit à Paris 1660-1870*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 446p.
- HILLAIRET (Jacques), *Connaissance du vieux Paris*, Paris, éditions Princesse 1956, 931p.
- JACQUEMET (Gérard), *Belleville au XIX^e siècle : du faubourg à la ville*, Paris, Éd. de l'EHESS, 1984.
- KERNOA (Geneviève), « Du village à la ville industrielle. L'industrialisation de Saint-Ouen, ses conséquences démographiques et politiques 1830-1914 », mémoire de maîtrise d'histoire, Paris I, 1987.

- JEUNIAU, *Le problème de l'aménagement de Paris et de la région parisienne au Conseil général de la Seine et au Conseil municipal de Paris*, mémoire, C.N.A.M., I.N.T.D., 1960, 209p.
- « IVRY, fidèle à la Classe Ouvrière et à la France », plaquette publiée par la mairie d'Ivry, supplément au « Travailleur d'Ivry » n°1319, Paris, imprimerie Robin & Mabeuge, 119p. (après 1964)
- JUILLARD (Béatrice), *Bibliographie sur l'histoire des chambres de commerce et d'industrie*, Commission d'histoire consulaire-Association des anciens présidents de CCI et CRCI, dactyl., 1999.
- LACAZE (Jean-Paul), *Introduction à la planification urbaine. Imprécis d'urbanisme*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1995, 386p.
- LACOMBRADÉ (Philippe), « La Chambre de commerce, Paris et le capitalisme français, 1890-1914 », thèse d'Histoire contemporaine, sous la direction du professeur Francis Démier, Paris-X Nanterre, soutenue en 2002.
- LACOMBRADÉ (Philippe), « Le patronat parisien et l'enseignement professionnel à la Belle Époque : modèles européens et système français », *Revue du Nord*, 2001, n°17, hors-série, pp. 215-232.
- LACOMBRADÉ (Philippe), « Le président de la Chambre de commerce de Paris Louis Delaunay-Belleville », *Revue d'histoire consulaire*, n°16, mai 1999.
- LACOMBRADÉ (Philippe), « Les présidents de la Chambre de commerce de Paris de 1890 à 1914 », *Revue d'histoire consulaire*, n° 20, mai 2001.
- LACOMBRADÉ (Philippe), « Chronique d'une réforme avortée : l'échec de la suppression des octrois parisiens à la Belle Époque (1897-1914) », *Recherches contemporaines*, Université Paris X-Nanterre, n°5 1998-1999, pp. 77-107.
- LAFFONT (Robert) (dir.), *Histoire de Paris et des Parisiens*, Paris, Éditions du Pont Royal Laffont-Del Duca, 1957, 276p.
- LACORDAIRE (Simon), *Sources et fontaines de Paris*, Paris, Fayard, 1979, 266p.
- LAMEYRE (Gérard), *Hausmann, « Préfet de Paris »*, Paris, Flammarion, 1958, 347p.
- LARROQUE (Dominique), MARGAIRAZ (Michel), ZEMBRI (Pierre), *Paris et ses transports XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, 400p.
- LAVEDAN (Pierre), *Histoire de Paris*, Paris, Puf, coll. QSJ ?, n° 34, 1977, 123p.
- LAVEDAN (Pierre), *Nouvelle histoire de Paris. Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Hachette, 1975.
- LAVEDAN (Pierre), *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, 735p.
- LEDROUT (R.), *Sociologie urbaine*, Paris, P.U.F., 1979, 231p.
- LEFEBVRE (Virginie), *Paris-ville-Maine-Montparnasse et la Défense 1950-1975*, Forma Éditions, 327p.
- LEMERCIER (Claire), « Devenir une institution locale, la Chambre de commerce de Paris au XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, mars 2007, n°53-3, pp. 44.
- LEMOINE (R.), *Sociologie urbaine*, Paris, P.U.F., 1979, 231p.
- LERI (J.M.), *Les travaux de Paris (1830-1848)*. « Recherche sur la politique d'urbanisme de la ville de Paris sous la Monarchie de Juillet », thèse de l'École des Chartes, 1974, 357p.
- LERI (J.M.), *Les berges de la Seine. Politique d'urbanisme de la ville de Paris*, Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, 1981, 61p.
- LE MOËL (Michel) dir., DESCAT (Sophie) coll., *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*, Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 229p.
- LORRAIN (Jean), *Mes Expositions universelles (1889-1900)*, Honoré Champion, Paris, 2002.
- LOYER (François), *Paris XIX^e siècle : l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987, 544 p.
- LOYER (François) (dir.), *Autour de l'Opéra : naissance de la ville moderne*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, Paris, 1995, 254p.
- MABIRE (Jean-Christophe), *L'exposition universelle de 1900*, Paris, L'Harmattan, 2000.

- MANÉGLIER (Hervé), *Paris impérial*, Paris, Armand Colin, 1990.
- MANSEL (Philipp), *Paris between Empires, 1814-1852*, John Murray (Publishers) Ltd, 2001.
- MANSEL (Philipp), *Paris Capitale de l'Europe 1814-1852*, Paris, Perrin, 2003, 639p.
- MARCHAND (Bernard), *Paris, histoire d'une ville, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Seuil, 1993, 443p.
- MICHEL (Christian), *La renaissance d'un quartier 1966-1988*, Paris, Masson, 304p.
- MONTEL (Nathalie), « Chronique d'une mort non annoncée. L'annexion par Paris de sa banlieue en 1860 », *Recherches contemporaines*, n°6, 2000-2001, pp. 217-254
- MONTEL (Nathalie), « L'agrandissement de Paris en 1860 : un projet controversé », in Florence Bourillon et Annie Fourcaut (éd.), *Agrandir Paris*, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la Ville de Paris, 2012, pp. 99-111.
- NICOL (Jean-François), « L'industrialisation de la commune de Saint-Denis, dans la seconde moitié du XIX^e siècle », mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction de Maurice LEVY-LEBOYER, Paris X-Nanterre, 97p.
- ORY (Pascal), *Les Expositions universelles de Paris*, Paris, Ramsay, 1982.
- ORY (Pascal), *1889, L'Expo universelle*, Bruxelles, éd. Complexe, 1989.
- PHILIPONNEAU (Michel), *La vie rurale de la banlieue parisienne, étude de géographie humaine, Thèse soutenue le 18 juin 1955*, Paris, Armand Colin, 1956, 593 p.
- PINÇON (Michel), PINÇON-CHARLOT (Monique), *Sociologie de Paris*, Paris, Éditions La Découverte, 2004, 121p.
- PINCHEMEL (Philippe), *La Région parisienne*, Paris, Puf, QSJ ?, 1979, n°1790, 128p.
- PINON (Pierre) & DES CARS (Jean), *Paris Haussmann. Le pari d'Haussmann*, éd. Picard, 1998, 365p.
- PINON (Pierre), *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, 367p.
- PINON (Pierre), *Places et parvis*, Paris, Imprimerie nationale, 1999, 158p.
- PINON (Pierre), *Atlas du Paris haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours* ; éd. Parigramme, 2002, 210 p.
- PINON (Pierre), *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, Paris, Le Passage-BNF-APUR-Paris Musées, 2004, 136p.
- PINON (Pierre), *Pierre-Louis et Victor Baltard*, Paris, MONUM, Éditions du Patrimoine, 2005, 212 p.
- PINON (Pierre), *Paris pour Mémoire : Le livre noir des destructions haussmanniennes*, Paris, Parigramme, 2012, 664 p.
- PLAIGNARD (A.) PROVEUX (Jean), « Les industries de Gennevilliers », D.E.S. de géographie, Institut de géographie de l'Université de Paris (George), 1961, 91p.
- POLESE (Mario), *Économie urbaine régionale*, Paris, Economica, 400p.
- REUCHET (Claude), « L'industrie à Pantin », D.E.S. géographie, Institut de géographie de l'université de Paris (Beaujeu-Garnier), 1966.
- RIALS (Stéphane), *Nouvelle histoire de Paris. De Troche à Thiers 1870-1873*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, Diffusion Hachette, 1985, 613p.
- RIOT-SARCEY (Michèle), PICON (Antoine), BOUCHET (Thomas), *Dictionnaire des utopies*, Paris, Larousse, 2006, 296p.
- RONCAYOLO (Marcel), « Une nouvelle histoire des villes », *Annales E.S.C.*, 6, 1977, pp. 1237-1254.
- RONCAYOLO (Marcel), *Histoire de la France urbaine. La ville aujourd'hui. Mutations urbaines et vie du citoyen*, Paris, Éditions du Seuil, octobre 1985, septembre, 2001, 904p.
- RONCALOYO (marcel), *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, folio essais, 1997, 285p.
- ROULEAU (Bernard), *Villages et faubourgs de l'ancien Paris, histoire d'un espace urbain*, Paris, Le Seuil, 1985, 276p.

- SEDILLOT (René), *Paris*, Paris, Fayard, 1962, 372p.
- SEMEA XV Société d'Économie Mixte d'Équipement et aménagement du XV^e arrondissement de Paris. Association syndicale du Front de Seine, *Le Front de Seine Paris XV^e*, Paris, Éditions Hervas, 1994, 117p.
- SERRAND (François), *Le pari des Halles de Paris*, Paris, Aubin Éditeurs, 2001, 276p.
- SINGER-KÉREL (J.), *Le coût de la vie à Paris de 1840 à 1914*, Paris, Armand Colin, 1961.
- SOULIGNAC (Françoise), *La banlieue parisienne. Cent cinquante ans de transformations*, Paris, études de la Documentation Française, 1993, 217p.
- SUTCLIFFE (A.), *The Autumn of Central Paris: The Defeat of Own Planning, 1850-1970*, Londres, Edward Arnold, 1970.
- TOURAINÉ (Alain) et al., « Mobilité des entreprises parisiennes en région parisienne », in *Cahier de l'IAURP*, Paris, 1968.
- TULARD (Jean), *Nouvelle histoire de Paris, le Consulat et l'Empire 1800-1815*, Paris, Hachette, 1979, 486p.
- TULARD (Jean), *Paris et son administration : 1800-1830*, Paris, Ville de Paris, Commission des Travaux historiques, 1976, 572p.
- VALANCE (Georges), *Haussmann le grand*, Paris, Flammarion, 2000, 362p.
- VAN BOQUE (Dimitri), *L'autobus parisien, 1905-1991*, Paris, Alcine, 1995, 461p.
- VARIN (Josette), *Bonneuil-sur-Marne, une histoire millénaire*, Paris, Éditions Servédis, 1988, 268p.
- VAUCHOT (Dorothée), *La chambre de commerce et d'industrie de Paris depuis sa création en l'an XI. Orientations bibliographiques*, CCOP, dactyl., 1990.
- VAUJOUR (J.), *Le plus grand Paris. L'avenir de la région parisienne et ses problèmes complexes*, Paris, PUF, 1970, 203p.
- VIGIER (Philippe), *Paris pendant la monarchie de Juillet, 1830-1848*, Paris, Hachette- Nouvelle Histoire de Paris, 1991, 607p.

Paris et le fleuve : batellerie, ports, canaux...

- ANDIA (Béatrice) de et TEXIER (Simon) (dir.), *Canaux de Paris (Les)*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, 222p.
- ANDIA (Béatrice de), ALEXANDRE (Arnaud), BOURA, (Stéphanie) dir., *La Seine et Paris*, Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 2000, 203p.
- ASTRUC (Jean), « Au fil des ans, au fil des eaux, le canal de l'Ourcq » in *En Aulnoy jadis*, n°2 1973, 15p.
- AUBERT (Jean), *Renseignements utiles sur le canal de l'Ourcq et la prise des eaux qui doivent l'alimenter*, Paris, Impr. de Regnaud, (s.d.), 301p.
- AUBERT (Jean), *La vie des bords de Seine*, Le Coteau, Éditions Horvath, (s.d.), 189p.
- AYME (Jean-Louis), LEROY (Christiane), DESRUES (Josette), COUFFY (Annick), Coll., *Reflets de la Seine impressionniste*, novembre 2008, catalogue du catalogue de l'exposition Rueil Malmaison, du 5 décembre 2008 au 9 mars 2009, Rueil Malmaison, Éditions du Valhermeil, 128p.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Paris, Seine », thèse de III^e cycle sous la direction de Bernard LEPETIT, E.H.E.S.S., 1995, 2 vol.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Classement, déclassement, reclassement des espaces urbains français (XIX^e-XX^e siècle). Le cas des parvis de cathédrales », in Chabaud Gilles éd., *Classement, Déclassement, Reclassement*, Limoges, Pulim, pp. 383-404.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Essai d'histoire urbaine : Paris et la Seine », *Cahiers du Centre de recherches historiques*, EHESS-CNRS, n° 17, octobre 1996, p. 123-130.
- BACKOUCHE (Isabelle), BACKOUCHE (Isabelle), « La Seine et Paris (1750-1850). Pratiques, aménagements, représentations », *Villes, histoire et culture*. Cahiers du Centre de Recherches Historiques sur la Ville,

Université des Sciences humaines de Strasbourg, n° 2/3, 1997, pp. 75-89.

- BACKOUCHE (Isabelle), « L'eau conquise : pratiques et représentations. Conclusion », Journée de l'École doctorale d'histoire de l'Université de Paris I coordonnée par Anne Conchon. Hypothèses 1997. Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 115-120.
- BACKOUCHE (Isabelle), *La trace du fleuve, La Seine et Paris*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, 430p.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Projets urbains et mémoire du fleuve (1840-1853) », in K. Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann : formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*, Paris, éditions Recherches, 2001, p. 110-122.
- BACKOUCHE (Isabelle), EUSTACHE (Sophie), *Morillon Corvol, une entreprise née de la Seine*, Paris, Les Éditions textuel, 2003, 192p.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Entrer dans Paris par voie d'eau. Usages et urbanisation du bassin de La Villette au XIX^e siècle », *Entrer en ville*, Noëlle Dauphin, Jean-Pierre Guihembet, Françoise Michaud-Fréjaville (eds), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, pp. 285-306.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Rassembler les hommes et partager l'espace : la Seine à Paris au XVIII^e siècle », *La Citta et il fiume (secoli XIII-XIX)*, a cura di Carlo M. Travaglini, Rome, école Française de Rome, 2008, pp. 221-227.
- BACKOUCHE (Isabelle), « From Parisian River to National Waterway: The Social Functions of the Seine, 1750-1850 », in *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*, edited by Christof Mauch and Thomas Zeller (Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2008), pp. 26-40.
- BACKOUCHE (Isabelle), « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX^e siècle », Éditions de l'E.H.E.S.S. in *Histoire & mesure*, janvier 2010, vol. XXV, pp. 47-86.
- BADAMTCHIAN (Chahram), « L'eau, l'industrie et le transport fluvial dans les vallées de la Seine et de l'Oise », doctorat de III^{ème} cycle de géographie sous la direction d'Yves Babonaux, Paris I, 1985.
- BAROZZI (Jacques) (dir.), *Les Canaux de Paris*, éd. Ville de Paris, 2007, 46 p.
- BEAUDOIN (François), *La Batellerie et Conflans Sainte-Honorine*, Conflans-Sainte-Honorine, Association des Amis du Musée de la Batellerie, 1976, 96p.
- BEAUDOIN (François), *Paris et la batellerie*, Éditions maritimes & d'Outre-Mer, Publication réalisée à l'occasion de l'exposition « *La batellerie à Paris du XVII^e siècle au XX^e siècle* », organisée par le Musée de la batellerie et la bibliothèque publique d'information au Centre Georges Pompidou du 7 février au 29 mai 1979.
- BEAUDOIN (François), *Paris/ Seine*, écrit à bord du *Cachet*, Paris, Nathan, aux éditions de la Martinière, juin 1988.
- BEAUDOIN (François), « La canalisation de la Seine par barrages mobiles éclusés au XIX^e siècle », dans les *Cahiers du Musée de la batellerie*, n°2, décembre 1988, pp. 9-21.
- BEAUCIRE (Catherine), « L'aménagement industriel et urbain de Gennevilliers », Mémoire pour servir à l'obtention du doctorat du III^{ème} cycle de géographie sous la direction du professeur Dézert, Université de Paris-X Nanterre, septembre 1984, 226p.+vol. avec cartes.
- BEAUX (M.F.), « Étude bibliographique sur le port de Paris et la Seine », mémoire de l'Institut national des techniques de la documentation, sous la direction de M. Roussier, 1959.
- BELTRAN (Alain), *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, 786p.
- BERGERON (Louis), « Approvisionnement et consommation à Paris sous le second Empire », *Mémoire des Fédérations des sociétés historiques et archéologique de Paris et de l'Ile-de-France*, t.14, 1963, pp.197-232.
- BERTIER de SAUVIGNY (Guillaume de), « Le mouvement de la population de Paris sous la Restauration », *Bulletin de la Fédération de la société de l'Histoire de Paris et de l'Ile - de - France*, 1972-1973, pp.139-167.
- BERTIER de SAUVIGNY (Guillaume de), *La restauration 1815-1830*, Paris, Hachette, Nouvelle histoire de

- Paris, 1977, 525p.
- BRUNET (Annie), NIEZSPOREK (Jacques), RATARD (Michel), *Le port de Gennevilliers, des origines à nos jours*, Gennevilliers, mai 1987.
- BRUNO (A.) et COUQUAND (R.), *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, Éd. C.N.R.S., 1982, 915p.
- Canaux parisiens (Les)*, Mairie de Paris, 1987, 24p.
- CANDAU (Claude), « Le port aval de Paris : Gennevilliers », mémoire de D.E.S. géographie, Institut de géographie de l'université de Paris, sous la direction de Pierre George, 1959, (IGUP : D153).
- CASSELLE (Pierre), *Paris républicain 1871-1914*, Paris, BHVP-Hachette, 524p.
- CEBRON de LISLE (Philippe), *L'eau à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, 1991, 742p.
- CHAMPION (M.), *Les inondations en France depuis le VII^e siècle jusqu'à nos jours la restauration*, Paris, Dalmant-Dunod, 1858-1864, 6 vol.
- CHEVALIER (L.), *La formation de la population parisienne au XIX^e siècle*, Cahier I.N.E.D., n°10, Paris, P.U.F., 1950, 312p.
- COBB (Richard.), « The Seine », *Paris and its provinces, 1792-1802*, London, Oxford University Press, 1975.
- DEBUFFLE (P.), *Les travaux de Paris (1814-1830), recherches sur la politique d'urbanisme de la ville de Paris sous la restauration*, thèse de l'École des Chartes, 1974, 357p.
- De La GARDE (Jacques), *Les canaux de l'Ourcq, itinéraires touristiques*, Guignes, Sauvegardes des monuments, 1991, 200p.
- DELAGNEAU (Alain), « Intégration des canaux du tissu urbain », mémoire de maîtrise, Université Paris VIII, Institut d'urbanisme de l'Académie de Paris sous la direction de M. COQUERY et A.C. DECOUFLE, janvier 1981, 119p.
- DEMING (Mark), *La halle aux blés de Paris (1762-1813)*, Bruxelles, 1984, 212p.
- DIFFRE (Philippe), « Histoire de l'alimentation en eau de Paris », *Bulletin du bureau de recherches géologiques et minières*, 1967, pp.3-22.
- DJIAN (Annie-Brigitte), « Naissance et croissance d'une ville ouvrière, Gennevilliers », Rapport, E.N.S.B.A., Unité pédagogique, N°6, mémoire de III^e cycle, juin 1972.
- DROGNE (M.), *Les Ponts de Paris*, Commission des inondations, Paris, Dunod, 1910.
- DUPLOMB (Charles), *Histoire générale des ponts de Paris*, Paris, Flammarion, 1910.
- FAURE (Alain), « L'industrie à Paris : La Villette », in J.M. Jenn (éd.), *Le XIX^e arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la Ville de Paris, 1996, pp.91-112.
- FEUGERE (E.), *L'octroi de Paris. Histoire et législation*, Paris, Berger-Levrault, 1904, 678p.
- FOURNIER (Stéphane), « L'évolution du trafic sur l'Oise de 1881 à nos jours », mémoire de maîtrise sous la direction d'Alain PLESSIS, Nanterre, Juin 1992.
- FRANCOIS (Emmanuelle), « Le XIX^e 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.
- GAILLARD (Jeanne), « Paris, la ville (1852-1870) », thèse de Paris X-Nanterre présentée le 27 février 1975, 676p.
- GAILLARD (Jeanne), *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, L'Harmattan, 528p.
- GANDAU (Claude), « Le port de Gennevilliers », D.E.S. sous la direction de M. GEORGE, Université de Paris, 1959.
- GAYDA (Marc), *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, 127p.
- GODIN (Julien), « La politique du logement à Gennevilliers, acteurs et formes de la construction 1945-1963 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction d'Annie Fourcaut et Jean-Louis Robert, Paris I-Panthéon-Sorbonne/CRHMSS, 250p.

- GRETTIER (F.) et TOUCHE (Dominique), *Bassin de la Villette*, A.P.U.R., 1974, 78p.
- GRABER (Frédéric), *La délibération technique – Disputes d'ingénieurs des Ponts et Chaussées sous le Consulat-L'affaire du canal de l'Ourcq*, thèse de doctorat en histoire, EHESS, 2004.
- GRABER (Frédéric), « 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.
- GRABER (Frédéric), « La qualité de l'eau à Paris, 1760-1820 », in *Entreprises et Histoire*, n°50, avril 2008, pp. 119-133.
- GRABER (Frédéric), *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS éditions, 2009, 417p.
- GRABER (Frédéric), « Diverting Rivers for Paris (1760-1820) – Needs, Quality, Resistance », in Stéphane Castonguay & Matthew Evenden (éds.), *Urban Rivers: Remaking Rivers, Cities and Space in Europe and North America*, University of Pittsburgh Press, 2012, pp. 183-200.
- GUILLEMOT (E.), « Le premier projet de Paris port de mer » in *Les plans et mémoires de la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France*, t.2, 1950, pp.229-265.
- GUILLERME (André), « Le testament de la Seine », *Revue de géographie de Lyon*, 65, 1990, pp.240-250.
- HERVET (Jean-Pierre), MERIENNE (Patrick), *Les canaux de Paris*, Éditions Ouest France, 125p.
- Histoire d'eau à l'usine de Colombes*. Syndicat International pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (S.I.A.A.P.) - Musée d'Art et d'Histoire de Colombes, Exposition présentée par le Musée municipale d'Art et d'Histoire de Colombes du 17 septembre au 20 décembre 1997, Gennevilliers, septembre 1997, 143p.
- HUGUENEY (Jeanne) « Les Halles Centrales de Paris au XIX^e siècle », *La vie urbaine*, 2, avril-juin 1968.
- JOUANIQUE (F.), « L'organisation administrative du Port de Paris », Mémoire déposé à l'Institut des sciences Politiques, n°1242, 1955.
- La Chambre de commerce et d'industrie de Paris. 1803-2003. Histoire d'une institution*, Paris, Librairie Droz S.A., 2003, 348p.
- LACORDAIRE (Simon), *Les inconnus de la Seine. Paris et les métiers de l'eau*, Paris, Hachette, 1985,306p.
- LAFFU (Michel), « Le bilan du rôle des chemins de fer dans le développement de la Belgique du XIX^e siècle », in *Histoire économie et société*, 1992, 11^e année, n°1, *Les transports terrestres en Europe Continentale (XIX^e-XX^e siècles)*, pp.81-90.
- LALANDRE (Alexandre), « Histoire du port de Gennevilliers des origines à aujourd'hui », maîtrise sous la direction de François CARON, Paris-IV-Sorbonne, juin 1997, 138p.
- LALANDRE (Alexandre), « Le port de Paris, déclin ou mutation, un port en quête d'identité », mémoire de DEA d'histoire contemporaine sous la direction de François Caron, Paris-IV-Sorbonne, session de juin 1998, 135p.
- LALANDRE (Alexandre) ROBLIN (Laurent), *Les ports de Paris et d'Ile-de-France*, Rennes, Éditions Ouest France, 2004, 127p.
- LANGLET (Jean), *Centrale de Gennevilliers 1919-1991*, Groupe Régional de Production Thermique de la Région Parisienne (G.R.T.P.), septembre 1991.
- La Seine et son histoire en Ile de France*, Paris et Ile-de-France, mémoire, Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de l'Ile de France, Paris, 1993, tome 45.
- LAVEDAN (Pierre), *Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Association pour la publication d'une histoire de Paris, diffusion Hachette, 1993, 2^e édition 732p.
- LAVEDAN (Pierre), *La question du déplacement de Paris et du transfert des Halles au conseil municipal sous la Monarchie de Juillet, Commission de la ville de Paris, sous-commission de recherche d'histoire municipale contemporaine*, IX, Paris, 1969, 139p.
- Le Canal de l'Ourcq, hier, aujourd'hui, demain (actes du colloque des 14 et 15 décembre 2002)*, Au fil de l'Ourcq (AFLO)
- LEMERCIER (Claire), *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.
- LE SUEUR (Bernard), « Les péniches-mariniers du nord », 1850-1950, thèse de III^e cycle, E.H.E.S.S., 1982, 2 vol.,+ annexes.
- LESUEUR (Bernard), *Conflans-Sainte-Honorine : histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, avant-propos de Michel ROCARD, préface de François BEAUDOIN, Paris, L'Harmattan, 1994.
- LEMOINE (Bertrand), *Les Halles de Paris : histoire d'un lieu, les péripéties d'une reconstruction, la succession des projets, l'architecture d'un monument, l'enjeu d'une cité*, Paris, l'équerre, 1980, 283p.
- LEMOINE (H.), « Les quais et les ports de Paris d'autrefois », *Bulletin de la société de l'histoire de Paris et de l'Ile-de-France*, 54^e année 1927, pp. 30-42.
- LERI (J.M.), « Aspects administratifs de la construction des marchés de la ville de Paris, 1800-1850 », *Bulletin de la société d'histoire de Paris et de l'Ile-de-France*, 1976-1977, pp.171-190.
- LERI (J.M.), *Les berges de la Seine. Politique d'urbanisme de la ville de Paris*, 1981, 61p.
- LE SUEUR (Bernard), « Péages et navigation en Seine jusqu'aux débuts du XIX^e siècle », in *Cahier du Vieux Maisons*, décembre 1986.
- LE SUEUR (Bernard), *La canalisation de la Seine à partir du bief de Suresnes*, Cergy, 1989.
- LE SUEUR (Bernard), « La navigation en Basse-Seine au début du XIX^e siècle », in *Cahier des Amis du Musée de la Batellerie*, n°25, novembre 1989.
- LE SUEUR (Bernard), *Conflans-Sainte-Honorine, histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, Paris, L'Harmattan, 1994, 502p.
- LORION (A.) « La vie et l'œuvre d'un grand ingénieur parisien, M.C. Lamandé, 1776-1837, *Annales des Ponts et Chaussées*, mai-juin 1964, pp.273-284.
- LORION (A.), « Grands ingénieurs parisiens et leur œuvre, 1800-1815 », *Revue de l'Institut Napoléon*, Avril 1965, pp.363-372.
- MARGAIRAZ (Dominique), « La formation du réseau des foires et des marchés : stratégies, pratiques et idéologies », *Annales E.S.C.*, 6, novembre 1986, pp.1215-1242.
- MELON (R.), *Le port urbain de Paris et ses annexes*, mémoire pour le diplôme supérieur de Géographie, sous la direction de M. Pierre Georges, juin 1951.
- MERGER (Michèle), « 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^e-XX^e 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, 425p.
- MÉRILLE (Michel), *Le canal de l'Ourcq. Vie et anecdotes*, Paris, Amarco éditions, 1966.
- MILLARD (Jean), *Paris, histoire d'un port, du port de Paris, au Port autonome de Paris*, Paris, l'Harmattan, 1994.
- PELLERIN (Claude), *La Douane à Paris 1790-1850*, Paris, Association pour l'histoire de l'Administration des Douanes françaises et le Centre de formation technologique de la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris, 1981, 114p.
- PERULLI (Mireille), *La Seine à Paris « Quatre petits métiers » traditionnels. Les gagne – deniers des ports. Les porteurs d'eau, les bouquinistes*, *Diplôme de l'École de en Ethnographie française*, sous la direction de Suzanne TARDIEU-DUMONT, maître de recherche au C.N.R.S., Paris, 1982, 234p.y
- PAOLI (D.), *Contribution à l'étude de la région parisienne. Le port de Paris. Sa fonction urbaine. Son rôle dans la vie de la région*, Université de Paris, Institut d'urbanisme, sous la présidence de monsieur le professeur Sentenac, mémoire n°610, 1959, 138p.
- PRADE (Marcel), *Histoire administrative des ports de Paris*, Ministère des transports, direction des routes, 1982, 147p.
- RATCLIFFE (Barrie Michael), « The business elite and the development of Paris: interventions in ports and

- entrepôts, 1814-1834 », *Journal of European economic history*, 1985, pp.95-142.
- Réseau fluvial de la Ville de Paris, Paris, Mairie de Paris, direction de la protection de l'environnement, Section des canaux, 1991, 56p.
- RONCAYALO (Marcel), « Preludio all haussmassazione Capitale e pensiera urburo in Francia interno al 1840 », *Le città capitali*, Rome, a cursa di lesure, 1985, pp.133-147.
- La Seine et son histoire en Ile-de-France*. Acte du 7^e colloque de la Fédération, Conflans – Sainte-Honorine, 5-6 décembre 1992, Mémoire de la fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France, 45, 1994, 528p.
- Van DEPUTTE (Jocelyne), *Ponts de Paris*, Paris Musée, Éditions Sauret, Édition Vittoria (Espagne), mai 1994.
- VANNEPH (Alain), *Les activités liées à la proximité du port de Gennevilliers*, mémoire d'études et de recherches (2^{ème} cycle) sous la direction du Professeur M. Jean Bastié, session juin 1968, 135p.

Revue scientifique :

Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.

Annales des Ponts-et-Chaussées.

British Journal for the History of Science.

Bulletin du bureau de recherches géologiques et minières.

Bulletin de la Fédération de la société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France.

Cahiers du Musée de la batellerie.

Économie et humanisme.

Entreprises et Histoire.

Flux

French historical studies.

Histoire, Économie et Société.

Histoire & Mesure.

Journal of European economic history.

Le Moniteur.

Recherches contemporaines.

Revue économique.

Revue d'économie financière.

Revue historique.

Revue d'histoire consulaire.

Revue d'histoire des chemins de fer.

Revue d'histoire économique et sociale.

Revue d'histoire moderne et contemporaine.

Revue du Nord.

Social Studies of Science.

Sociologie du travail.

Technology and Culture.

Tracés.

ANNEXES :

Avertissement

Les annexes II, III et IV correspondent à des textes qui ont été finalement retirés du volume principal. Il s'agissait certes, d'alléger le texte, mais d'autres considérations ont joué. En effet, il nous est apparu que certains textes pouvaient faire doublon, comme dans le cas de l'annexe relative au transport fluviomaritime. Toutefois, ce texte illustre un aspect insolite de la navigation parisienne, qui a d'ailleurs fortement marqué les contemporains, et méritait de ce fait d'être retenu en annexe. La partie concernant le port d'Ivry a été enlevée du texte principal, car elle entrait de manière excessive dans le détail des relations entre l'entrepreneur et la chambre de commerce de Paris, et s'éloignait trop de la problématique principale relative à l'intermodalité. Les analyses de trafic étant déjà très nombreuses dans la thèse, par souci d'allègement du texte, il nous a semblé plus opportun d'intégrer dans l'annexe IV les statistiques de la section immédiatement en aval de Paris. Cette partie offre des informations complémentaires.

ANNEXE I : LE PORT ET LES HOMMES.

La relation entre le port et les habitants de la région parisienne pouvait s'envisager selon trois dimensions : les ouvriers des ports, c'est-à-dire ceux qui se chargeaient de son fonctionnement, le transport par bateaux, et enfin il convient de s'interroger sur la contribution de l'activité portuaire à l'économie de la région. Au fond, la question du port et des hommes revient à s'interroger sur le rôle réel de celui-ci sur l'économie locale, a-t-il été décisif au développement parisien...

1. La question ouvrière.

a) Les débardeurs.

Le port de Paris est demeuré longtemps avec un outillage assez sommaire, ce qui signifiait que la plupart des transbordements s'effectuait à bras d'hommes. Il y avait différents types de ces « dockers » fluviaux. L'appellation la plus générale est celle des débardeurs, ils avaient pour tâche de débarquer les marchandises des bateaux, les trains de bois. On distinguait ceux chargés de mettre en pièce les bateaux descendants chargés de bois, les

déchireurs. Ceux chargés de faire passer sous les ponts les trains de bois, étaient appelés les lâcheurs. La population des débardeurs était ainsi répartie ¹¹:

Port de Bercy : 112

Port de la Rapée : 92

Port aux Vins : 40

Ports des Tuileries : 60

Clichy-la-Garennnes : 10

Choisy-le-Roi : 30

Canal Saint-Martin : 12

Déchireurs de bateaux :

Ile des Cygnes : 150

Gare Saint-Denis : 6

Bassin de l'Arsenal : 6

Bassin de la Villette : 5

Sur divers ponts : 11

Lâcheurs de trains :

Port des Invalides : 17

Port des Tuileries : 14

Ces ouvriers étaient organisés en corporation jusqu'à leur suppression dans les années 1860. Les travaux effectués étaient pénibles et exigeaient une grande force physique. Le débardeur s'appelait *coltineur* lorsqu'il déchargeait le charbon dans une corbeille qu'il portait sur l'épaule, la tête protégée d'un capuchon de camelot, un *malfrat* quand il portait du plâtre, un *dérouleur* s'il débarquait des fûts de vin et un *trimardeur* s'il dépeçait un train de bois, un fort¹² s'il chargeait des pommes et *carapata* s'il se faisait haleur des canaux... Il fallait les différencier des « prolétaires », les *ravageurs* qui cherchaient dans la boue des rives du fleuve des matières perdues qui s'y sont déposées : cuivre, étain, plomb, voire or et argent provenant de fragments de toutes sortes d'objets (clous, épingles, boutons de guêtres...). On évaluait leur nombre à six dans l'Ile Saint-Louis, trois dans la Cité, cinq au pont Saint-Michel et deux à l'Hôtel-Dieu. La population vivant exclusivement de la rivière s'élevait donc à cette époque

¹¹ AMB, C76-4-18, « Paris hors de l'eau », *L'Illustration*, Journal Universel, 21 avril 1843, p.120.

¹² Voir note précédente.

à 670 personnes, mais il fallait inclure toute une série de métiers liés au fleuve.

La profession de « *dérouleur* » était apparue avec les ports. Pour ce qui était des communes de Charenton au XVIII^{ème} siècle puis de Bercy et Charenton, Philippe Ruer¹³ dans son article sur les ouvriers de ces ports, nous fait remarquer que le terme était assez rare, substitué fréquemment par ceux de « *compagnons de rivières* », « *gagne deniers* » ou encore « *journaliers* ». Quoiqu'il en soit, elle consistait au chargement et au déchargement des bateaux qui accostaient. La profession était doublement réglementée au siècle des Lumières par le bureau de la Ville de Paris ainsi que par la justice du seigneur de Bercy. Ces règlements en général touchaient les tarifs applicables, ceux de la justice de Bercy étant moins favorables que ceux du prévôt des marchands de la Ville de Paris. Un désaccord survenu le 6 mai 1790 confrontant Pierre François Germain, préposé à la charge des vins sur le port des Carrières et Alexis Blu, gagne-deniers travaillant au chargement et au déchargement des vins sur le port a permis à Philippe Ruer d'entrevoir l'organisation du travail. Le port était dirigé par Pierre François Germain occupant la fonction de préposé à la charge des vins. Les dérouleurs étaient rémunérés à la pièce, les tarifs normaux étant de 5 sols pour une pièce chargée ou déchargée. Le prix augmentait en cas de problèmes particuliers tels que le transfert par bachot entre le bateau et le quai, l'augmentation de la distance de roulage, différence importante de niveau entre le bateau et le quai... Le préposé prélevait 20% sur les tarifs. Le conflit intervenait pour les cas difficiles alors que les déchargeurs voulaient conserver le profit de la peine en plus. La Commune de Charenton avait rédigé toute une série de règlements à partir des années 1830¹⁴. On sait que les dérouleurs étaient organisés en corporation et qu'il leur arrivait de faire pression sur les clients afin d'augmenter les prix des déchargements malaisés. Ce premier règlement ne paraissait pas suffisamment strict puisque la municipalité de Charenton en rédigea un plus restrictif en 1845 stipulant l'interdiction des coalitions et grèves et précisant les peines en cas de non-respect de cette règle. Ce règlement ne fut cependant pas appliqué très longtemps, un nouvel arrêté d'avril 1847 proclama la dissolution de la corporation des dérouleurs fondant à sa place une compagnie de portefaix, dont les membres n'étaient plus protégés de la concurrence. Dans le même temps, naissait à Bercy le 24 janvier 1842 la société Digue, Vache et compagnie, dérouleurs sur le port de Bercy.

La comparaison entre les deux systèmes était très révélatrice. En ce qui concernait les conditions d'accès, les dérouleurs de Charenton étaient rassemblés en une véritable

¹³ Philippe Ruer, « Un métier de l'eau : les dérouleurs sur les ports de Charenton et de Bercy (XVIII^e-première moitié du XIX^e) », pp.247-255.

¹⁴ Le premier dont nous disposons date de 1831. Mais rien n'indique qu'il s'agissait du premier.

corporation, on retrouvait tous les éléments hors mis la hiérarchie entre apprentis, compagnons et maître. Le nombre de places était limité. Il fut ramené de 90 en 1831 à 60 en 1845 et personne d'autres que les membres de la corporation n'étaient autorisés à travailler sur le port. Plusieurs conditions devaient être remplies pour être admis à travailler : une place devait être vacante, avoir plus de 18 ans et moins de 36 ans. Le candidat devait être susceptible de présenter un certificat délivré par la mairie de domicile et de bonne vie et mœurs. Ces ouvriers dépendaient directement de la préfecture de la Seine, Cette médaille devait être portée ostensiblement à partir de 1845, tous étant dans l'obligation de posséder une médaille pouvant attester de leur bonne conduite. Le cumul des emplois était prohibé, et un membre d'une confédération, ne pouvait faire partie d'une autre. Une clause financière clôturait cette liste de conditions : tout ouvrier, à sa réception devait verser.

Les conditions d'accès pour travailler au port de Bercy étaient presque aussi strictes. La limite d'âge était effectivement plus élevée, c'est-à-dire 21 ans, il n'y avait pas de limite d'âge supérieure. Il fallait résider dans la commune, être doté des certificats et de la médaille, à la nuance près que le port de cette dernière n'était pas obligatoire. Le nombre d'adhérents était limité, la compagnie accueillait tout de même 120 membres. L'admission s'effectuait en revanche sur avis des gérants de la société, des chefs d'équipe et de délégués désignés par les négociants, autrement dit les clients. Un ouvrier s'étant froissé avec un négociant, avait par conséquent peu de possibilités de voir sa candidature agréée. Le montant des droits d'admission, qui s'élevait à 200 francs, était très haut, en lui-même, le montant constituait un obstacle. « *Que ce soit aux Carrières de Charenton ou à Bercy, tout concourt à la sélection des déchargeurs. Les moyens physiques, la moralité et la conduite, les moyens financiers permettent de sélectionner de « bons ouvriers*¹⁵.» Ce qui distinguait le mode de recrutement de ces deux ports résidait dans le choix qui relevait du maire aux Carrières, et des négociants à Bercy. La société Digue à Bercy risquait donc fort de perdre sa clientèle dans le cas où elle passait outre les souhaits des marchands.

En ce qui concernait les conditions de travail, Philippe Ruer commente : « *Une des caractéristiques de la corporation est de réserver et de protéger le travail de la branche dans laquelle elle opère*¹⁶.» Il y avait un certain flou dans le règlement de 1831 à Charenton au sujet d'un éventuel monopole des déchargeurs. Celui de 1845 était beaucoup plus clair indiquant explicitement que les ouvriers munis de leur médaille étaient les seuls autorisés à travailler. La corporation bénéficiait de cette façon d'un monopole en étant assurée de tout le

¹⁵ *Ibid.*, p.249.

¹⁶ *Ibid.*

travail existant sur le port. Les membres de la corporation étaient donc préservés du chômage. La société Digue précisait qu'elle ne souhaitait pas former un monopole, pourtant il s'agissait bien de cela dans les faits. Faire appel à cette société présentait quelques avantages pour un négociant. Il avait la certitude de disposer de bons ouvriers, la société offrait une caution pouvant couvrir d'éventuels dégâts avec une répartition journalière du travail. Le négociant était en outre sûr de disposer d'un nombre suffisant de déchargeurs en temps voulu et au lieu voulu. « *Faire appel à la société Digue c'est éviter les pertes de temps (recrutement, salaires) tout en s'assurant de la qualité du travail. Quel particulier pouvait apporter autant de garanties* ¹⁷? » Une hiérarchie régissait les deux corporations.

Dans le cas de Charenton, un commandant du port nommé par le maire à partir d'une liste de candidats proposés par le commerce et les ouvriers du port remplissait trois tâches : le contrôle de la présence des ouvriers, il pouvait réquisitionner les absents en cas d'effectif insuffisant ; la répartition du travail entre les équipes et la direction des travaux du port ; la distribution des salaires en fin de journée, s'il avait la responsabilité de ces salaires, mais il n'avait aucun pouvoir sur les prix. La hiérarchie à Bercy était d'une plus grande complexité. Trois associés gérants dirigeaient la société, deux avaient des attributions plus étendues que le troisième. La raison sociale de la société était effectivement « *Société Digue Vache et Compagnie* ». Ils étaient les seuls à avoir la signature et à pouvoir gérer les fonds de la société. Ils traitaient tous les travaux avec les commerçants et effectuaient la répartition entre les équipes. Le sieur Vache assurait en outre la fonction de caissier tandis que le sieur Digue assumait la direction de l'une des deux sections du port. La seconde section était conduite par le dernier associé gérant, un certain M. Genou. Les ouvriers travaillaient par équipes de 9 hommes conduites par un chef d'équipe, sachant qu'il y avait 12 équipes pour l'ensemble du port. Les chefs avaient des fonctions administratives en plus de la direction de leur équipe. Ils pointaient le travail réalisé et permettaient le règlement des prestations. Ils étaient en outre responsables des incidents pouvant se produire du fait de leur fonction de chef d'équipe, ils devaient les signaler immédiatement au commerçant concerné.

La hiérarchie dans la société Digue était par contre bien plus rigide qu'à Charenton, il ne fallait pas perdre de vue qu'il s'agissait d'une société privée qui devait démarcher pour avoir du travail. Elle devait faire appel à toutes ses compétences pour être efficace et obtenir le plein emploi pour ses associés. Le monopole qu'elle paraissait vouloir acquérir n'était pas de fait comme aux Carrières, mais ne pouvait s'obtenir que progressivement par la

¹⁷ *Ibid.*, p.250.

démonstration des avantages que proposait la société.

Les horaires de travail n'étaient pas évoqués dans les règlements de Charenton au contraire de celui de la société Digue informant très largement sur le rythme de travail. Les horaires variaient en fonction des saisons. Les travaux débutaient à 7 h du matin l'hiver¹⁸. Ils commençaient une heure plus tôt l'été. Les horaires de fin de travail n'étaient pas indiqués, mais ils ne devaient pas se prolonger au-delà de la tombée de la nuit en hiver et de 19 h en été¹⁹. Il y avait deux pauses : une le matin de 9 à 10 h et une autre l'après-midi de 14 à 18 h. Même si la coupure traditionnelle de midi n'était pas respectée, ces pauses permettaient de diviser la journée en trois périodes à peu près égales. Les journées étaient donc, malgré ces coupures, assez longues, proches de 11 heures l'hiver et de 13 heures l'été : « *C'était beaucoup pour un travail qui était tout sauf reposant*²⁰ .»

Deux facteurs caractérisaient la question salariale à Charenton et à Bercy : travail en communauté et travail à la tâche, ce qui divergeait, c'était la méthode pour fixer les prix. La base était fixée par la préfecture de police à Charenton même s'il pouvait y avoir des négociations entre les associés gérants et les commerçants. Les travaux étaient toujours rémunérés à la tâche, c'est-à-dire au tonneau chargé ou déchargé. Une grille déterminée fixait les tarifs à appliquer²¹. Le travail en équipe était une nécessité en raison du poids des tonneaux. Le prix du travail était perçu par le chef des dérouleurs à Charenton et par le caissier, M. Vache à Bercy, l'un des associés gérant. Il était après divisé en parts et réparti journalièrement. Une part et demie était versées à Charenton au chef des dérouleurs, une demi-part servant à entretenir et remplacer le matériel nécessaire aux opérations de transbordement. Ceux qui avaient travaillé ce jour-là avaient droit à une part, mais également les victimes d'un accident de travail. Les blessés graves percevaient leur part dans tous les cas, les autres devaient être présents aux appels. Le système différait un peu à Bercy. Les deux principaux gérants, messieurs Digue et Vache obtenaient chacun deux parts alors que le troisième gérant, M. Genou n'en obtenait qu'une et demie²². Six parts étaient destinées à un fonds de secours et six autres servait de réserve et pour l'entretien du matériel. Les ouvriers ayant participé aux travaux étaient les seuls à recevoir une part.

b) La protection sociale.

¹⁸ Soit du 1^{er} novembre au 28 février.

¹⁹ Du 1^{er} mars au 31 octobre.

²⁰ *Ibid.*, p.251.

²¹ Cette méthode existait déjà avant la Révolution.

²² *Ibid.*

Il existait dans tous les cas un système de protection sociale plus ou moins développé. Les deux règlements de Charenton prévoyaient que tout ouvrier blessé continuait à percevoir son salaire comme les autres dérouleurs. Mais, les règlements n'envisageaient rien pour ce qui était des maladies professionnelles. Le système de protection sociale était plus élaboré à Bercy. Une caisse de secours existait comme on l'a vu précédemment, elle était en outre alimentée régulièrement. Elle était destinée à rémunérer un médecin chargé de donner des soins à tous les associés dont l'État l'exigeait. Peu importait si l'État de santé avait été causé par la profession ou non. La couverture sociale était plus favorable à Bercy qu'à Charenton même si l'attribution de secours n'était pas automatique.

c) La discipline.

La discipline prenait deux visages : la discipline intérieure qui réglementait et réprimait les manquements aux conditions de travail, mais aussi celle régissant les relations entre les dérouleurs et commerçants.

Sur le plan intérieur, hors mis les conditions d'accès évoquées précédemment, le règlement de 1831 se montrait discret, contrairement à celui de 1845 plus explicite. Ce dernier comportait de nombreux cas de radiation, en particulier dans le domaine du comportement individuel et du travail. Le vol sur le port ou toute condamnation à des peines correctionnelles ou autres était à Bercy un motif de radiation. La société cherchait en effet à conserver sa réputation. Tout retard ou absence non justifiés entraînaient une amende de 2 francs. Six amendes dans l'année entraînaient l'exclusion.

Pour ce qui était de la discipline extérieure, le règlement de 1845 était très précis à Charenton. Trois articles concernaient cette question. L'accès aux bateaux était en effet prohibé sans autorisation préalable du propriétaire. Les dérouleurs n'étaient pas autorisés à négocier les prix avec les commerçants. Des tarifs plus élevés étaient formellement interdits. L'article 25 défendait absolument les coalitions et les grèves. Les articles concernés du code pénal étaient cités ainsi que les peines encourues. La société Digue ne prévoyait pas de plan spécial sur ce point. Il y avait toutefois l'obligation d'intervenir sur le port pour porter secours en cas de catastrophe²³.

Le maire de Charenton présenta le 5 avril 1847 dans un long préambule les raisons pour laquelle la société des dérouleurs était dissoute car elle avait toutes les caractéristiques

²³ Et plus particulièrement les incendies.

d'une corporation, ce type de corporation n'étant pas autorisé. En remplacement, il décidait de fonder une corporation de portefaix libres. Pourtant la société des dérouleurs était régie par les règlements municipaux et sur 17 articles de la nouvelle compagnie, la moitié débutait par un mot restrictif²⁴. Les conditions d'accès avaient été complètement libérées, il n'y avait plus de droits d'entrée, mais seulement une simple déclaration à la mairie, le certificat à la mairie n'était ainsi plus nécessaire. Le port de la médaille de la Préfecture de Police demeurait obligatoire. Tout propriétaire avait en outre le droit de faire décharger ses bateaux par ses ouvriers. Le monopole du travail disparaissait pour le portefaix.

Les conditions de travail selon Philippe Ruer s'étaient fortement dégradées, ainsi la hiérarchie n'existait plus, mais les ouvriers devaient trouver eux-mêmes du travail sans être pour autant autorisés de démarcher, devant attendre que le client vienne à eux. Le client n'étant en outre plus assuré, rien ne pouvait remédier à cela car coalitions, grèves et autres moyens de pression étaient encore interdits. La pénibilité du travail s'en trouva aggravée, le chargement des voitures ne pouvait plus s'effectuer sur le port, mais devait s'effectuer seulement sur les rampes d'accès sans embarrasser la voie publique, d'où des pertes de temps et donc d'argent. Les salaires étaient encore fixés au détail, mais perçus directement par les dérouleurs. La protection sociale avait été complètement abrogée, remettant de ce fait en cause les conditions de vie de cette population. Le moindre accident signifiait l'immobilité pendant un certain temps sans aucune ressource. Ce nouveau règlement était un rude coup porté à ces ouvriers, même si les précédents étaient moins favorables que celui de la société Digue, ils présentaient au moins le mérite de fournir un travail régulier avec une sécurité sociale minimale. Or avec la libéralisation, ce n'était plus le cas, des marchands étaient devenus les maîtres du port de Charenton et pouvaient casser les prix en employant leurs propres ouvriers, si tel était leur souhait.

La comparaison entre les deux ports était tout à fait saisissante. Au port de Charenton, pourtant toujours dirigé par l'autorité publique, la situation des ouvriers n'avait cessé de se dégrader, avec la libéralisation, ils perdaient le monopole et la sécurité sociale, tandis qu'à Bercy, c'était les dérouleurs qui prenaient leur destin en main en s'organisant et étaient parvenus à se donner de meilleures conditions de vie et de travail que dans beaucoup d'autres industries²⁵.

Le port de Paris n'était pas seulement remarquable de par le transport de marchandises, mais également par le transport de personnes.

²⁴ *Op. cit.*, p. 253.

²⁵ *Ibid.*, p.254.

2. Transport de voyageurs.

Lorsque l'on parle du « port de Paris », ou des « ports de Paris, on n'inclut le plus souvent pas le transport de voyageurs. Le port de Paris concerne surtout les marchandises. Cette analyse est relativement valable pour ce qui touche la banlieue, bien que la navigation de plaisance est loin d'être négligeable et mériterait une étude à elle seule, mais cette analyse est beaucoup moins juste si l'on considère Paris intra-muros, ne serait-ce en considérant le tourisme. Toutefois, là encore, cette histoire mériterait une thèse en elle-même avec l'étude des compagnies de transports, ainsi que l'étude des bateaux omnibus, histoire touchant les transports collectifs parisiens. Encore faut-il noter que les recherches traitant des transports parisiens au XIX^{ème} siècle ne s'intéressent étrangement guère à ces aspects.

Le service des voyageurs était assuré sur le fleuve par la compagnie des Bateaux-Parisiens, dont le siège était 125, avenue de Versailles à Paris, fondée en 1867 sous le nom de Compagnie Lyonnaise des « mouches » ou Bateaux-Omnibus ayant son siège à Lyon et devenue, en 1872, compagnie des Hirondelles et des Mouches²⁶. La société employait 392 personnes en 1907 pour le service roulant, 30 au garage, sans compter les nombreux auxiliaires. Une compagnie rivale disposait de trois services : 1° d'Auteuil-Charenton (rive droite) ; 2° Auteuil-Austerlitz (rive gauche) ; 3° Pont-Royal-Suresnes. Les bateaux employés d'avril au 1^{er} octobre 1907 étaient au nombre de 52 répartis de la manière suivante : 29 sur Charenton, 14 sur Austerlitz, 9 sur Suresnes. Les Bateaux-Parisiens, les dimanches et jours de fêtes, mettaient en circulation de 20 à 25 navires supplémentaires. 23 pontons affectés à l'exploitation de la ligne Charenton (22 à la descente) : Charenton (rive droite), Alfortville (rive gauche), Les Carrières (rive droite), Ivry (rive gauche), Magasins généraux (rive droite), pont National (rive droite), pont de Tolbiac (rive gauche), pont de Bercy (rive droite), Châtelet (rive droite), Louvre (rive droite), Pont-Royal (rive droite), Concorde (rive droite), Invalides (rive droite), Alma (rive droite), Trocadéro (rive droite), Passy (rive droite), Grenelle (rive droite), la Galiote-Mirabeau (rive droite), Auteuil (rive droite). Le trajet durait une heure et demie à la descente pour parcours 15 km, avec un départ toutes les sept ou huit minutes.

Le service d'Austerlitz (rive gauche) comportait 14 pontons à la montée et 13 à la descente : Austerlitz, Sully (rive droite), Saint-Louis (rive droite), Arcole (rive droite), Pont-Neuf, Saint-Pères, Pont-Royal, Concorde, Alma, Iéna, Passy, Grenelle, Javel, Auteuil (rive droite). Le trajet s'effectuait en cinquante minutes pour une distance de 10 km. La ligne

²⁶ Auguste Pawlowski, *Les ports de Paris...*, pp.92-99.

Suresnes proposait les escales de : Tuileries (rive droite), Concorde (rive droite), Alma (rive droite), Passy (rive droite), Alma (rive droite), Passy (rive droite), Auteuil (rive droite), Peupliers (rive droite), Billancourt (rive droite), Bas-Meudon (rive gauche), Bellevue-Funiculaire (rive gauche), Boulogne (rive droite), Saint-Cloud (rive gauche), **Longchamp** (dimanches et jours de courses, rive droite), Suresnes (rive gauche). Le trajet se déroulait en une heure et dix minutes pour parcourir 14 km, avec un départ toutes les demi-heures l'hiver et toutes les vingt minutes en été. Un service a été créé par les Bateaux-Parisiens en février 1909, un service direct, sur la rive droite, aux heures matinales et uniquement les jours ouvrables, les escales étant fixées de la manière suivante : Auteuil, la Galiote, Grenelle, Concorde et la ligne, à la descente : Charenton, Alfortville, les Carrières, Pont-National, Hôtel de Ville.

Les tarifs étaient les suivants. Le prix du trajet Paris-Suresnes s'élevait à 20 centimes, entre Charenton et Austerlitz (rive gauche), à 10 centimes. Les dimanches, les prix se montaient respectivement à 40 et 20 centimes. Le prix des places le dimanche entre Saint-Cloud et Suresnes était réduit à 25 centimes.

Le trafic a évolué de la manière suivante²⁷ : 1878, 2 717 voyageurs ; 1872 (Hirondelles), 8 043 000 tonnes ; Exposition 1878, 14 760 000 ; 1882, 16 844 000 tonnes ; 1884, 18 429 084 ; 1886, 16 358 721, 1888, 15 064 008 ; Exposition 1889, 32 885 104 (y compris les services spéciaux de l'Exposition, 3 237 340), 1890, 23 591 967 ; 1891, 23413419 ; 1892, 24 897 749, 1893, 24 747 633 ; 1894, 25 670 640, 1895, 25 374 832, 1896, 24 580 118 (y compris le service d'Ablon, 304932, et Alfortville, 241476) ; Exposition 1900, 42191987, 1901, 22412 163 ; 1902, 21480527, 1903, 22 275 537, 1904, 21 668 213 ; 1905, 21 191 515 ; 1906, 20 057 795 ; 1907, 20 539 345 ; 1908, 14 794 458.

Ces résultats avaient conduit la compagnie à demander la suppression du service sur la rive gauche, ce à quoi s'était refusé M. Selves dans son mémoire au conseil général pour 1908, attribuant le fléchissement sur la rive gauche particulièrement, à la création des voies ferrées d'Orléans et des Moulineaux et des tramways de pénétration. La compagnie a demandé alors de reporter, à la suite de son premier échec et se fondant sur les aveux de M. Selves, de reporter à l'Hôtel-de-Ville la tête de ligne du service de la rive gauche. Cette revendication reçut un avis favorable sous les réserves que le marché au fruit fût déplacé ou supprimé, que les rivages s'opèrent sur « *regenne* » à l'Hôtel-de-Ville, et que les bateaux de la rive droite puissent desservir l'escale de Sully, et, en descente, à titre d'essai et durant l'été,

²⁷ *Ibid.*

l'escale d'Austerlitz-gare d'Orléans, sous la responsabilité de la compagnie.

ANNEXE II : RÉALITÉS DE PARIS PORT DE MER : LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME AU XIX^E SIÈCLE.

Les tentatives d'élaborer des navires susceptibles de pratiquer, aussi bien la voie fluviale que maritime, étaient aussi anciennes que celles de créer des canaux à cet effet. Et parallèlement aux vastes projets de Bouquet de la Grye, se développa par tâtonnements, avec des expériences souvent infructueuses, des lignes entre Paris et d'autres villes européennes.

1. Les pionniers.

Peu à peu et spontanément, un trafic se développa à Paris. L'idée de canal maritime n'était pas donc ni totalement saugrenue et ni utopique, les conditions de navigation auraient pu être améliorées afin de développer ce type de navigation, certes, moins grandiose que ce que promettaient les projets de Paris port de mer... D'ailleurs, cette navigation mixte connut un certain succès en Allemagne et en Angleterre²⁸. On peut s'interroger sur le caractère « *passionnel* » de Paris port de mer. Après tout, les canaux de Manchester ou celui de de Bruxelles à la mer ne suscitèrent autant de polémiques et ne se révélèrent pas des fiascos retentissants²⁹...

Les premières tentatives pour amener des navires de mer jusqu'à la capitale française furent expérimentées sous le Second Empire. Cette navigation se développa néanmoins plus sérieusement à partir des années 1890, sans doute grâce aux travaux effectués en Basse-Seine, qui améliora notablement les conditions de navigation.

L'essor du fluviomaritime en Seine n'est pas devenu réalité sans difficultés. Celles-ci relevaient de divers ordres : technique, c'est-à-dire comment amener des navires à Paris, *a priori* destinés à naviguer en mer, économique, à savoir la rentabilité et trouver des trafics adaptés... Se posait le problème de la propulsion. Les navires à voile devaient être remorqués, leurs mâts rabattables. Pour la navigation mixte³⁰, ou strictement motorisée, une solution devait être trouvée afin de réduire le tirant d'air du navire avec un pont plus bas, des cheminées rabattantes... Leur tirant d'eau ne devait pas excéder un certain niveau, exigeant

²⁸ L'histoire de cette navigation à l'étranger demeure mal connue. Je me base largement sur le constat des contemporains, sur les études se rapportant à la question. Afin de renforcer leur thèse, les défenseurs de Paris port de mer prirent soin de rapporter de nombreuses informations. Mais celles-ci sont difficilement vérifiables.

²⁹ Les sources sur ce sujet s'avèrent éparpillées : quelques dossiers, bien maigres du reste, aux archives de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, quelques statistiques au musée de la batellerie et un historique dans le journal de la marine marchande du 12 février 1956... Il semble donc ardu d'en tracer une histoire exhaustive.

³⁰ Voile + vapeur.

un profil de coque assez plat, tout en lui permettant de naviguer aisément en milieu marin... La question apparaissait ainsi relativement complexe à résoudre techniquement. Au point de vue administratif, le type de navigation rencontrait certaines difficultés, du fait de la nécessité d'obtenir l'habilitation à recevoir ces marchandises pour les dédouaner à Paris. Tout cela n'était pas forcément évident... Les ports de Seine Inférieure³¹ pouvaient exiger un arrêt, ne serait-ce qu'au point de vue administratif. De même, se posait la question délicate du passage des écluses : ce type de navigation, ayant un caractère assez exceptionnel, nécessitait-il un droit de priorité par rapport à la batellerie ? Comment d'ailleurs celle-ci allait-elle tolérer ce type de navigation potentiellement concurrente ?

Tous les obstacles cités plus haut amenaient à s'interroger sur la viabilité de ce type de trafic. Les obstacles renchérisaient le trafic ayant à affronter la concurrence des autres modes de transport : chemins de fer, voie d'eau, maritime... qui, pris seuls, s'avéraient plus rentables... L'avantage consistait à éviter les transbordements et proposer un tarif unique pour transporter directement la marchandise. Cela supposait de déterminer la distance limite de rentabilité : petit cabotage, navigation au long cours... Le tout dans une relative indifférence³² des pouvoirs publics, voire défavorable de la part d'intérêts économiques tels que la batellerie ou le port de Rouen... Même si ce genre de navigation connaissait un certain essor dans le nord de l'Europe. Se posait aussi la question de la clientèle : existait-elle et laquelle ?... Tous ces facteurs expliquèrent les vicissitudes de la navigation fluvio-maritime séquanienne.

Malgré tout cela, des armateurs amenèrent des navires de mer à Paris dès 1853 : on vit aborder des trois-mâts, comme le *Sole*, suivi du *Laromiguière* provenant de Bordeaux, le *Paris-Londres* et le *Seine et Tamise*, en provenance de Londres... Ces bateaux s'amarrèrent au port Saint-Nicolas, face et au Louvre³³, débarquant ou embarquant des marchandises en provenance ou à destination des autres ports français (Nantes-Bordeaux) ou britannique (Londres)³⁴.

³¹ Surtout Rouen, plus concerné par ce type de navigation.

³² Pour ne pas dire plus !...

³³ Qui devint le port maritime de Paris jusqu'à la création du port d'Austerlitz au début du XX^{ème} siècle. On peut l'admirer sur les cartes postales...

³⁴ De quels bateaux s'agissait-il ? Le *Laromiguière* présentait une portée en lourd de 500 t, il était muni de trois mâts à bascule et propulsé par une machine à vapeur de 1500 chevaux. Sa coque en bois était longue de 60 m et large de 10 m pour un tirant d'eau de 2 m. Citons encore, le navire à hélice *Paris-Londres*³⁴. Offrant 91 t de port, il s'avérait capable d'effectuer assez aisément deux voyages mensuels entre les deux capitales. Le voyage durait six jours, en incluant un jour, voire souvent deux jours d'arrêt à Rouen pour la visite de la douane³⁴. Ce bâtiment ne calait à vide que 1,30 et 1,70 m à charge. Son fret variait entre 50 francs et 120 francs, étant en général de 100 francs.

2° L'aventure du long cours.

L'aventure de Paris port de mer ne se bornait pas à de vulgaires spéculations intellectuelles, elle se manifesta au sens propre du terme. La ville de Paris vit même parvenir des navires au long cours ayant accompli l'aller-retour vers le Japon, Buenos-Aires ou encore Rio de Janeiro... Ces derniers demeurèrent cependant des cas exceptionnels. Malgré tout, ils témoignent de la force d'un engouement relevant presque de la frénésie. Ils forgèrent ainsi un mythe qui allait perdurer très longtemps.

Ces épopées furent le fruit de l'expérience d'un précurseur. Ces exemples de navires au long cours parvenant à la capitale offrent l'intérêt d'unir les espérances de Paris port de mer et l'histoire du fluviomaritime. Leur armateur était un certain Emmanuel Le Barazer³⁵, capitaine au long cours, qui consacra une partie significative de son existence au développement d'une navigation au long cours, ayant pour point d'appui la capitale française. Son action fut de longue haleine. Dès 1834, il se préoccupa de la question, et affirma-t-il, après avoir passé son examen de capitaine au long cours en 1838, il n'a « *jamais cessé de s'en occuper* ³⁶ » au « *point de vue économique et commercial* ³⁷. » Il a entretenu une foisonnante correspondance avec les ministères, la chambre de commerce de Paris... Il s'est notamment souvent entretenu avec le ministre de la Marine, M. Ducos, lui présentant les différents aspects de son projet : dessins de son arsenal commercial, disposition de son administration, ordres des capitaines etc. Ils discutèrent de l'endroit approprié pour l'arsenal commercial et maritime à Paris : les plateaux de Courcelles, d'Asnières bordant la Seine, les plaines de Saint-Denis, bordant le canal menant à la Villette³⁸... Et avaient opté pour le site d'Asnières en raison de sa proximité du chemin de fer Saint-Lazare « *dont les embranchements, à l'établissement maritime de Paris projeté par moi, semblaient plus faciles et auraient mis tout le mouvement maritime en contact direct avec l'intérieur de la France allant aux frontières* ³⁹. »

M. Le Barazer soumit son projet de port maritime devant le Conseil général des Ponts et Chaussées qui l'examina, lors de la séance du 29/22 janvier 1849⁴⁰. Il obtint « après difficulté » du ministre des Travaux publics d'être présent lors de la lecture du rapport de la

³⁵ Mort en 1867.

³⁶ ACCIP-4.61 (8), « Un cinquième grand port commercial. Paris port de mer » par El Le Barazer, chevalier de la Légion d'Honneur, capitaine au long cours, négociant, armateur à Bordeaux, 1863, Imprimerie Métreux et Cie, 17p.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Alors grand port fluvial. On le classait en tonnage absolu au cinquième rang des ports français, y compris maritimes !

³⁹ *Ibid.*, pp.17-18.

⁴⁰ AN (site Pierrefitte-sur-Seine), F14 10 912/117.

Commission chargée par celui-ci d'examiner son travail. D'ailleurs, il reçut plus tard des membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées à bord de son navire, le *France et Bretagne* mouillant sur la rade⁴¹ de Paris, vis-à-vis du Louvre près des Arts, en face de l'Institut⁴². Cependant, ces derniers étaient d'avis de consulter les chambres de commerce du Havre et de Rouen, ce qui suscita les protestations du capitaine au long cours : « *Je m'y opposai formellement : j'avais traité la question au point de vue d'un intérêt général et non d'un intérêt particulier, on aurait aussi l'intention de consulter par une enquête l'opinion du Havre, Rouen etc., etc., etc. Je ne le pense pas ; ceci même si naturellement à indiquer ce que deviendrait Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille, si Paris devenait un cinquième grand port*⁴³. » Solliciter l'avis de ces villes pouvait en effet compromettre sérieusement l'avenir de son projet, Rouen en particulier, plus concernée par la petite navigation. Il s'est intéressé aux conséquences de son projet sur les grands ports français « *si Paris devenait un cinquième grand port*⁴⁴. » Il ne voyait en fait aucun inconvénient pour ces ports :

« *Le Havre sera toujours l'entrepôt général du commerce maritime du Nord de la France*⁴⁵ (...). *Le Havre a donc une position exceptionnelle qu'aucun port, même Paris, ne peut lui enlever au point de vue maritime (...). Malheureusement le Havre n'a pas de cargaison de sortie ; et, Paris devenant port maritime, Le Havre perdra naturellement le transit que lui offre Paris, mais le Havre recevra toujours ces grands navires qui ne peuvent remonter à Rouen et qui ne monteront jamais à Paris*⁴⁶. »

Il percevait plutôt une certaine complémentarité. Le statut havrais en tant que port de la grande navigation et vaste entrepôt au service de la capitale se voyait préservé. Nantes restait une ville de passage et de transit du fait de son commerce des grains et des produits parvenant par la Loire. D'origine bordelaise, M. Barazer connaissait bien la question de par son métier de négociant et d'armateur. Ses relations avec M. Ducas, issu d'une famille bordelaise d'armateurs et de négociants, ne devait pas étonner. Un Paris maritime était censé favoriser Bordeaux, ne serait-ce que parce que « *Paris port maritime, en détournant un peu cette priorité qu'on a laissée prendre au Havre, pourra favoriser Bordeaux qui deviendra un jour, sans aucun doute, le passage obligé du commerce de l'Océan à la mer Méditerranée*⁴⁷. »

⁴¹ Rade : Bassin naturel de vastes dimensions, ayant issue vers la mer et dans lequel les navires peuvent trouver un bon mouillage.

⁴² Il s'agit toujours du même port du Louvre.

⁴³ *Ibid.*, p.20.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Voir thèse Mallon et chapitre IV.

⁴⁶ *Ibid.*, p.21.

⁴⁷ *Ibid.*, p.24.

Outre sa position jugée « exceptionnelle », la ville se trouvait excellemment raccordée au chemin de fer : « *Bordeaux possède six têtes de lignes de chemin de fer, c'est la seule ville, après Paris, qui soit ainsi placée*⁴⁸ ». Reliée déjà au chemin de fer, Marseille ne devait pas non plus craindre « Paris port maritime », car détenant une bonne partie de son trafic avec les pays du Levant. Il se garda bien toutefois d'évaluer les conséquences sur la ville de Rouen, la plus affectée par le trafic maritime pour Paris, et qui par conséquent, ne pouvait que s'opposer à son projet...

Les motivations de M. Le Barazer.

Le capitaine au long cours inscrivait son action dans la « riche et féconde question » de Paris port de mer. La solution lui paraissait apte à concrétiser ce rêve :

« Il est à désirer que la lecture de ces quelques réflexions peu développées, puisse décider ou du moins contribuer à l'accomplissement de cette riche et féconde question, PARIS PORT DE MER⁴⁹. Si les hommes supérieurs appelés en ce moment à seconder les vues immenses du chef de l'État⁵⁰, veulent bien me prêter la moindre bienveillance, appuyer un peu mes efforts, avant deux années révolues, Paris, port de mer, ne sera plus une utopie mais bien une belle et immense réalité⁵¹. »

Ses arguments se rapprochaient de ceux des promoteurs d'un canal maritime reliant Paris à la mer : développement économique permis par l'essor du commerce, à l'installation de nouvelles industries... Grâce à sa nouvelle vocation, la capitale aurait fourni à la Marine nationale, la Royale, de nombreux matelots dotés d'une sérieuse expérience. Cet apport de sang neuf aurait contribué à la prospérité aussi bien de la marine marchande que militaire française :

« Paris, tout en devenant un port commercial donnerait à notre marine militaire un personnel nombreux et sûr ; ouvrirait à bien des jeunes gens une carrière d'autant plus belle que tout en travaillant pour le commerce, en obtenant le grade de capitaine au long-cours, ils auraient l'espérance par leurs aptitudes, leur éducation maritime distinguée, de se voir, le cas échéant, porter l'épaulette d'officier sur le pont de nos vaisseaux de haut-bord.

Qu'on soit bien convaincu que Paris port de mer donnera un aliment nouveau à toutes nos branches industrielles et commerciales, non seulement notre commerce en ressentira au-dedans et au dehors d'immenses

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ En lettres capitales dans le texte.

⁵⁰ Napoléon III.

⁵¹ ACCIP IV-4.61 (8), « Paris port de mer » par El. Le Barazer, Chevalier de la Légion d'Honneur, capitaine au long cours, négociant, armateur, à Bordeaux, Imp. Métreau et Comp., rue du Parlement-Sainte-Catherine, 1863, p.25.

*bienfaits, mais la marine en éprouvera une nouvelle impulsion de vitalité qui la fera se relever de cet état d'atonie dans lequel elle est plongée*⁵².»

Son approche le distinguait des promoteurs des canaux maritimes. Marin de vocation, et non ingénieur comme l'étaient MM. Dumont et Richard, il ne croyait pas au creusement d'un canal, mais simplement en l'amélioration de la navigation sur la Seine, qui s'avérait de toute manière indispensable à la batellerie : « *Ouvrir un port à Paris, sur la Seine, sans faire de frais de canalisation, sans toucher à aucun de ses ports, ce serait ouvrir au commerce une nouvelle ère de prospérité*⁵³. » En cela, il se différenciait de Bouquet de la Grye qui avait formulé une critique radicale des conceptions des ingénieurs de l'État.

À l'instar des promoteurs du canal maritime, il espérait le développement d'un trafic au long-cours, la grande navigation, les améliorations de la navigabilité de la Seine préconisées devaient permettre d'acheminer des navires de plus fort tonnage : « *Dans les grands voyages, les navires de 350 à 450 tonneaux sont les plus convenables, ils prennent toujours 450 et 600 tonneaux*⁵⁴.»

Défense du cabotage.

Son action s'inscrivait aussi dans la recherche de moyens permettant la renaissance du cabotage durement touché par la concurrence des chemins de fer. Il tenta de sensibiliser dans une lettre les membres de la Chambre de commerce de Paris daté du 30 juin 1848 : « *Personne ne me contestera, Messieurs les Membres que sans cabotage, pas de marin au long-cours, sans marins au long-cours, pas de marin militaire, pas de commerce extérieur (car qui nous protégera ?) et sans commerce intérieur, que feraient les trente-cinq millions d'habitants de la république française*⁵⁵ ? » Dans une brochure de 1868, il rappelait les effets néfastes des chemins de fer sur le cabotage français. Il prit conscience, dès 1834, c'est-à-dire dès les débuts des chemins de fer, du péril que ces derniers représentaient pour la petite navigation, voire également pour certains ports français⁵⁶.

⁵² *Ibid.*

⁵³ ACCIP IV-4.61 (8), Un cinquième grand port de commerce par El. Le Barazer, Chevalier de la légion d'honneur, capitaine au long cours, Négociant Armateur à Bordeaux. Auteur du projet Paris port de mer. Navigation directe par la Seine, sans rien changer au lit du fleuve et sans être gênée par les Ponts, Paris, Lib. Administrative de Paul Dupont, 1866, p. 6.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ ACCIP IV-4.61 (8), A MM. les Membres de la Chambre de commerce de Paris, El. Barazer, capitaine au long-cours, chez MM. Beyssac et Gautier, armateur à Bordeaux, Basse Terre, le 30 juin 1843.

⁵⁶ *Op. cit.*, p.20.

Son projet devait favoriser le commerce avec les États-Unis et leur coton, c'est-à-dire la grande navigation, mais aussi le cabotage européen charbons et produits manufacturés britanniques, bois et chanvre des pays nord européens. Il songeait bien entendu également au cabotage français, en particulier Bordeaux dont il était originaire qui aurait pu envoyer ses vins, directement et à bon prix pour déposer ses chais sur le port de Bercy, et en évitant les désagréments provoqués par le chemin de fer⁵⁷.

Comme pour les promoteurs d'un canal maritime jusque dans la capitale et aussi des entrepôts à Paris, les références de M. Barazer à l'étranger étaient fortes et multiples, notamment l'Angleterre, avec toujours cette hantise du rattrapage d'un retard et du retour à une prospérité perdue : « *L'Angleterre a dans ses nombreuses et vastes possessions d'outre-mer des débouchés toujours assurés de ses produits manufacturés, il n'en est malheureusement pas ainsi pour la France*⁵⁸. »

Les grands voyages.

L'obsession de M. Le Barazer consistant à mener un trois-mâts jusqu'à la capitale ne faiblit pas. Une brochure⁵⁹ réitérant l'expérience de la Société maritime et commerciale de Paris exposa le « devis », ou plus précisément les critères à respecter pour la construction de ce type de navire. Tout d'abord, ces navires devaient offrir peu de calaison, la Seine ne présentant qu'une profondeur assez restreinte entre Rouen et la capitale. Ces navires devaient aussi présenter une largeur réduite en raison de l'étroitesse des écluses ainsi que de leur nombre. Il fallait par ailleurs une longueur pas trop excessive à cause des sinuosités du fleuve, en grand nombre également. La création d'un système de mâts articulés pouvant se plier au passage des ponts et capables en même temps de soutenir les vents de la haute mer, était nécessaire.

Le Barazer désirait porter le poids embarqué entre 250 et 350 t, sans affecter la vitesse, ni la navigabilité du navire en mer. Il fit construire un navire, le *France-et-Bretagne*, équipé d'une mâture rabattable avec un faible tirant d'eau, 2 mètres, et un port de 250 tonneaux, pour une longueur de 51 m. Un autre bateau fut construit, selon le même modèle, quoique d'un tonnage supérieure, soit 350 tonneaux, sans aggraver le tirant d'eau : le *Paris port de mer*.

⁵⁷ Un cinquième grand port commercial PARIS PORT DE MER par El. Le Barazer, Chevalier de la légion d'Honneur, capitaine au long cours, négociant, armateur à Bordeaux, Bordeaux, Imp. Métreau et Comp., 1863, 16p.

⁵⁸ *Ibid.*, p.14.

⁵⁹ ACCIP IV-4.61 (8), Société maritime et commerciale de Paris. Transports rapides, directs et réguliers entre paris et tous les points du globe par navires mixtes-Système Emmanuel Le Barazer, Paris, Imp. Paul Dupont, 1872, p.2.

Les premières expériences se bornèrent à des voyages limités à la France. Le but consistait à relier la capitale avec ses ports nationaux. Le *France-et-Bretagne* effectua un voyage pour relier Bordeaux à Paris, dont les détails ont été détaillés dans *Le Moniteur parisien*⁶⁰ intitulé « *Rapport du capitaine E. Le Barazer commandant le trois-mâts à voile France-et-Bretagne mouillé en rade de Paris*⁶¹. » Le navire était parti de Bordeaux le 31 mai 1854 à destination de Paris. Il entra le 9 juin à l'entrée de la Seine. Il prit son pilote en mer par le travers de Caen qui l'a mené jusqu'à Vilqué où un petit bateau à vapeur remorqua le navire entre le Havre et Honfleur. Il fit démâter le navire pour passer sous les ponts. Le 10 juin, le navire mouillait à Rouen et parvint à la capitale le 13 juin à 5h30 du soir au port Saint-Nicolas (face au Louvre) pour y débarquer 18 tonneaux de marchandises, en bois, teinture, nitrate de soude, vin... Le navire mit donc 14 jours pour joindre les deux villes. Il est à signaler que les navires mis au point pour Le Barazer ne disposaient pas encore de la propulsion à vapeur, ce qui nécessitait un remorqueur, et impliquait un surcoût. Cela réduisait d'autant plus la rentabilité de ce type de navigation. Cependant, on s'en trouvait encore au stade de l'expérimentation. L'essentiel pour Le Barazer résidait dans la réussite technique de ces expéditions (le mot étant compris sous plusieurs sens : celui d'une aventure et celui d'un parcours). Celle-ci prouvait effectivement la faisabilité d'une telle entreprise, au moins entre Paris et les ports nationaux. L'éloignement de Bordeaux tendait à confirmer la possibilité d'établir des lignes européennes.

Le capitaine Le Barazer ne souhaitait aucunement se limiter à un cabotage européen. Sa grande espérance envisageait de relier la capitale à des contrées bien plus reculées. Il réitéra son expérience en accomplissant un voyage vers le Brésil. Son navire s'amarra à Paris, en février 1855, débarquant café, tapioca, bois de Jacaranda. Peu accoutumée à ce type de trafic, la Douane manifesta des résistances contre le *France-et-Bretagne*, et l'obligea à décharger sur les quais de Rouen une cargaison de 3000 carrés de bœuf pour y recevoir un numéro d'ordre de la Douane et un plomb de son administration sur chaque colis... Ce ne fut qu'après ces formalités que le bateau put remonter jusqu'à Paris.

Cette attitude obtuse de l'administration des douanes à l'égard de ce type d'entreprise novatrice indigna M. Le Barazer. Celui-ci exprima de vives réclamations au directeur général des Douanes de Rouen le 24 février 1855, qui ne daigna pas lui répondre. Il adressa encore sa protestation auprès du ministre du Commerce, par une lettre du 11 mai 1855, et même à l'empereur dans un courrier du 17 juin 1855 lui demandant que le différend avec le Directeur

⁶⁰ ACCIP IV-4.61 (8), *Le Moniteur parisien*, jeudi 22 juin 1854.

⁶¹ *Ibid.*

général des Douanes fût soumis à la décision du Conseil d'État. Le président de la Commission des pétitions au Conseil d'État fit part que l'empereur avait pris en considération cette demande par lettre du 6 juillet 1855. Le 12 juillet de la même année, Le Barazer fut instruit que la question avait été résolue et que les pièces renvoyées au ministre des finances adhéraient aux décisions du Conseil d'État. Ce ne fut que le 28 juillet que le ministre du Commerce lui garantit que ses navires ne connaîtraient plus ces désagréments. En soi, l'incompréhension de l'administration des douanes se comprend aisément en raison de la singularité de ce type de trafic.

Malgré ces contretemps, Le Barazer ne se découragea toujours pas dans son dessein de relier la capitale avec les métropoles situées aux antipodes. Soucieuse d'entériner la faisabilité d'établir des liaisons au long cours entre la capitale française et le reste du monde, la compagnie créée par le capitaine renouvela divers voyages vers le Brésil et l'Argentine. Le plus spectaculaire fut peut-être celui accompli vers le Japon⁶². Construit en 1868, le *Paris port de mer* avait été présenté, comme on l'a vu, 100 tonneaux de plus que le *France-et-Bretagne*. Le bateau partit le 14 juin 1869 de Paris avec un chargement de marchandises diverses. À l'aller, il passa par le cap de Bonne-Espérance où il affronta un cyclone entre le 15 et 21 septembre. Le navire se situait le 2 et 3 octobre à 70 milles au large à l'ouest des îles Saint-Paul et Amsterdam où il se trouva confronté à un troisième cyclone. Le navire traversa le détroit de Bailly le 26 octobre et prit le pilote afin de pouvoir venir mouiller sur la rade de Yokohama le soir (à 9 h). Le *Paris port de mer* accomplit donc le voyage Paris-Yokohama en 178 jours⁶³. Le retour s'effectua par le canal de Suez, sans aucune difficulté particulière, prouvant par là-même que les deux itinéraires étaient possibles. Toutefois, l'investissement de la capitale l'avait contraint de s'arrêter à Rouen et à retourner à Bordeaux. Le bateau, au dire de la compagnie, ne souffrit d'aucune avarie, la mâture, plus particulièrement, tint bon. Ce voyage, des plus pittoresques, visait à prouver que *techniquement*, établir un trafic au long-cours à Paris relevait de l'ordre du possible, même si commercialement parlant, l'intérêt paraissait moins évident :

« Ce voyage dans l'Extrême-Orient prouvait de la façon la plus incontestable que sans rien changer au régime actuel de la Seine, des navires comme le *Paris port de mer* pouvaient partir de Paris pour tous les points du globe et que ce système de construction tenait la haute mer en toute sécurité⁶⁴. »

⁶² Son fondateur n'eut cependant pas la chance de voir son rêve réalisé, car il mourut le 24 janvier 1869.

⁶³ Les traversées du Havre au Japon étant en moyenne de 6 mois et demi.

⁶⁴ ACCIP IV-4.61 (8), Compagnie parisienne de navigation au long cours. Exposé commercial et financier, Paris imp. J Couanon, chap. II p.1.

Ces destinations « exotiques » n'étaient pas anodines, et correspondaient à des parties du monde encore à découvrir, tout au moins pour les Européens. À l'ouest, il y avait le nouveau monde que représentaient l'Argentine et le Brésil. Ces terres immenses regorgeaient de matières premières et offraient des perspectives prometteuses. Les ports de la Seine maritime recevaient déjà des blés en provenance de ces pays. La démarche de Barazer ne consistait au fond qu'à aller jusqu'au bout du raisonnement : pourquoi ne pas faire acheminer directement des bateaux vers la capitale ? Le choix du Japon n'était pas fortuit non plus. Il s'agissait de la porte vers la Chine, les puissances occidentales avaient déjà convoité les ports japonais au milieu du XIX^e siècle. Vers la même époque, la France s'était déjà lancée dans la conquête de l'Indochine. Le Japon s'était orienté vers l'instauration de relations internationales avec l'ouverture du pays par le commodore Perry en 1853. Les échanges contemporains franco-japonais puisent leur origine avec le « Traité de Paix d'Amitié et de Commerce entre le Japon et la France » de 1858.

Le projet n'aboutit finalement pas. Il bénéficia pourtant de certains appuis, le ministre Duclos et l'empereur lui-même qui lui accorda des subventions⁶⁵. Le capitaine Barazer adressa effectivement à ce dernier une supplique datée du 20 août 1866, destinée à lui apporter son soutien pour la création d'une société maritime, nommée la flotte parisienne⁶⁶. Les statuts ont été déférés devant le notaire parisien Dufour, le 12 mai 1866, en 52 articles, la société prenant la raison sociale de « *Flotte parisienne compagnie industrielle commercial & maritime de Paris à responsabilité limitée* », d'après la loi du 29 mai 1863, société dotée d'un capital social de 3 000 000 de francs. Les résultats de l'entreprise furent publiés dans une petite brochure accompagnant ce même document : la compagnie avait, selon les estimations consignées, un bénéfice net de 446 140 francs par voyage pour un seul navire.

Il semble que cela n'ait guère convaincu sur les chances de succès de l'entreprise. La chambre de commerce de Paris n'apporta pas son soutien, car estimant que ce trafic ne convenait pas pour une longue navigation. Il y eut pourtant d'autres tentatives, poursuivant l'œuvre de Le Barazer. Le *Paris port de mer* et le *France-et-Bretagne* naviguèrent jusqu'en 1877. La veuve de M. Le Barazer fut encouragée par le gouvernement à reprendre l'œuvre de son défunt mari et projeta de constituer, avec M. Lespinasse, une nouvelle compagnie, la Société Maritime et Commerciale de Paris qui reprit le procédé de Le Barazer –mâts articulés-

⁶⁵ Le soutien de Napoléon III ne doit pas étonner, car celui-ci avait une prédilection pour les inventeurs en tout genre, dont les Ponts et Chaussées détruisaient les projets... Voir Louis Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, p.123.

⁶⁶ ACCIP IV-4.61 (8), Compagnie parisienne. Paris grand port de commerce. Considérations, 20 août 1866, Emmanuel Barazer.

en y ajoutant la vapeur. Toutefois, le président de la chambre de commerce de Paris adressa une lettre au ministère du commerce le 9 avril 1872⁶⁷, le dissuadant de donner suite à cette entreprise, tout en reconnaissant sa faisabilité sur le plan technique : « *La chambre de commerce ne croit pas pouvoir, en présence des incertitudes que laisse du point de vue de son exécution ; et des résultats qu'on doit en attendre exprimer un avis, une adhésion sur la foi de laquelle des capitaux particuliers pourraient s'engager dans l'affaire*⁶⁸. »

Une ultime tentative eut lieu avec le projet de création de la Compagnie parisienne de navigation au long cours affichant un capital social de 8 500 000 francs, divisé en 17 000 actions de 500 francs. Elle reprenait encore l'idée de Le Barazer et envisageait une dotation de neuf navires de 275 tonneaux pour établir une ligne entre Paris et l'Argentine, reliant Buenos Aires⁶⁹, Montevideo ou encore Rosario...

L'évolution dans la seconde moitié du XIX^e siècle allait dans le sens d'un accroissement des tonnages des navires maritimes, ce type de navigation au long cours ne pouvait être viable, ou du moins, faute de crédibilité, de susciter l'intérêt des négociants et armateurs. Par contre, sur le plan européen ou français, ce type de navigation offrait des perspectives plus intéressantes.

3. Quand la réalité rejoint la fiction : L'établissement de lignes régulières entre Paris et Londres⁷⁰.

La persistance du cabotage au XIX^e siècle :

À l'instar de la navigation intérieure, le cabotage avait su résister à la concurrence des chemins de fer⁷¹. En effet, le tonnage effectif total du cabotage français avait connu une croissance importante, passant de 2 052 391 t en 1884, à 3 299 004 t en 1910, c'est-à-dire une augmentation de près de 62%. Le seul trafic du petit cabotage sur l'océan Atlantique et la Manche atteignait 1 394 062 t en 1884⁷². Comme on a pu le constater au sujet de la question

⁶⁷ Lettre du Président de la chambre de commerce de Paris au Ministre du Commerce, 9 avril 1872.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Buenos Aires.

⁷⁰ Voir Jean Millard, *op. cit.*, p.46.

⁷¹ L'histoire du cabotage demeure assez méconnue. Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2011, pp.383-386 ; 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.791-843 ; François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1^{er}, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, pp.347-348 ;

⁷² 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.791.

des projets de canaux maritimes reliant Paris à la mer, l'essor des ports intérieurs constituait de toute évidence une menace potentielle pour les ports des littoraux. Le cas du port de Rouen était tout à fait significatif. Le rapport des trafics des ports de Rouen et du Havre était effectivement passé de près des deux tiers, en 1896, soit respectivement 2 021 000 t pour le premier, et 2 914 000 t pour le second, à une quasi parité en 1910, soit respectivement 3 908 000 t contre 3 926 000 t⁷³. On saisit dès lors le péril, réel ou imaginaire, que pouvait constituer tout projet de canal maritime pour les intérêts rouennais. Ces derniers étaient susceptibles de craindre de se voir infliger le même sort que le port du Havre, et tout au moins, de perdre l'avantage qu'ils avaient peu à peu acquis. Toutefois, même les importants aménagements sur la basse Seine entre Rouen et Paris pouvaient laisser croire à un transfert de trafic similaire à ce qui avait été observé pour Rouen, et ce d'autant qu'étaient apparus un nouveau type de chalands remorqués, autorisant l'emploi de la traction à vapeur. Ce type de navire offrait l'avantage de ne pas immobiliser le bateau durant leur séjour dans les ports maritimes⁷⁴. Les chemins de fer et le port de Rouen auraient pu y voir une menace certaine, et cela d'autant plus que sur le Rhin, la navigation maritime montrait un certain dynamisme, de nombreux chalands remorqués et navires à vapeur reliaient ainsi les ports de Duisbourg-Ruhrort avec ceux de la mer du nord et de la Baltique. Certains de ces navires fréquentaient déjà le port rouennais afin d'y amener des hydrocarbures depuis Hambourg...

L'échec de la navigation au long cours à Paris ne signifia pas pour autant la fin de la navigation maritime dans la capitale. Au contraire, cette aventure semble avoir alimenté le mythe d'une navigation maritime jusqu'à Paris. Cette expérience avait permis de comprendre que le cabotage en direction de Paris était possible, mais devait prendre en compte les conditions de navigation existantes. Une navigation maritime limitée apparaissait envisageable. Il restait ainsi d'intéressantes perspectives au petit cabotage. L'approfondissement de la Seine à 3,20 m permit la circulation de chalands de 1000 t tels que Le *Victor Eislin* de 969 t, le *Corbeil* de 977 t et le *Buisson* de 999 t. La Compagnie générale transatlantique fit construire une flottille de chalands de 1 000 t pour naviguer sur la Seine au fret de 3 francs la tonne de Rouen à Paris. Un service de bateaux de la Compagnie Burnett d'un tonnage de près de 400 t, transportant directement des charbons entre l'Angleterre et

⁷³ 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, p.838.

⁷⁴ Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, 1908, p.673.

Paris fut établi⁷⁵. Depuis le mois de mai 1889, des navires de 750 tonneaux, le *Bercy* et le *Parisien*, effectuaient le service direct entre Paris et l'Espagne, d'où ils amenèrent des vins jusqu'à Bercy⁷⁶. Les navires de 400 tonneaux ne parvinrent cependant pas à se procurer à la descente un fret de plus de 33% de leur tonnage.

Le choix de transporter des vins entre l'Espagne et la France ne devait pas étonner. La concurrence entre le cabotage et les chemins de fer s'était avérée particulièrement vive concernant le trafic des vins du Midi en provenance de Bordeaux et de Sète à destination de Paris. Les prix par mer atteignaient des chiffres proches du prix de revient des transports par voie ferrée sur un trajet identique. Entre Rouen et Bordeaux, c'est-à-dire sur un trajet de près de 700 km, le cabotage pouvait proposer des prix à des bases de 1,5 centimes⁷⁷. Les tarifs des chemins de fer apparaissaient trop onéreux, si bien que la navigation maritime disposait de la plus grande part du marché. À la faveur de la renaissance des vignobles français, les compagnies PLM, PO et du Midi tentèrent de s'accorder sur un tarif commun, et cela, en vue de lutter contre les vins espagnols sur le marché parisien. Toutefois, cette réduction se révéla insuffisante pour véritablement menacer le cabotage. Les compagnies modifièrent leur stratégie et décidèrent la fixation d'un prix ferme de 18 francs pour les envois de 20 tonnes. En riposte, le cabotage proposa un tarif de 12 francs, mais cela ne se révéla pas suffisant, de telle sorte qu'elle perdit une part significative du marché et garda seulement quelques expéditions en provenance de Bordeaux⁷⁸. La concurrence de la navigation maritime pouvait s'avérer redoutable. Le chiffre du tonnage des vins transportés par la compagnie P.O. était passée de 80 000 tonnes en 1881 à près de seulement 4 000 tonnes en 1890. La navigation s'était ainsi appropriée le trafic des vins, ce qui représentait, aux dires des dirigeants de la compagnie P.O., une perte de près de deux millions de francs. Le préjudice semblait encore plus important pour la compagnie de l'Ouest⁷⁹.

Malgré des essais initiaux plutôt incertains, s'est finalement développé un trafic régulier de cabotage sur Paris, certes, plus modeste que ne l'escomptaient les promoteurs de Paris port de mer, mais bien réel. La première compagnie de navigation maritime parisienne

⁷⁵ La société de MM. Burnett se trouvait à Londres, le point habituel de charge se situait « Cotton wharf », près de la Tolley Street, dans le centre de Londres. La durée du voyage entre Londres et Rouen durait de 30 heures, et de 30 à 48 heures de Rouen à Paris, soit quatre journées de 16 heures. Le bateau effectuait ainsi une trentaine de voyages au maximum, mais il venait rarement à charge complète sur Paris.

⁷⁶ Sur les vins, consulter chapitre II.

⁷⁷ Clément Colson, *Transports et tarifs : régime administratif des voies de communications. Conditions techniques et commerciales des transports*, 1908, p.673.

⁷⁸ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2002, p.248 ; Alfred Picard, *ibid.*, p.840. La navigation conserva toutefois un trafic important de vins entre Bordeaux et Rouen, de près de 30 000 tonnes en 1909.

⁷⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2002, p.247.

fut fondée, en 1889, avec le concours de plusieurs négociants français et espagnols pour l'exploitation d'un service maritime entre Pasages⁸⁰ et la capitale française, offrant un départ tous les dix jours. Cette compagnie prit le nom de « Compagnie parisienne de Navigation à Vapeur » et fit construire deux caboteurs à Nantes, dont le *Paris* et le *Bercy* présentant un port en lourd de 565 t, pour une longueur de 58 m, une largeur de 8,50 m et un tirant d'eau de 2,80m. Une ligne Paris/Nantes/Bayonne a été créée en 1890⁸¹. La même année, fut décidée la construction d'un troisième navire, le *Louvre*. Celui-ci entra en service dès 1892, mais sombra à peine quelques mois après au large des côtes bretonnes. La Compagnie Parisienne de Navigation à Vapeur se vit acculée, en 1894, à vendre le *Parisien* et le *Bercy* à la suite de déboires financiers. Une autre compagnie fut toutefois créée en 1891 à Londres, sous le nom de « Paris Océan », établissant des lignes directes Paris-Londres, Paris/Bordeaux, Paris/Cherbourg, Brest/Lorient, Saint-Nazaire/Nantes et La Rochelle. La Seine et Mersey Steamship C^{ie} inaugurèrent un service régulier entre Liverpool et Paris. La Compagnie Maritime de la Seine a été fondée en 1899, ses vapeurs desservaient de façon régulière Londres sous les noms d'*Artois*, d'*Anjou*, *Béarn*, *Berry*. En 1909, la Compagnie maritime de la Seine avait ainsi assuré le transport de plus de 32 000 tonnes entre Paris et Londres. Vers la même époque, une autre compagnie s'était formée, la Compagnie des transports maritimes et fluviaux, en vue d'instaurer un service direct entre la capitale française et les ports britanniques, néerlandais ou allemands. En outre, elle s'était lancée dans le transport des charbons britanniques à destination de la Compagnie du gaz de Paris⁸². Tous ces navires transbordaient leurs marchandises au port Saint-Nicolas jusqu'à la création du port d'Austerlitz constituant un second point d'arrivée. Toutefois, l'histoire de ces compagnies demeure lacunaire et bien délicate à établir. Il n'en demeure pas moins que leur existence est attestée tout au long du XX^e siècle⁸³, ce qui prouve d'une part la ténacité du mythe de Paris port de mer, et d'autre part, que cette idée n'était pas totalement farfelue. La clientèle du cabotage semblait bénéficier d'une certaine stabilité, dans la mesure où les prix du fret suivaient l'abaissement de ceux des chemins de mer, et plus globalement, l'on pouvait noter une certaine fidélité à d'anciennes habitudes. Dans le cas de Paris, l'attachement au mythe de

⁸⁰ Port du nord de l'Espagne.

⁸¹ Annuaire statistique de la ville de Paris, année 1891, pp.78-79. Le parcours représentait un total de 1528 km effectué de 25 à 30 jours. Cf. annuaire statistique de la ville de Paris, année 1891.

⁸² 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, p.839.

⁸³ Le port de Gennevilliers allait, en quelque sorte, relancer le mythe de Paris port de mer. Le trafic fluviomaritime connut effectivement une croissance supérieure au trafic fluviale durant les premières années de son existence.

« Paris port de mer » avait peut-être joué, et dans le même temps, sans doute, la perspective des améliorations de la navigation de la Seine de 3,20m à 4,20 ou même 4,50m, était susceptible de laisser espérer l'arrivée de nombreux chalands en direction de la capitale, et ce d'autant que le trafic fluvial entre Rouen et Paris explosait à la faveur des importations de charbons britanniques.

Le rêve de Paris port de mer ne se concrétisa donc pas dans les conditions imaginées, ni par les promoteurs d'un canal maritime, ni par les pionniers de liaisons maritimes directes vers la capitale. Il est difficile d'introduire un lien de cause à effet entre ces mouvements d'opinion et la réalité des liaisons commerciales par cabotage à Paris⁸⁴. Loin des rêves de rivages lointains, il s'agissait d'une navigation plus modeste, avant tout européenne, principalement d'ailleurs entre Paris et Londres. Cette modestie n'enlevait en rien les mérites de ce cabotage. L'énumération évoquée ci-dessus des compagnies de navigation tend à montrer leur fragilité économique. Le plus ancien service, celui de MM. Gaudet frères, n'avait ainsi duré qu'une dizaine d'années sous le nom de « Seine et Tamise »⁸⁵. De même, un service spécial de charbon entre Paris et Cardiff avait été tenté, mais il n'a été accompli qu'une seule fois par le bateau⁸⁶. Ces compagnies devaient opérer sur des trafics extrêmement spécifiques. En effet, sur des distances réduites, il apparaissait beaucoup plus onéreux que les chemins de fer. Comme dans le cas de la batellerie, le cabotage s'était vu contraint de se spécialiser dans les pondéreux⁸⁷. En outre, l'extension et l'abaissement progressif des tarifs spéciaux, combinés à une hausse des charges sur les marchandises dans les ports, notamment la main-d'œuvre, semblait restreindre les potentialités du cabotage français. Les navires en question devaient répondre à des critères très particuliers : il s'agissait avant tout de navires de mer, bien malaisés à manœuvrer en fleuve⁸⁸. Les Parisiens perdirent le lien organique traditionnel qui les liait au fleuve. Les marchés sur la Seine avaient presque tous disparu. Paris port de mer était en quelque sorte un moyen de retrouver ce lien. Toutefois, on avait changé d'échelle.

⁸⁴ L'histoire même du cabotage demeure mal connue, et difficile à connaître. L'étude d'un trafic aussi spécifique que celui décrit à travers ces quelques pages, représente de ce fait un défi d'autant plus ardu.

⁸⁵ A.M.B.C.H., C143-10. Département de la Seine, service de la navigation. Lettre de l'Inspecteur de la navigation à l'Inspecteur général, 8 août 1889. Renseignements services internationaux anglais. Service direct entre Paris et Londres. Renseignements. Ce service était accompli par quatre navires.

⁸⁶ A.M.B.C.H., C143-10. Transport internationaux directs Paris-Angleterre. Mois de janvier 1887.

⁸⁷ Le prix du fret était de 11 francs le mètre cube, et généralement autour de 20 francs la tonnes ; 15 francs pour l'entrepreneur Pilon et 20 francs pour Burnett. Toutefois, dans sa lettre à l'inspecteur général, l'inspecteur de la navigation reconnaissait ne pas avoir pu se procurer les prix exacts par catégorie.

⁸⁸ Cette navigation a perduré jusqu'à aujourd'hui. Lors d'une conversation avec un capitaine de caboteur fluvio-maritime, celui-ci m'exprima clairement sa préférence de naviguer sur mer. En outre, la Seine semble moins appropriée à cause des méandres et de sa relative étroitesse. Le handicap de ces navires en haute mer réside aujourd'hui dans leur manque d'autonomie. Dans l'absolu, ils pourraient très bien effectuer des liaisons continentales.

Paris n'était plus simplement liée à l'eau du fleuve, mais à celle de la mer, la Seine n'étant plus considérée que comme un estuaire ouvert sur les océans.

Si le trafic fluvio-maritime demeurait modeste en termes de volume, il n'en était pas moins non négligeable pour ce qui était des infrastructures. Le port Saint-Nicolas se situait au cœur de Paris, en bordure du Louvre, un des monuments les plus emblématiques de Paris. Les cartes postales de la Belle époque représentant le quai du Louvre ne pouvaient éviter la présence de ce port, si modeste fût-il. De même, la construction des magasins d'Austerlitz au début du XX^e siècle était ostensible, signe de la modernité qui s'annonçait... Or, ces établissements ne servirent que partiellement au trafic maritime. En termes de visibilité, le trafic fluvio-maritime s'avérait bien réel.

ANNEXE III : PORT D'IVRY : UNE CONCESSION PRIVÉE DANS L'IMPASSE 1902-1903 ET UNE IMPOSSIBLE MODERNISATION.

Le cahier des charges prévoyait la résiliation du traité avec l'entrepreneur chargé de l'exploitation pour le remplacer par un autre ou encore pour une gestion directe de la chambre de commerce de Paris. Aux yeux des créateurs du port, le choix d'une exploitation par un entrepreneur se justifiait par l'impossibilité de l'exploiter immédiatement, par manque d'expérience pour ce genre d'exploitation... Et cette solution lui paraissait plus avantageuse, du moins dans un premier temps. Des conceptions économiques intervenaient sans doute, la reprise en main de l'exploitation n'était pas sans soulever de réticences...

A. Un contexte de dégradation de l'activité.

1. Détérioration des relations avec l'entrepreneur.

Les relations entre la chambre de commerce de Paris et l'entrepreneur n'étaient pas foncièrement mauvaises. Certains consuls critiquaient certes, le peu d'empressement de M. Mourer à déposer un rapport en 1900, mais il ne s'agissait là que d'un problème interne et de détails. M. Mourer avait rédigé un rapport dense, critique d'ailleurs, exposant les difficultés rencontrées : sécurité, concurrence des exploitants voisins, mauvaise volonté des chemins de fer... Et avait réclamé l'amélioration des infrastructures (hangars) et de l'outillage, sans d'ailleurs avoir été réellement entendu...

L'évolution plutôt médiocre de l'activité du port attisa le conflit. La chambre de commerce s'inquiétait surtout de la faiblesse des recettes perçues. Cette question s'avérait d'autant plus épineuse qu'elle devait verser une allocation annuelle fixe à son entrepreneur. Le risque était que non seulement la garde d'eau d'Ivry ne lui rapportât pas d'argent, mais plus grave encore, qu'elle finît par lui coûter cher... Le concessionnaire percevait une allocation fixe déjà élevée avec une redevance sur le trafic relativement modeste. L'affaire apparaissait sans risque pour l'entrepreneur, une sorte de rente, et il n'était pas vraiment incité à développer le trafic... L'exploitant avait rapidement réclamé des élévations de tarif. Le coup était classique : l'exploitant proposant une redevance alléchante de 40% contre les 56% sur les recettes perçues sur le trafic afin d'évincer un éventuel concurrent... Celui-ci réclama par la suite des hausses de tarif : il ne pouvait évidemment pas rentrer dans ses frais. La mécanique était donc prévisible... La proposition de l'entrepreneur Sicat s'avérait néanmoins aussi périlleuse, celui-ci aurait tôt ou tard exigé une augmentation du montant de l'allocation

annuelle. Dans ce cas, la chambre consulaire conservait une certaine marge de manœuvre, dans la mesure où elle était assurée que le concessionnaire se serait efforcé de favoriser l'activité du port... À moins que ce dernier ne cherchât à limiter à *dessein* une installation potentiellement concurrente⁸⁹ ! Cette hypothèse n'était pas à écarter. Les libéraux envisagent trop souvent l'exploitation privée comme la solution miracle, un entrepreneur étant censé mieux gérer un organisme qu'un établissement public, puisqu'il défend ses propres intérêts... La question n'est pourtant pas si simple, tout dépend du niveau d'intéressement du concessionnaire, quel que soit son statut.

Le marasme - relatif, les ports dont le trafic atteignait 50 000 t étant alors plutôt rares - de l'activité du port d'Ivry - amena sans doute la chambre consulaire à reprendre en main l'affaire. Convaincue de pouvoir y remédier, car elle recevrait des recettes forcément plus conséquentes permettant d'investir pour améliorer son exploitation. Incapable d'intervenir contre la Compagnie Paris-Orléans pour abaisser ses tarifs, la chambre de commerce s'en trouvait réduite à se retourner contre l'entrepreneur.

En 1902, M. Mourer sollicita toute une série d'exonérations pour le versement de diverses sommes. L'entrepreneur se plaignit à plusieurs reprises au président de la chambre de commerce⁹⁰ des pertes causées par le prix jugé trop faible de la tonne pour l'embarquement des rails de chemins de fer. Cette activité donna lieu à des manutentions d'une certaine importance au tarif de 0,90 franc la tonne, très inférieur aux prix de revient et occasionna, une perte sèche de 801, 21 francs, comprenant 201,75 francs pour redevance à la Chambre de Commerce. Il appelait la chambre consulaire à renoncer à cette perception. Il lui paraissait nécessaire de revoir globalement la question des tarifs, espérant effectuer des travaux non présentés⁹¹.

M. Mourer estimait⁹² à 689,60 francs le montant de la redevance de la chambre de commerce de Paris perçues au cours des opérations du mois de juin. Il réclamait de renoncer à la somme de 109,20 francs provenant de l'embarquement de vieux rails, le prix fixé au tarif ne lui ayant pas permis de couvrir les frais spéciaux occasionnés par les travaux. M. Sciana, président de la seconde commission, adressa une lettre au président de la chambre

⁸⁹ C'était ce dont on allait accuser l'exploitant Mourer !... Voir *infra*

⁹⁰ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de Monsieur A. Mourer, Entrepreneur des manutentions, Gare d'eau d'Ivry à M. le Président de la Chambre de commerce de Paris, le 16 juin 1902. ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de Monsieur A. Mourer, Entrepreneur des manutentions, Gare d'eau d'Ivry à M. le Président de la Chambre de commerce de Paris, le 11 juillet 1902.

⁹¹ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre du 16 juin 1902.

⁹² ACCIP IV-4.61 (33), Lettre du 11 juillet 1902

consulaire⁹³, se prononçant favorablement à l'exonération des deux redevances sur l'embarquement de vieux rails qui, d'après le tarif homologué le 22 mai 1902, lui occasionna de lourdes pertes les mois de mai et juin de la même année.

Les roues des portiques supportant les grues de la gare d'Ivry se trouvaient entre autres dans un état de dégradation avancé⁹⁴, car composées de fonte : « *tandis que l'acier s'imposait en raison du poids et de la fatigue que ces roues ont à supporter*⁹⁵. » M. Mourer fut autorisé à remplacer les plus défectueuses, ne l'ayant pas fait, car elles auraient été très rapidement avariées⁹⁶. Il implorait la chambre de commerce de changer les huit roues et de fournir deux autres en cas d'accident. Dans sa lettre du 25 novembre 1902, celui-ci rappelait la nécessité de les remplacer : « *En raison de l'urgence qu'il y a à prendre une décision notamment en ce qui concerne les Grues dont l'état actuel présente un danger permanent*⁹⁷. »

Après seulement quelques années d'exploitation, le port d'Ivry se trouvait dans un état de délabrement avancé. La chambre de commerce indiqua au Service de la Navigation de la Seine certaines réparations et améliorations à apporter à la gare d'eau d'Ivry. L'Ingénieur Ordinaire mena son enquête⁹⁸ et constata l'état défectueux des voies du port et fit exécuter immédiatement des travaux d'urgence afin de parer tout risque d'accident ou d'interruption du port. Il était tout à fait d'avis de remplacer les roues en fonte par des roues en acier⁹⁹. La chambre de commerce était d'avis d'ouvrir un crédit de 1 000 francs pour les travaux d'entretien. Ses spécialistes trouvaient surprenant l'état déplorable du port après seulement quatre ans de service pour un trafic somme toute modeste¹⁰⁰ :

Il semble inadmissible que quatre ans à peine après l'ouverture de la gare d'eau, et à la suite d'un trafic si réduit, nous avons déjà des dépenses de réfection de matériel si importantes, et que tous les quatre ans, par exemple, nous devons opérer le remplacement du rail arrière des grues. Ce travail dont l'importance n'est pas

⁹³ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Sciamia, Président de la 2^{ème} Commission au Président de la Chambre de Commerce de Paris, 22 septembre 1902.

⁹⁴ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Mourer à M. le Président de la Chambre de Commerce de Paris du 18 juin 1902.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Sans être expert en métallurgie, ou un ingénieur mécanicien averti, une telle erreur de conception paraît incroyable. De toute évidence, la fonte est sensiblement plus cassante que l'acier. Elles ont pourtant été conçues par une société plutôt renommée dans ce domaine... Là encore, on peut s'interroger si les conditions du marché étaient réellement « objectives »... À moins qu'il ne s'agît de grues d'occasion, remises en état. La chambre de commerce a certainement cherché à réduire au maximum les coûts. Il faut tout de même reconnaître l'usure excessivement rapide de ce matériel, soit à peine quatre années...

⁹⁷ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Mourer à M. le Président de la Chambre de Commerce de Paris.

⁹⁸ ACCIP IV-61 (33), Gare d'eau d'Ivry- Outillage. Travaux d'amélioration et travaux d'entretien. Rapport de l'ingénieur ordinaire du 3 juillet 1902.

⁹⁹ Remplacement évalué à 1500 francs.

¹⁰⁰ L'étonnement de M. Sciamia surprend. On peut s'étonner que les représentants de la chambre consulaires n'aient pas vérifié le matériel, ni consulté le cahier des charges qui devait bien stipuler que les roues étaient en fonte...

moindre de 1500 francs provient d'une fourniture défectueuse, de même que le remplacement intégral de toutes les roues, des deux grues Caillard prouve surabondamment que le matériel fourni était de qualité inférieure¹⁰¹.

M. Sciama fixait le crédit total à ouvrir au service des Ponts et Chaussées :

Tableau 1. Crédit total à ouvrir au service des Ponts et Chaussées.

Nature des dépenses	Dépenses
1° Au compte du premier établissement	1 315 francs
2° Au compte d'exploitation	1 000 francs
3° À un compte spécial à faire approuver ultérieurement par la Chambre	2 300 francs
Total.	4 615 francs

Source : ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Sciama à M. le Président de la chambre de commerce du 22 septembre 1902.

Les propositions de M. Sciama furent finalement adoptées, lors de la séance de la chambre de commerce du 10 décembre 1902, soit l'achat de dix roues en acier au prix de 80 francs chacune et 1500 francs pour la réfection des rails, ce qui donnait une dépense globale de 2 300 francs. L'entrepreneur se déclarait disposé à assurer la moitié de cette dépense, soit 400 francs pour les dix roues.

2. Controverse autour du prix.

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 HPLM, Compagnie Lyonnaise & Compagnie Havre-Paris-Lyon réunies, société anonyme au capital de 16 400 000 francs, dont le siège social était fixé alors à Lyon¹⁰², 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 voisins¹⁰³ qui ont su tirer en même temps de leur réseau ferré et de leur réseau navigable en multipliant les gares d'eau sur tout*

¹⁰¹ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Sciama à M. le Président de la chambre de commerce du 22 septembre 1902.

¹⁰² Il s'agit bien entendu d'une des plus importantes sociétés de transport fluvial. Consulter l'ouvrage de Bernard Lesueur...

¹⁰³ L'Allemagne et la Belgique.

*le parcours des fleuves, rivières ou canaux prouve surabondamment la nécessité absolue de doter la France de gares d'eau*¹⁰⁴. » Il admettait par ailleurs le mérite de la chambre consulaire : « *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*¹⁰⁵. » L'échec tenait pour M. Jossier à deux causes principales : « *L'outil a donc été créé, mais malheureusement les conditions d'exploitation ne répondent pas à ce que la Batellerie et vous-même aviez espéré. Vous avez dû vous en apercevoir*¹⁰⁶. » Les deux causes s'expliquaient d'une part au coût exagéré des manutentions et d'autre part, à la taxe élevée du raccordement de la gare d'Ivry Chevaleret au quai. Les tarifs semblaient prohibitifs pour les acteurs de la profession, et ce dès le départ :

*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*¹⁰⁷.

L'administrateur de l'HPLM 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 tarifs¹⁰⁸ : 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 Louviers¹⁰⁹ et les frais d'embarquement comme « *notablement inférieurs (...) Il est bien regrettable que, par suite de tarifs prohibitifs, la création de la Chambre de*

¹⁰⁴ 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.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre du 14 octobre 1901.

¹⁰⁹ En amont de l'île Saint-Louis...

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'utiliser¹¹⁰.»

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 plaintes¹¹¹.

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 pas les tarifs de ces derniers :

Mais précisément parce que la Compagnie restait maîtresse, en quelque sorte, de ce tarif, il eût été nécessaire que les manutentions du port dussent 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 Paris¹¹².

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 fût de 600 litres s'effectuait à 0,80 franc les 1 000 litres contre 0,50 franc au port Saint-Bernard¹¹³, port réputé difficile selon M Bovet. Les tarifs paraissaient d'autant 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'Ivry¹¹⁴.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ 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.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Paris intramuros.

¹¹⁴ *Ibid.*

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. Sciana 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, c'était proposer un outillage performant et attractif pour les usagers... La chambre de commerce ne paraissait pas avoir résolu ce dilemme¹¹⁵.

Un cas de conscience identique se posa lors de la prise en main de l'exploitation du port. Le port d'Ivry 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. 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.

B. Les déboires de l'entrepreneur.

1. Divorce avec l'entrepreneur (1902-1903).

Le divorce entre l'entrepreneur et la chambre de commerce fut décidé dès la séance du 24 décembre 1902. Les consuls avaient la conviction d'une part que l'action de la commission s'occupant du port s'était avérée insuffisante et que le recours à un entrepreneur, ou du moins le travail de M. Mourer, ne produisait pas de résultats probants. M. Lefèbvre et M. Mourer s'entretenirent, le premier informant le second de la décision envisagée par la chambre de commerce de retirer sa commission. Déçu, M. Mourer envoya le 31 mars 1903 un mémoire justifiant son action. Il exhortait à abandonner ce projet en montrant qu'il n'avait pas réalisé

¹¹⁵ 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.

de bénéfiques personnels exagérés¹¹⁶. Selon l'entrepreneur, l'activité du port avait progressé plutôt normalement :

Tableau 2 Activité du port 1899-1903.

Années	Embarquements	Débarquements	Wagons déchargés pour localité	Ensemble	Moyenne mensuelle
1899 (trois derniers mois)	265,261	2 203 501	37 700	4 894,162	1 631,387
1900	9710,730	22 838,804	873,926	33 423,460	2 785,288
1901	6 184,500	36 307,888	100,000	42 592,388	3 549,362
1902	8 065,914	50 687,444	561,000	59 314,358	4 942,863
1903 (trois premiers mois)	892,500	16363,264	24,000	17279,764	5759,921

Source : ACCIP IV-4.61 (33), Circulaire de M. Mourer à M. Lefèbvre, 31 mars 1903.

Il en aurait résulté une hausse en 1902 comparativement à 1901 de 39%. Concernant le trafic local, M. Mourer affirmait avoir contacté tous les directeurs et maisons recevant des marchandises par bateaux, soit par lui-même, soit par ses employés « *et j'ai la satisfaction de dire que deux seulement parmi ceux qui pourraient se servir des grues de la gare d'eau ne sont pas nos clients*¹¹⁷. » Il citait le cas de la Maison Jourdain & C^{ie} liée avec M. Cabaret, Entrepreneurs de débarquements avec lequel elle avait traité depuis trois ans, « *Le successeur de M. Jourdain m'a formellement promis de s'adresser à la gare d'eau lorsque son traité avec M. Cabaret serait expiré*¹¹⁸. » Il cite encore la maison Muller¹¹⁹ dont le chef était voisin de la maison Pagès & Cie, propriétaires d'une grue placée à proximité de leurs établissements et qui effectuait leurs débarquements. M. Mourer soulignait la concurrence locale :

*À ce point de vue on ne peut mieux faire car les établissements en bordure de la Seine, qui ont des grues en bordure de la Seine, qui ont des grues particulières et même des voies ferrées conduisant à leurs usines (fabrique de cotons, papeterie, Cie des Eaux, Établissements Desmarais & Cie, Bruyer & Cie (anciens magasins généraux de la Société du Levant) ne consentiront pas, quoiqu'on fasse, à venir à la gare d'eau, pas plus que les marchands de bois nombreux à Ivry, dont les chantiers, sauf deux, sont situés le long de la Seine afin de faire tirer leur bois et de les rentrer sans le secours d'une grue*¹²⁰.

¹¹⁶ ACCIP IV-4.61 (33), Circulaire de M. Mourer à M. Lefèbvre, 31 mars 1903 et rapport de M. Mourer sur l'Exploitation de la gare d'eau d'Ivry. Copie commentée, 31 mars 1903. Les archives de la chambre de commerce et d'industrie de Paris disposent de deux versions, la version d'origine destinée à M. Lefèbvre et une version recopiée qui offre l'intérêt de présenter une marge à droite comportant les commentaires d'un membre de la chambre de commerce.

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Produits céramiques.

¹²⁰ *Ibid.*

M. Mourer mentionnait les deux seuls clients de la gare d'eau qui n'étaient pas sur le bord de l'eau, MM. Blet et Vivenot. L'unique option valable pour attirer une clientèle locale consistait à s'entendre avec des négociants en charbon pour des approvisionnements par petites quantités pour les commerçants manquant de place ou ayant une assez forte consommation de façon à recevoir le chargement complet d'un bateau. Pour l'entrepreneur, la difficulté pour attirer la clientèle locale dans les premières années avait été de supprimer les entrepreneurs particuliers qui effectuaient auparavant ces travaux. Ceux-ci ripostèrent par des tarifs inférieurs à ceux proposés par la gare d'eau. En plus de leurs bas prix, ces entrepreneurs permettaient aux intéressés de tirer profit du délai de planche quinze jours pour la réception des marchandises. Les clients pouvaient ainsi se servir de leurs chevaux, voitures quelques heures chaque jour, d'où l'économie de frais supplémentaires. M. Mourer observait que les grues à vapeur de la gare d'eau d'Ivry nécessitaient un chargement des bateaux opéré très rapidement et sans interruption, un bateau étant le plus souvent déchargé dans la journée, ce qui obligeait la présence d'un entrepreneur de camionnage spécial possédant un grand nombre de chevaux afin de pas occasionner l'arrêt des grues. Il en résultait alors des frais supplémentaires grevant la prise de la marchandise.

2. Difficultés d'exploitation.

La stratégie de défense de l'entrepreneur consista, non sans raison d'ailleurs, à mettre en évidence les faiblesses du port d'Ivry : sa taille réduite, la concurrence interne dans le port, due à une réglementation inadaptée aux conditions de manutention fluviales... Tout cela en faisait une exploitation particulièrement laborieuse nécessitant du temps pour s'épanouir.

a) Exigüité du port.

Une autre difficulté du port tenait au fait que le port était limité en taille, soit 150 m de longueur seulement, ce qui n'autorisait l'accès qu'à trois bateaux alors que l'exploitation du port exigeait de faire face à des demandes de location de grues, à des transbordements de bateaux sur wagons et inversement, à des déchargements de bateaux avec mise sur quai ou sur voitures ou réciproquement, ou encore des manutentions de marchandises prises sous hangar ou sur quai. Les particuliers faisaient venir des grues sur pontons ou se servant d'autres engins, afin d'effectuer eux-mêmes la manutention des marchandises sans avoir à payer de redevance ou par les chemins de fer qui venaient obstruer chaque jour pendant des heures les voies du port afin d'y effectuer les manœuvres nécessitées par le service des embranchements particuliers desservis par le raccordement.

b) Concurrence dans le port.

La difficulté d'un port fluvial en milieu urbain tient à sa nature même. L'attachement séculaire de Paris à la Seine s'atténuait. Isabelle Backouche¹²¹ a montré la disparition de ce lien intime entre les habitants et le fleuve, avec pour conséquence que la Seine soit devenue un axe de circulation. La fonction des ports s'est transformée, passant de celui de la vente à celui du stockage. L'avènement des chemins de fer a réduit la dépendance de la vie économique parisienne à la rivière. Depuis la fin du XIX^e siècle, comme en témoignait la création du port d'Ivry¹²², la dimension des affaires portuaires s'envisageaient sur une autre échelle, bien plus vaste, englobant la proche banlieue (voire plus) parisienne. Paris devenait l'agglomération parisienne. Cette évolution complexifiait la question portuaire. Il n'existait pas de précédent, d'où l'inadaptation des législations, structures administratives par rapport à une activité devenue de plus en plus fluctuantes, floues... L'une des difficultés du port tenait au fait que le cahier des charges avait été conçu à partir du modèle des ports maritimes. Celui-ci autorisait des opérations de manutention dans la gare d'eau sans payer la redevance à la chambre de commerce de Paris et sans recourir à ses grues, mais à celles sur pontons flottants que l'on trouvait à louer à raison de 50 francs, voire 30 francs par jour¹²³!

M. Mourer évoque un ancien agent de la gare d'eau qui lui faisait concurrence en accordant des remises aux intéressés de toute une partie de la redevance que l'entrepreneur devait réserver à la chambre de commerce de Paris « *réussissait à détourner à son profit une partie importante de son trafic*¹²⁴. » Il n'éradiqua cette concurrence que par le manque de ressources financières de l'entrepreneur concurrent, incapable d'avancer le montant des lettres de voitures au chemin de fer et aux mariniers... M. Mourer prit connaissance d'un fait délictueux commis par lui¹²⁵ l'obligeant à composer : « *mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y a là une éventualité très redoutable pour la Chambre de Commerce. Le jour où un entrepreneur sérieux voudrait faire ces travaux compte*¹²⁶. » M. Mourer dénonça le contenu du cahier des charges qui ne lui semblait pas correspondre aux réalités de la navigation parisienne. D'une part, ce règlement ne la prémunissait pas de la concurrence, même sur la

¹²¹ Isabelle Backouche, *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, pp.298-331.

¹²² Cela était d'autant plus vrai pour Ivry, dont une partie non négligeable avait été rattachée au XIII^e arrondissement de Paris en 1860.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ M. Mourer ne fournit pas de précision...

¹²⁶ *Ibid.*

gare¹²⁷ ! D'autre part, sa critique du cahier des charges allait plus loin. Il lui reprochait d'avoir été conçu sans considérer la *réalité fluviale*. Imposé à la chambre de commerce de Paris, ce cahier des charges avait pris modèle sur celui du port du Havre, très éloigné des réalités de la batellerie parisienne...

*Le cahier des charges qui lui avait été imposé renferme tant à ce sujet qu'à plusieurs autres, des anomalies qu'on a peine à comprendre et qui proviennent de ce que ce cahier des charge est la copie textuelle de celui qui régit le port du hâvre, alors que les circonstances sont toutes différentes et que si la chambre de commerce de cette ville a fait des concessions pour attirer les marchandises dans son port, c'est parce qu'elle y trouve des compensations, notamment dans la perception des droits de tonnage, mise à quai, etc. dont ne profite pas la Chambre de Commerce de Paris*¹²⁸.

On perçoit là une des clés de notre objet de recherche. C'était une illustration significative des projets « idéaux » du port de Paris depuis Paris port de mer jusqu'aux projets les plus récents du port autonome de Paris avec cette confrontation continue entre un port idéalisé, projeté et la réalité... Mais un profond fossé séparait les deux... Ces projets ont souvent été le résultat de rêves de conceptions d'ingénieurs ou administratives, voire technocratiques... Ils se concrétisèrent par un concours favorable de circonstances, mais ne furent pas suivis correctement dans leur développement. La plupart du temps, ils furent mis en œuvre en dépit des réalités et souffrirent d'un manque cruel de moyens. Le cas du port d'Ivry est révélateur à cet égard. Il était censé constituer un cas d'école, un exemple à suivre, de port de raccordement. Les espoirs suscités étaient disproportionnés par rapport à la réalité, mais surtout aux moyens accordés. Il ne s'agissait alors que d'un port de 150 m de longueur de quai disposant, et encore, pas au début de son exploitation, que d'un modeste hangar de 400 m²... Il est vrai que le projet initial prévoyait l'établissement d'une vaste zone d'entrepôts et que la chambre de commerce s'était dotée ultérieurement d'une troisième grue et que la concession de la chambre de commerce de Paris était censée ne constituer qu'une première initiative dans l'attente d'une dynamique plus générale... La gare d'eau de la chambre de commerce n'était heureusement pas la seule du secteur, mais on était loin du compte...

Comparer le port d'Ivry et celui du Havre dépassait le simple bon sens, objectivement parlant. Il s'agissait peut-être et certainement d'un manque d'expérience : on s'était contenté de recopier le cahier des charges du port du Havre, songeant que c'était la même chose... Ou bien imaginait-on que le développement du port serait tel que son exploitation s'apparenterait

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ *Ibid.*

à celle d'un port maritime ? C'était sans doute les deux à la fois. La chambre de commerce ne formula aucune remarque à ce sujet dans son rapport commenté... Ce n'était certes pas elle qui l'avait mis au point, et il aurait été bien maladroit de s'en prendre à l'administration... Rien ne permet de garantir qu'elle aurait fait mieux...Malgré ces obstacles, le trafic local se développa de façon assez sensible¹²⁹.

Tableau 3. Mouvement comparatif aux gares d'Eau d'Ivry et de Charenton à Ivry.

	Années d'exploitation	Trafic (en tonnes)	Années d'exploitation	Trafic (en tonnes)
La première année	(les trois premiers mois) 1899		1882	
La 2 ^{ème} année	1900	4 894,162	1883	17 091,731
La 3 ^{ème} année	1901	33 423,460	1884	20 593,720
La 4 ^{ème} année	1902	42 592,388	1885	19 028,610
La 5 ^{ème} année	-	59 314,318	1886	24 417,766
La 6 ^{ème} année	-		1887	35 119,040
La 7 ^{ème} année			1888	36 566,556
La 8 ^{ème} année			1889	39 461,140
La 9 ^{ème} année			1890	45 645,898

Source : ACCIP IV-4.61 (33), Circulaire de M. Mourer à M. Lefèbvre, 31 mars 1903.

La progression de 1902 par rapport à 1901 a ainsi été de 39% et l'année 1903 se présentait plutôt bien. M. Mourer souligna que la gare de Charenton avait mis de huit à neuf ans pour atteindre le mouvement obtenu à la gare d'eau d'Ivry en trois années et trois mois d'exploitation, le port d'Ivry réalisait une performance plus qu'honorable : « *Cela justifie ce que je dis plus haut... qu'il faut se féliciter et non se plaindre des résultats obtenus à Ivry en si peu de temps*¹³⁰. »

M. Mourer usait de l'accusation classique contre les chemins de fer pratiquant des ententes pour casser les prix et capter les trafics liés au raccordement :

*Ce résultat est dû essentiellement à l'entente qui existe entre les C^{ies} 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*¹³¹.

Ajoutant :

Ces tarifs sont arbitraires, ils bouleversent les distances, les conditions géographiques et les rapports naturels entre les régions. Telle Cie qui avait de tout temps résisté à des abaissements de tarifs, parce qu'elle était la

¹²⁹ Ibid.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Ibid.

*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*¹³².

Lors de l'étude préalable à l'établissement de la gare d'eau par un membre de la chambre consulaire, il était question d'alimenter le trafic 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*¹³³.

M. Mourer notait que la Compagnie d'Orléans n'avait *a priori* 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 de ce genre, 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*¹³⁴. » M. Mourer prétendait 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.

M. Mourer alla jusqu'à affirmer que la Compagnie de Lyon, afin de ne pas faire venir par bateaux une partie des charbons nécessaires à sa consommation et qui transitaient par son raccordement à Charenton payait 3 francs de plus par tonne que le prix proposé par une compagnie de navigation¹³⁵ ! Cette attitude 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. De ce point de vue, l'opinion de M. Mourer semblait tout à fait lucide :

¹³² *Ibid.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ La compagnie française de Navigation Fluviale et maritime.

Ces gracieusetés coûtent cher à tous.

C'est donc un parti pris par les Cies 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 réduit¹³⁶ comme il est question de le faire¹³⁷.

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*¹³⁸. » 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 si large marge de manœuvre, et pourvu que le transport de marchandises fût effectué dans le délai maximum qu'ils se réservaient du fait des concessions faites, ils pouvaient attendre jusqu'au dernier moment pour fournir les wagons. En admettant qu'un transport devait être réalisé dans un délai de quinze jours, si le chemin de fer ne prenait que deux jours pour conduire la destination, restait un délai d'un à treize jours pour fournir les wagons. 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 raisonnable*¹³⁹. » C'est-à-dire du jour au lendemain¹⁴⁰. 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

¹³⁶ Le tarif devait passer de 0,55 francs à 0,39 francs.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ *Ibid.*

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ Le commentateur du rapport de M. Mourer observait une exagération, la compagnie fournissant dans les 24 heures le matériel nécessaire.

nécessité de ne pas rendre celle-ci impossible par une perception obligeait à tenir les marchandises à la disposition des wagons. Quelque 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 dévolues¹⁴¹.

Le fait que le montant des redevances prélevées au profit de la chambre de commerce avait *a priori* poursuivi la progression constatée dans le tonnage manutentionné avec les grues et que le montant de ces redevances avait été de 8 474,45 francs en 1901 pour un tonnage de 32 008,788 t. Les redevances n'avait atteint que 9 183,75 francs en 1902 pour un tonnage de 52 781,749 t, le montant des redevances correspondait à 0,264 francs par tonne manutentionnée tandis qu'il ne se montait plus qu'à 0,174 francs par tonne l'année suivante. Cette situation tenait à ce que la majeure partie des marchandises manutentionnées en 1902 se composaient de charbons et briquettes en faveur desquels la chambre de commerce avait consenti sur la requête de la Chambre Syndicale de la Marine et des principaux transporteurs par eau de réduire sa redevance à 0,15 franc au lieu de 0,25 franc prélevée précédemment, « *mais la chambre de commerce ne doit pas regretter la réduction qu'on doit en grande partie l'augmentation sensible des opérations dont une partie importante a utilisé le raccordement et produit de ce chef une nouvelle redevance de 0,15 franc*¹⁴². »

Le recul des frais d'exploitation ne semblait guère envisageable et risquait même de se faire au détriment des services. Les conséquences qui en auraient résulté auraient vite effacé l'économie attendue pour le trafic payant, à 0,25 franc de redevance ne se développait que peu à peu, mais dans une proportion insuffisante pour améliorer sensiblement la situation. On ne pouvait guère espérer que ces marchandises atteignent la quantité minima de 50 à 100 t exigée par les entrepreneurs de navigation pour venir chercher ou déposer des marchandises avec leurs bateaux à la gare d'eau d'Ivry. Selon lui, l'unique solution viable résidait dans l'accroissement du trafic permettant d'optimiser le matériel, le hangar et la bascule :

Le plus difficile est fait, chaque jour la situation s'améliore, mais il ne faut pas oublier que le grand remède consisterait à mettre un terme à l'opposition systématique que les chemins de fer font à la navigation et aux gares d'eau. Le jour où les abus commis seront empêchés et où la marine pourra travailler dans des conditions

¹⁴¹ Le commentateur n'était là encore pas du même avis déclarant que la compagnie fournissait toujours plus de wagons qu'il n'en fallait.

¹⁴² *Ibid.*

normales, le trafic des marchandises prendra une extension considérable à Ivry et donnera lieu, naturellement, à une importante augmentation de redevances¹⁴³.

M. Mourer répondit bien entendu par la négative par une gestion directe de la chambre de commerce. Sa conviction était qu'une exploitation directe du port par la chambre consulaire ne modifiait pas grand-chose, ni au point de vue de la redevance, ni même celui du trafic. Il s'appuyait sur un argument au nom du libéralisme : « *l'agent officiel de la Chambre de commerce ne pourra agir avec la souplesse à laquelle on est vis-à-vis de personnes constamment sollicitées par la concurrence*¹⁴⁴. » L'agent consulaire ne pouvait avoir le même sens des affaires qu'un entrepreneur privé qui avait de plus les compétences techniques requises, car travaillant dans la même activité¹⁴⁵ : « *Combien de fois ai-je- dû faire des concessions sur les règles rigoureuses du cahier des charges, ordonnances, etc., et sur ma part de profit pour attirer la clientèle et ne pas manquer les affaires*¹⁴⁶? »

c) Une exploitation semées de pièges.

M. Mourer insistait sur les complications de l'exploitation de ce port, bien plus que les autres activités de la chambre de commerce de Paris et que cette dernière aurait à exécuter des travaux supplémentaires, alors que son effort était atténué avec un entrepreneur :

*Le service de la gare d'eau est un des plus difficiles que j'ai rencontrés dans ma longue carrière. Il est si hérissé de difficultés et de risques de toute nature qu'il serait trop long d'énumérer par écrit. Il ne peut ressembler en rien au service de la condition des douanes et de la manutention de la douane, dirigés par la Chambre de Commerce elle-même, qui doit être maîtresse dans ses services, sans avoir à subir la concurrence du 1^{er} venu qui viendrait installer chez elle et offrir au commerce de faire les mêmes travaux à des conditions plus avantageuses. Elle n'a pas non plus à courir les risques que présentent des travaux aussi difficiles que ceux exécutés à la voie d'eau*¹⁴⁷.

La chambre de commerce n'aurait alors pas enregistré des résultats financiers très supérieurs que les siens en raison des contraintes environnementales : gel, hautes eaux, curage et réparation des canaux, grèves locales... Tout cela immobilisait le personnel jusqu'à plusieurs mois à cause du chômage de la navigation. Lui-même s'en sortait en employant son personnel basé à la gare d'Ivry dans ses entrepôts de Charenton.

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Si la chambre consulaire est un organe public, ses membres sont tous des entrepreneurs, commerçants ou industriels, donc très aguerris aux affaires, mais l'on gère certes, souvent mieux ses propres affaires que celles de la chose publique...

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ *Ibid.*

d) Une activité nécessitant de temps et le désir de récolter les fruits semés.

Si l'entreprise s'était révélée difficile au départ, elle devait porter ses fruits :

*Ma conviction intime est qu'il était impossible de faire mieux. Ce n'est pas en quelques années qu'on peut rendre réellement productive une affaire de ce genre où il y a tant de difficultés à vaincre. Comme toute chose qui ne s'impose pas par un monopole, il faut une période d'organisation suffisante pour vaincre **les résistances et changer les habitudes du commerce**. Cette période paraît toucher à sa fin et j'espère pour la Chambre de commerce, comme pour moi, que les résultats seront meilleurs surtout si je suis aidé¹⁴⁸.*

Il trouvait injuste d'être dépossédé des sacrifices qu'il avait consentis :

Elle n'y trouverait que des mécomptes et en ce qui me concerne, il me semblerait souverainement injuste qu'elle ne reconnaisse pas la peine que j'ai eue et le dévouement que nous avons apporté, mes collègues & moi, et les sacrifices que j'ai faits pour mettre les choses au point où elles en sont, j'espérais une tout autre récompense. Quoiqu'il en soit j'ai défriché, à grand peine, une terre inculte et ce n'est pas au moment où elle peut être cultivée avec quelque profit qu'il serait équitable de me la retirer en m'infligeant, en outre un affront aux yeux du commerce, qui me serait très pénible¹⁴⁹.

Et ce d'autant que le commerce n'aurait jamais émis de critiques concernant sa gestion du port :

Pendant la période difficile que j'ai passée, je ne sache pas que malgré l'invite faite au commerce, par le règlement de la gare d'eau qui a été affiché et publié, la chambre de commerce ait jamais reçu la moindre plainte sur ma gestion, ce qui est à considérer car il y a quelque mérite à savoir contenter des intérêts souvent opposés dans les conditions difficiles imposées par le cahier des charges et les règlements qui en découlent¹⁵⁰.

B. Rejet en bloc de l'entrepreneur.

Le rapport de M. Mourer constituait avant tout un plaidoyer destiné à défendre sa gestion du port. Il doit donc être envisagé avec bien des réserves. Les remarques de la chambre de commerce permettent de relativiser ses propos. Les opinions des enquêteurs consulaires ne sont pas non plus exemptes de partis pris et doivent être aussi considérées avec un regard critique, et ce d'autant que leurs motivations pouvaient paraître des plus obscures. En l'occurrence, ils devaient eux-mêmes défendre leur propre gestion du port, qui n'avait pas été sans soulever de réserves de la part de leurs collègues...

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ *Ibid.*

Les enquêteurs de la commission chargée d'étudier la gare d'eau d'Ivry pour en déterminer les défauts d'exploitation avaient la forte présomption d'une mauvaise gestion du port, mauvaise gestion manifestement *volontaire*. Si l'entrepreneur affirmait s'être fortement impliqué pour une gestion optimale du port, les enquêteurs dénoncèrent à maintes reprises son « excès » de zèle. Ils lui reprochaient ainsi de ne pas avoir fourni certaines informations, notamment celles concernant le comportement de la Compagnie d'Orléans et plus globalement des compagnies de chemins de fer vis-à-vis de la gare d'eau d'Ivry. À leurs yeux, ces informations auraient dû être transmises dès 1900.

1. Dénonciation de l'entrepreneur.

a) Un entrepreneur bien peu zélé ?

Les enquêteurs de la chambre de commerce de Paris dénoncèrent le manque de zèle de l'entrepreneur. Lorsque M. Mourer se félicitait du développement local de la gare d'eau d'Ivry, et ce, malgré toutes les difficultés qu'il avait énoncées, le commentateur rétorquait : « *M. Mourer n'a pas à s'en féliciter puisqu'il ne s'en est jamais occupé et que le trafic augmente malgré lui*¹⁵¹. » L'entrepreneur ne se rendit lui-même au port que trois ou quatre fois par an, alors que celui-ci avait mis en valeur sa proximité par rapport à la gare d'eau... Et ils ajoutaient qu'il ne s'était jamais déplacé de lui-même pour visiter les usines ou les commerces environnant le port pour en faire la publicité, deux établissements du reste, la maison Guibal (caoutchouc) et la chocolaterie Vinay n'avaient pas encore été visitées et que si les maisons Blet et Vivemot étaient clientes, ce n'était pas grâce à lui... Lorsqu'il affirmait avoir jugulé la concurrence locale, les enquêteurs lui retiraient ce mérite : « *Mais ce n'est pas M. Mourer qui est arrivé à ce résultat, parce qu'il n'a jamais visité un client*¹⁵². » Aucune démarche n'avait été entreprise auprès des expéditeurs ou destinataires pour ce qui était du trafic de céréales. Ce trafic ne semblait intéresser que M. Mourer, effectuant des chargements sans l'aide des grues et ne versant aucune redevance à la chambre de commerce ! Le gros du trafic, soit 70 à 80 bateaux provenant des régions céréalières, se trouvait en partie détourné, selon eux, de la gare d'eau d'Ivry, en raison des relations médiocres avec un des gros affréteurs de la place.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² *Ibid.*

Les enquêteurs consulaires allèrent jusqu'à le soupçonner de saboter l'affaire par des pratiques de désinformation : « *Les seules raisons plausibles sont, qu'il n'a jamais été fait une démarche près du commerce que M. Mourer a tout intérêt à laisser dans l'ignorance*¹⁵³. » Ajoutant : « *Comme il le dit si bien, M. Mourer était mieux à même que qui que ce soit d'éclairer la chambre de commerce à ce sujet : mais il s'est bien gardé de le faire, si ce n'est qu'au bout de 3 ans qu'il songe à tenter quelque chose*¹⁵⁴. » Lorsque M. Mourer vantait le mérite d'avoir comme frère, un collaborateur, le commentateur de la Chambre démonta l'argument en déplorant l'incompétence de celui-ci, décrit comme un « empoté » qui ne se distinguait pas par ses qualités, dirait-on aujourd'hui de « management » :

*M. Mourer, frère de M. A. Mourer est incapable de diriger une exploitation de ce genre. Incapable de rédiger une lettre et de commander les hommes, et c'est grâce à la peur qu'il a eu des hommes d'Ivry que ces derniers commandent eux-mêmes le travail. Ce fait ne se produit pas dans les chantiers de M. Mourer à Charenton. Il n'y a aucune raison pour qu'il se produise à Ivry, à plus forte raison sur le chantier de la chambre de commerce. Les coups et blessures signalés par M. Mourer ont été donnés le lendemain des élections législatives 1° à M. Lenfant 2° à M. Collin à la suite de ces histoires, M. Mourer n'a pas cru devoir en référer à la police, aussi les bandits d'Ivry en ont-ils profité pour s'imposer par la violence à M. Victor Mourer qui n'a pas assez d'énergie pour évincer ces tristes individus. En un mot, ce sont eux les maîtres des travaux du port. L'unique occupation de M. Victor Mourer consiste à relever les travaux effectués la veille et à les envoyer à M. Mourer*¹⁵⁵. *Quant au travail, il ne s'en occupe pas en raison de la peur que les hommes lui inspirent*¹⁵⁶.

Sur ce dernier point, le commentateur de la chambre de commerce poussait un peu loin, puisque à maintes reprises, M. Mourer s'était plaint du manque de sécurité et avait envoyé une lettre au président de la chambre de commerce l'incitant à intervenir auprès du Préfet de Police afin de rétablir l'ordre à la gare d'eau. Et sur cette question, il ne semblait pas avoir été entendu...

b) Sabotage de l'exploitation ?

Demeurait à déterminer pourquoi l'entrepreneur aurait saboté l'exploitation du port. C'était au fond la grave incrimination du commentateur de la chambre de commerce, hormis certaines considérations touchant l'incompétence de l'entrepreneur, en fait, surtout de son frère. Les enquêteurs suspectaient M. Mourer d'avoir entravé le bon développement du port d'Ivry de manière à ce que ce dernier ne fît pas concurrence à son propre entrepôt pour

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ Il s'agit, vous l'avez compris, de son frère Arthur, concessionnaire du port...

¹⁵⁶ *Ibid.*

marchandises diverses situé à Charenton : « *M. Mourer insiste trop pour détourner la Chambre à exploiter elle-même la gare d'eau. Il y a chez lui une arrière-pensée qu'il ne peut dévoiler. M. Mourer veut éviter à tout prix qu'un autre entrepôt pour marchandises diverses, comme le sien à la zone puisse se créer à Ivry.* » Son entêtement à conserver la concession se justifiait ainsi malgré toutes les difficultés précitées : « *Le seul point obscur qu'il y aurait lieu d'éclaircir serait de faire avouer à M. Mourer la raison majeure qui l'oblige à insister avec tant de ténacité pour conserver une exploitation d'intérêts contraires et où il perd de l'argent* ¹⁵⁷!»

Le port d'Ivry devait affronter une vive concurrence et que les avantages qu'il était censé représenter, à savoir l'absence de matériel, de raccordement avec les chemins de fer. Il était malaisé de trancher l'authenticité de ces griefs. Sans doute, l'entrepreneur insistait beaucoup, voire trop, pour que la chambre de commerce ne reprenne pas l'exploitation du port... Peut-être était-ce dû au fait qu'il avait consenti à de gros efforts et qu'il ne souhaitait pas avoir œuvré pour rien. Il estimait que les perspectives de trafic dans les années à venir étaient des plus prometteuses, ce qui d'ailleurs se révéla exact. L'explication du commentateur paraît néanmoins plausible, pouvant expliquer bien des choses... Le régime de la concession, opté par la Chambre, n'encourageait guère l'entrepreneur à développer le trafic, l'annuité fixe étant déjà élevée.

c) Arrogance des consuls ?

Les enquêteurs de la chambre de commerce avaient tout intérêt, eux aussi, à noircir le tableau en insistant, voire aggravant les erreurs de gestion de l'entrepreneur. S'ils déplorent le manque de zèle de M. Mourer à chercher des clients, les consuls s'occupant du port ne firent guère mieux... Le problème de la sécurité, qui paraissait gêner fortement l'exploitation du port, était un fait bien connu, l'entrepreneur en avait largement fait part à la Chambre. On peut y percevoir là une certaine prétention à croire que résorber le problème n'était qu'une question d'énergie. Il y avait chez eux l'intime conviction que le port ne pouvait être plus mal géré :

La gare d'eau est un chantier public aussi facile à diriger et à exploiter que toute autre activité et à exploiter tout autre chantier ou usine. Il ressort de tous les renseignements donnés dans cette lettre que M. Mourer

¹⁵⁷ Ibid.

*s'applique à démontrer à la chambre de commerce qu'elle est incapable d'exploiter elle-même cette affaire. En tout cas, elle ne pourrait pas l'exploiter plus mal*¹⁵⁸ !

Ils estimaient aisé de démarcher auprès des clients, minimisaient la concurrence locale (sauf celle de M. Mourer), ainsi que la mauvaise volonté des chemins de fer, même s'ils lui reprochaient de ne pas les avoir renseignés plus tôt, preuve qu'eux-mêmes ne s'étaient guère informés¹⁵⁹ !

Les véritables arguments étaient toutefois d'une part que les recettes de l'exploitation étaient forcément meilleures sous gestion directe de la chambre consulaire. Celle-ci n'avait plus à verser le montant annuel, ni la redevance sur le trafic : « *Quant à la question des résultats pécuniers, ils seront certainement supérieurs à M. Mourer lorsque la Chambre aura exploité la Gare d'eau pendant 3 ans*¹⁶⁰. » En outre, le fait que la Chambre exploitât par elle-même le port était censé attirer les clients.

Certains arguments de M. Mourer ne manquaient pas de pertinence : que le port fût géré par la chambre de commerce de Paris ou par un entrepreneur n'aurait pas changé la situation, ni la concurrence locale, ni la mauvaise volonté des chemins de fer à recourir au raccordement avec la voie d'eau. M. Mourer n'avait pas non plus de penser que la chambre de commerce n'était pas tout à fait capable de gérer elle-même le port : on a pu voir combien elle était mal informée. On pouvait douter quand un de ses membres affirmait : « *Il en serait tout autrement, et l'agent de la chambre aura toute la souplesse voulue pour se faire bien accueillir par le commerce*¹⁶¹. » Comme son prédécesseur, ce dernier avait à suivre le plus scrupuleusement possible le cahier des charges.

Si les propos de l'entrepreneur prêtaient à caution, son analyse des difficultés du port ne manquaient pas de fondements. Les propos de la chambre de commerce de Paris étaient empreints d'une vision abstraite de l'exploitation du port de Paris, et *a fortiori* du port d'Ivry. Il suffisait de gérer directement le port et tout s'arrangeait, alors que bien des problèmes n'allaient pas être résolus... On faussait souvent simplement les cartes, le port étant insuffisamment équipé pour lutter contre la concurrence. D'ailleurs, les intentions de la chambre consulaire n'étaient pas claires : avait-elle le courage d'affronter le commerce parisien qu'elle était censée représenter et défendre les intérêts ?

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ *Ibid.*

Toutes ces problématiques allaient se poser pour la chambre de commerce afin de décider sur l'avenir du port.

2. La recherche d'une issue.

À la suite du rapport de M. Mourer, la Commission Temporaire de la Gare d'eau d'Ivry déposa, le 9 juin 1903, un rapport présenté par M. Lefèbvre¹⁶². Celui-ci atténuait la responsabilité de l'entrepreneur, mais avançait l'idée qu'un concessionnaire privé ne pouvait guère s'occuper correctement d'une telle concession... Cet argument allait à l'encontre des thèses de son établissement en matière économique, plutôt libérales et hostiles à toute intervention de l'État¹⁶³ :

Sans vouloir critiquer la gestion de M. Mourer et rechercher si ses intérêts personnels ne se trouvent pas en opposition avec ceux que nous lui avons confiés, nous estimons que l'importance des installations qu'il possède et dirige sur la rive droite de la Seine, ne lui permettent pas de se consacrer suffisamment à la direction de notre exploitation pour lui donner le développement auquel nous avons le droit de prétendre¹⁶⁴.

Le rapport avait maintenu le reproche de ne pas avoir fait la promotion suffisante de l'installation, ni suffisamment cherché la clientèle en faisant une leçon de *marketing* :

Il ne faut pas croire, en effet, qu'il suffise d'établir des tarifs et de les porter à la connaissance u public pour attirer le trafic. Toutes ces affaires se ressemblent. La clientèle ne vient pas d'elle-même, il faut aller la chercher, la solliciter et si nous voulons l'augmenter il faudra étudier les diverses combinaisons de tarifs ou autres qui, en lui offrant un avantage, l'amèneront à la gare d'eau d'Ivry¹⁶⁵.»

Le rapport concluait : « *Ce n'est pas un entrepreneur, quelque consciencieux qu'il soit, qui pourra faire le nécessaire¹⁶⁶.* »

Le rapport soulignait le désir du commerce, des industriels et des bateliers d'une gestion directe du port d'Ivry par la chambre de commerce :

D'autre part, les négociants et les industriels de la région qui se sont déclarés prêts à accorder la préférence à nos installations, nous ont exprimé le désir de voir la Chambre de Commerce les exploiter elle-même.

¹⁶² ACCIP IV-4.61 (33), Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'eau d'Ivry présenté par M. Lefèbvre le 9 juin 1903.

¹⁶³ Cette controverse a été débattue plus précisément, lors de la séance du 25 juin 1903.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p.17.

¹⁶⁵ *Ibid.*, pp.17-18.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p.18.

Les Ingénieurs de la navigation, les bateliers et les Compagnies de transport, ont été également unanimes pour nous engager à adopter ce système d'exploitation, en nous faisant ressortir l'intérêt que nous aurons à être en contact direct avec la clientèle de la gare d'eau d'Ivry dont nous connaissons ainsi les besoins¹⁶⁷.

Il avait été calculé une estimation des dépenses et recettes qu'aurait perçues la chambre de commerce sans entrepreneur. Pour se faire, il se basait sur les chiffres fournis par M. Mourer dans son mémoire du 31 mars 1903¹⁶⁸.

Tableau 4. Estimation des recettes et charges du port d'Ivry en 1902.

Recettes basées sur le trafic de 1902	Montant en francs
Charges	43709 francs
Frais généraux	23825,05 francs
Frais de manutention	13002,56 francs
Annuité des emprunts	4434,82 francs
Total	41262,43 francs
Bénéfice	2446,57 francs

Sources : ACCIP IV-4.61 (33), Rapport présenté au nom de la Commission Temporaire de la Gare d'eau d'Ivry présenté par M. Lefèbvre le 9 juin 1903.

Le défaut de cette estimation tenait au fait qu'il n'était pas aussi certain que le trafic du port d'Ivry se fût élevé à ce niveau. D'ailleurs, la chambre de commerce de Paris elle-même reconnut qu'elle ne disposait pas de la capacité de gérer une telle exploitation et c'est la raison pour laquelle elle s'adressa à un entrepreneur. Si la Chambre avait exploité dès le départ par elle-même le port, rien n'autorisait à affirmer que le trafic aurait atteint le même niveau. Il aurait pu très bien dépasser ou soit être très inférieur au trafic effectivement réalisé¹⁶⁹.

La chambre de commerce escomptait sur un accroissement du trafic qui aurait éliminé tous ces risques : « *Tout risque disparaît, en tout cas, complètement dès que le trafic augmente et les bénéfices suivant le mouvement ascensionnel de ce trafic*¹⁷⁰. »

Le rapport concluait à résilier le contrat passé avec M. Mourer en ne renouvelant pas la concession lors de son échéance du 14 octobre 1903. L'exploitation du port était peu satisfaisante, le recours à un entrepreneur s'avérant peu adéquat.¹⁷¹

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ *Op. cit.* Celui-ci ne comprenait pas, il faut le noter de renseignements sur les frais de manutention qui constituaient des frais très variables et d'une appréciation délicate.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p.23.

¹⁷⁰ *Ibid.*

C. L'échec d'une concession privée (1903).

1. Reprise en main de l'exploitation du port d'Ivry.

Un paradoxe se noue entre l'action de la chambre de commerce de Paris, qui de fait, devient un exploitant public, alors qu'elle était censée défendre l'intérêt des entreprises privées et s'était faite le chantre du libéralisme... Il s'avère parfois nécessaire d'user de pragmatisme... Les événements se déroulèrent assez vite une fois que la commission temporaire eut définitivement tranché sur la dénonciation du contrat passé avec M. Mourer. En fait, la décision avait été prise très tôt, la Chambre ayant déjà fait part de ses intentions à M. Mourer dès le début de l'année 1903¹⁷².

2. Controverse théorique autour des concessions.

La reprise en main de la gestion du port était problématique, car comme on l'a vu, elle allait idéologiquement à l'encontre de ses doctrines libérales. D'où d'ailleurs les fortes réticences, même de la part du rapporteur à le publier tel quel dans le Bulletin¹⁷³ : « *Parce-que s'il doit être publié intégralement, je demanderai à mon voisin M. Lefèbvre qui est en contradiction avec nos doctrines libérales*¹⁷⁴. » Le recours à un entrepreneur privé s'avérait inefficace pour répondre aux besoins du commerce et de l'industrie, et cet exemple pouvait constituer un précédent fâcheux pour le reste :

*Lorsque M. Lefèbvre dit qu'un entrepreneur estime capable de chercher la clientèle il faudra qu'il explique pour quelles raisons particulières cet entrepreneur se trouve dans une situation inférieure. Autrement cette doctrine pourrait s'appliquer à toutes les entreprises exploitées par des particuliers et ferait le jeu de ceux qui prétendent que l'État, les Municipalités sont seules capables d'exploiter convenablement les entreprises d'intérêt public. Il me semble que cette phrase peu importante par elle-même prête à des interprétations fâcheuses*¹⁷⁵.

M. Mallet mit en garde contre cette décision applicable à d'autres domaines semblables, notamment la question du rachat des chemins de fer :

Eh bien, il ne faudrait pas par sympathie pour la Commission et son rapporteur que la Chambre fasse bon accueil à ce principe dont l'importance est considérable, surtout dans le temps où nous vivons car enfin quel que

¹⁷¹ Ibid., p.19. Le rapport désigna même un candidat possible à la gestion du port en tant que directeur du service.

¹⁷² ACCIP IV-4.61 (33), Procès-verbal de la séance 20 juin 1903. Les conclusions du rapport Lefèbvre ont été adoptées par la séance de la chambre de commerce de Paris du 20 juin 1903.

¹⁷³ Publication officielle de la chambre de commerce de Paris.

¹⁷⁴ Ibid., p.10.

¹⁷⁵ Ibid., p.11.

soit le peu d'importance de la question il est plus que probable qu'à un moment donné on pourra très bien se prévaloir de la délibération que nous avons prise pour l'appliquer par exemple au rachat des Chemins de fer (exclamation)¹⁷⁶ »

Et il ajoutait :

Cela ressemble beaucoup parce qu'enfin ce qu'on nous propose en ce moment c'est l'exploitation directe par un établissement public d'une entreprise industrielle. Il n'y a pas à se le dissimuler. Et bien que nous soyons propriétaires au nom de la gare d'eau d'Ivry, nous allons aboutir à ce résultat : ce n'est pas un particulier qui exploite un établissement industriel mais un établissement public. Ce principe dont l'importance est considérable, je le répète, ne doit pas être perdu de vue par la chambre et il faut bien qu'en votant comme elle va le faire, elle envisage toutes les conséquences de son vote¹⁷⁷.

La gestion du port en régie ne devait être votée qu'à contrecœur et ne se justifiait que par des circonstances très particulières : *« Il fallait des circonstances tout à fait particulières et la perspective d'une solution provisoire pour que nous nous rangions à une décision dont le principe nous est relativement antipathique¹⁷⁸. »*

Deux grilles d'analyse se dessinaient au sein de la Chambre. L'opinion dominante ne considérait pas exceptionnelle la reprise en main de l'exploitation du port par la Chambre, mais comme une exploitation quelconque, un des membres, M. Boin, déclarant : *« Nous exploitons déjà d'autres établissements, la Chambre de Commerce a des services qu'elle dirige très bien¹⁷⁹. »* Les tenants de cette opinion ne prenaient pas conscience des enjeux idéologiques de cette action selon le second courant défendu par M. Mallet, dont le président résumait ironiquement : *« C'est le vote la mort dans l'âme¹⁸⁰? »*

Le président de la chambre de commerce était intervenu dans cette affaire dès l'origine, toujours dans l'optique de ne pas faire de profit, mais simplement de rendre service au commerce et à l'industrie étant donné le manque, voire l'absence d'initiative privée :

au point de vue des principes, si toutefois principes il y a, notre intervention a eu lieu dès l'origine de la gare d'eau d'Ivry car du moment que nous avons établi ce service nous avons fait concurrence à une initiative privée.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p.10.

¹⁷⁷ *Ibid.*, p.14.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ *Ibid.*, p.15.

¹⁸⁰ *Ibid.*

*Nous ne l'avons pas fait dans un esprit de lucre, nous l'avons fait pour rendre un service et parce que les particuliers ne le faisaient pas ou ne pouvaient pas le faire*¹⁸¹.

Si Arthur Mourer, l'entrepreneur concessionnaire, semblait n'avoir pas trop mal pris la chose, ce ne fut pas tout à fait le cas de son frère Victor. Il déclarait sa vive déception face à la décision de la Chambre qu'il ne s'expliquait que par le fait que les perspectives de trafic du port tendaient à s'améliorer sensiblement et ce, grâce aux efforts consentis par lui et son frère : « *La seule raison qui puisse expliquer cette mesure, c'est que l'exploitation étant devenue productive grâce au mouvement intense que mon frère et moi avons créé, la Chambre de commerce tient à être seule à en profiter*¹⁸². »

Autrement dit, le concessionnaire de la veille était devenu un concurrent pouvant se révéler redoutable. Le paradoxe était patent : grande défenseuse des intérêts privés, la chambre de commerce « nationalisait », elle-même, usant des mêmes arguments que l'État, lorsque celui-ci, prenait en main directement la direction d'une entreprise. Au fond, elle pratiquait ce que précisément elle dénonçait. Les motivations ressemblaient à celle employées pour le rachat des canaux de Paris par la Ville, à savoir récupérer « la rente » provenant de la vente de l'eau, et ne plus verser de l'annuité à l'entrepreneur. Quoiqu'il en fût, dans les deux cas, les institutions avaient sans doute mésestimé la difficulté d'une exploitation...

II. LES DÉFIS D'UNE MODERNISATION PORTUAIRE (1903-1914).

L'activité du port d'Ivry entrait enfin dans un processus de croissance jusqu'à 1914, en harmonie avec celui de la zone industrielle et commerciale qui l'entourait... Cet essor aurait dû logiquement s'accompagner d'une modernisation de son équipement. Les autorités responsables de son exploitation n'accomplirent pourtant pas grand-chose pour améliorer ses performances.

A. Le port et le tissu industriel local de la fin du XIX^e siècle à 1914.

1. Essor industriel de la proche banlieue en amont de Paris.

À l'instar de nombreuses communes de banlieue, la commune d'Ivry, connut un essor significatif. Cela laissait supposer de bonnes perspectives pour le port de la chambre de commerce de Paris, d'où la nécessité de le promouvoir... Vers 1880, les communes les plus proches de Paris virent un puissant développement industriel. La vague d'industrialisation

¹⁸¹ *Ibid.*, pp.15-16.

¹⁸² ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de M. Victor Mourer à M. Jouanne du 25 septembre 1903.

s'arrête à peu de distance de Paris. L'essor industriel d'Ivry atteignit son maximum durant la décennie 1895-1904 : 25 créations d'établissements, notamment en 1897 (5), 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 forte croissance industrielle 33 000 habitants.¹⁸³.

2. Convaincre les industries et le commerce du Paris amont (1903-1914).

La chambre de commerce de Paris envoya une circulaire datée du 31 juillet 1903 à différentes maisons pour les informer qu'elle reprenait l'exploitation de l'outillage du port d'Ivry à partir du 14 octobre 1903. Elle reçut la réponse de deux sociétés dont une¹⁸⁴ de la Société Française de navigation Fluviale et Maritime Lattès, Robert, fils et Cie¹⁸⁵. Cette société disposait de 115 bateaux en service pour un tonnage global de 45 000 t. Cette société possédait une succursale à Rouen et un autre à Douai ainsi que diverses agences en France et même à l'étranger. Elle avait émis la proposition au secrétaire de la Chambre d'envoyer une circulaire aux commerçants susceptibles de faire appel à l'outillage et hangars consulaires. La seconde société était la société Fardé, successeur, ancienne Maison Balazot, entreprise général de transport. Elle effectuait des camionnages pour le chemin de fer d'Orléans. Dans sa lettre en date du 22 août 1903¹⁸⁶, il se recommandait au président de la chambre de commerce pour le service des camionnages en tous genres pouvant être effectués dans la gare d'Ivry et ses environs. Il possédait le matériel nécessaire pour exécuter ces travaux dans de bonnes conditions, ainsi qu'un cheval pour le Service des manœuvres des wagons. La Compagnie d'Orléans lui avait confié le camionnage de la gare du Chevaleret-Ivry. M. Pierre Vinay de la société Chocolat-Vinay écrivit une lettre déclarant que les prix de la chambre consulaire étaient trop élevés pour le camionnage des charbons, leur déchargement ou leur pesage. L'offre des entrepreneurs particuliers se révélait plus compétitive : « *Nous trouvons de meilleures conditions chez les entrepreneurs particuliers. Il est extraordinaire de penser que*

¹⁸³ 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^e siècle favorisèrent le développement de la zone.

¹⁸⁴ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de la Société française de navigation fluviale et maritime (Lattès, Robert et Cie, 6, rue de Provence au Secrétaire de la Chambre de Commerce de Paris du 3 août 1903.

¹⁸⁵ Dont le siège social se trouvait 6, rue de Provence à Paris.

¹⁸⁶ ACCIP-4.61 (33), Lettre de F. Fardé, Successeur : Ancienne Maison Balazot, Entreprise générale de transport. Camionnage du Chemin de fer d'Orléans, 72, rue Nationale, Ivry-port (Seine) au Président de la Chambre de Commerce de Paris, 22 août 1903.

la Chambre de Commerce de Paris ne puisse pas arriver à traiter au même prix.¹⁸⁷. Le 14 octobre 1903, M. Mourer remit l'outillage de la gare d'eau d'Ivry à la chambre de commerce de Paris qui fixa le 10 novembre 1903 les tarifs suivants :

Tableau 5. Nouvelle tarification du port d'Ivry du 10 novembre 1903.

Usage des grues à tant par tonne	Tarif actuel	Tarif nouveau
Location d'une grue...	0,5 francs les 1000 kg	0,40 francs les 1 000 kg
À la journée	70 francs	60 francs
À la demi-journée	35 francs	30 francs
À la nuit	90 francs	70 francs
La demi-nuit	45 francs	35 francs
À l'heure du jour	7 francs	7 francs
À l'heure de nuit	12 francs	9 francs

Source : ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de la Commission administrative de la gare d'eau d'Ivry au Président de la chambre de commerce de Paris du 14 novembre 1903.

La plupart des tarifs furent réduits à une dizaine de centimes, hormis ceux à l'heure du jour demeurés inchangés et ceux à l'heure de nuit qui ne diminuèrent que de 3 centimes. Ces différences montraient la cherté des premiers tarifs.

2. Concession et concurrence à géométrie variable.

Les relations entre l'ancien entrepreneur et la chambre de commerce de Paris passèrent aussitôt de la collaboration à la concurrence. M. Mourer avec son frère avait déjà fait part de leur intention de poursuivre leur activité au port d'Ivry¹⁸⁸. Peu après le 14 octobre 1903, date à laquelle M. Mourer remit le matériel au responsable de la chambre de commerce. Celui-ci, se plaignait de la concurrence déloyale pratiquée par le directeur du port d'Ivry, M. Vichot, qui consentit à des réductions sur les prix indiqués au tarif officiel¹⁸⁹. Cette pratique transgressait le cahier des charges de 1897¹⁹⁰, car le ministre des travaux publics devait préalablement homologuer toute modification de tarif¹⁹¹.

¹⁸⁷ ACCIP IV-4.61 (33), Lettre de Pierre Vinay à M. Dérode, Président de la Chambre de Commerce du Paris du 14 septembre 1903.

¹⁸⁸ Voir précédemment.

¹⁸⁹ ACCIP IV-4.61 (34), Lettre de M. Victor Mourer, Entrepreneur, Quai d'Ivry, 49 (Seine) à M. Le Président, Messieurs les Membres de la Chambre de commerce de Paris, le 23 octobre 1903.

¹⁹⁰ Il à noter que M. Victor connaît très bien le cahier des charges, et que cette fois-ci, il déplore la trop grande souplesse du gérant du port d'Ivry !...

¹⁹¹ *Ibid.*

Cette affaire témoignait du nouveau rapport établi avec l'ancien entrepreneur¹⁹². M. Mourer allait d'ailleurs devenir un sérieux concurrent, au point d'obliger à modifier la tarification. Dès que la Chambre eut pris possession de l'exploitation du port, celle-ci se trouva en présence d'entrepreneurs réclamant un usage des grues à la journée ou à l'heure. En outre, ils désiraient mener eux-mêmes les opérations accessoires, que le cahier des charges ne prévoyait pas. Ces nouvelles exigences plongeait ainsi l'exploitant dans un certain embarras : « *Mais ces mêmes entrepreneurs lui ont fait observer que le prix de location de nos grues était supérieur au prix pratiqué par les propriétaires de ces engins et notamment au prix demandé par M. Mourer qui s'est établi à côté de nous au port d'Ivry*¹⁹³. »

B. Illustration des enjeux de la modernisation du port de Paris jusqu'avant 1914.

1. La venue tardive de la croissance (1903-1914).

Le port connaissait enfin une période de croissance, et pour faire face à cette croissance, il devait connaître quelques modernisations. Le problème consistait à déterminer si les améliorations, pourtant nécessaires à son simple bon fonctionnement, allaient être effectivement apportées... 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 :

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 faisait que suivre

¹⁹² ACCIP IV-4.61 (34), Lettre datée du 30 octobre 1903 à M. Lacroix.

¹⁹³ ACCIP IV-4.61 (34), Procès-verbal de la séance de la Chambre de commerce du 18 novembre 1903.

l'évolution favorable du port de Paris. La gestion par la chambre consulaire n'a pas enrayeré le déclin inexorable du trafic des voies de raccordements et des embarquements : en quelques années, de 1904 à 1907, ils perdent 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, à savoir autour de 10 millions pour le port de Paris et 7,7-7,9 millions pour la 4^e section de la Seine¹⁹⁴.

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 fluviaux¹⁹⁵. 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 activité¹⁹⁶. 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 diminué, c'était moins sûr. Ce qui expliquait pourquoi ses exploitants, - chemins de fer, chambre de commerce, mairie d'Ivry, État-, voulurent lui apporter des améliorations. Curieusement, certaines d'entre elles aboutissaient au projet initial... On peut alors s'interroger sur la pertinence des réductions apportées, correspondant plus à des soucis d'ordre budgétaire que commerciaux...

2. Obstacles à la modernisation : un port dans un triste état.

a) Un pavage défectueux : un port dans la boue.

Les projets d'améliorations révèlent l'état réel du port et ses insuffisances. Plus globalement, ils illustrent la question de la modernisation du port de Paris. Même si certains aspects paraissent à première vue rébarbatifs, ceux-ci n'en manifestent pas moins certaines problématiques essentielles pour la question qui nous occupe. Non seulement l'état du pavage

¹⁹⁴ 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.

¹⁹⁵ 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...

¹⁹⁶ Le trafic allait dépasser ce niveau après 1910.

n'était guère reluisant, mais ses dimensions étaient si réduites qu'elles en réduisaient l'exploitation, ce qui ne tarda pas à susciter le mécontentement des usagers locaux du port. Le maire d'Ivry rendit compte des plaintes journalières de la part des négociants et entrepreneurs de transports ayant à faire avec la gare d'eau du quai d'Ivry. Celles-ci reposaient sur la présence entre le quai et les magasins consulaire d'un espace d'environ 10 m gênant aux attelages l'approche jusqu'aux portes des hangars « *pour la seule raison que cet espace n'est pas pavé*¹⁹⁷. » Il en résultait un encombrement avec des camionneurs forcés de mettre leurs voitures en charge, sur les voies du port, c'est-à-dire à des portes censées être exclusivement réservées à la rentrée des marchandises dans les magasins.

La chambre de commerce jugeait peu réalisable la solution préconisée par les pétitionnaires : elle doutait d'une part que la compagnie Paris-Orléans consentît à céder gratuitement ces traverses et d'autre part et surtout, cette voie offrait peu de solidité, sa durée de vie se révélait donc limitée. Elle en avait quand même conclu à la nécessité de paver la totalité de cet espace. Le Service des ponts et chaussées allait très certainement consentir à faire paver cette surface, étant donné qu'elle précédait au repavage du boulevard Sadi Carnot qui rendait disponibles de vieux pavés. La chambre de commerce informa le maire d'Ivry que l'Administration n'était guère susceptible de consentir à réaliser de tels travaux du fait de leur nature forcément provisoire¹⁹⁸. Cette réponse ne semblait toutefois pas satisfaire le maire qui se déclarait prêt à mettre à la disposition de l'Administration le nombre de pavés nécessaires pour améliorer cette situation. M. Drogue confirmait dans sa lettre du 23 juin 1906 que son service ne pouvait se lancer dans des travaux provisoires¹⁹⁹. Le mieux consistait à faire hâter l'exécution de ces travaux, les pavés offerts par la mairie pouvaient former un complément fort utile. Cet échange de courriers illustre les pesanteurs administratives, pour ne pas dire plus, régnant dans les affaires fluviales. Il est difficile de trancher si tous les partis étaient de bonne foi ou non. La chambre de commerce souhaitait-elle vraiment s'occuper de cette question ? Que penser de l'attitude de l'Administration des Ponts et Chaussées ? Celle-ci n'apportait pas de solution immédiate, tout en refusant des solutions de subsides. Dans tous les cas, la chambre de commerce n'avait guère de marge de manœuvre et demeurait fort dépendante de l'Administration pour tout changement sur le port²⁰⁰. Cette question mettait en lumière les relations entre la municipalité et l'exploitant du port. La municipalité avait tout

¹⁹⁷ ACCIP IV-4.61 (35), Maire d'Ivry à M. le Président de la chambre de commerce de Paris, 12 février 1906.

¹⁹⁸ ACCIP IV-4.61 (35), Lettre du Président de la chambre de commerce de Paris à M. Drogue, Ingénieur en Chef, 2 juin 1906.

¹⁹⁹ ACCIP IV-4.61 (35), Lettre de M. Drogue au Président de la Chambre de Commerce de Paris.

²⁰⁰ Les ingénieurs du service de la navigation supervisaient les travaux, réalisés eux-mêmes par des entrepreneurs privés. Cette situation n'a d'ailleurs guère changé...

intérêt, pour des motifs à la fois économiques et électoraux, à soutenir les revendications des entrepreneurs locaux²⁰¹. Cette intrusion de la mairie d'Ivry manifestait peut-être une tentative de reprendre l'exploitation du port, volonté qui se manifesta plus tard²⁰².

Hormis le pavage, la question de l'outillage paraissait plus délicate. La commission²⁰³ de la gare d'eau saisit plusieurs mois auparavant la nécessité d'augmenter et améliorer l'outillage du port. Les insuffisances du port conduisant à perdre de la clientèle et mécontenter les usagers. Les grues consulaires souffraient d'une surexploitation et ne pouvaient être réparées comme nécessaire. Il n'était guère aisé de trouver des grues de secours, de toute manière, les locations de ces engins s'avéraient onéreuses. Les conventions de la concession prévoyaient l'installation d'une troisième grue dans un délai depuis longtemps expiré. Le Bureau de la Chambre, c'est-à-dire son organe exécutif admit le principe de l'acquisition d'une troisième grue et de l'installation absolument indispensable de l'éclairage de la gare d'eau. C'était la raison pour laquelle on rédigea un rapport présentant un projet d'amélioration de l'outillage du port afin d'obtenir les crédits nécessaires.

C'est là où résidait le problème. Ce projet de raccordement était comme l'Arlésienne : on en parle beaucoup, mais on ne la voit pas ! Ce projet déjà ancien tardait à voir le jour alors que les réalités d'exploitation pesaient lourdement sur l'exploitation du port. D'où venait la responsabilité de ce retard : des Ponts et Chaussées, de la compagnie d'Orléans, de la chambre de commerce de Paris ?... Cette situation devenait préjudiciable au développement du port, la Compagnie d'Orléans continuait à encombrer les voies, le terre-plein défoncé offrait un spectacle peu brillant... Cela motivait sans doute l'empressement du maire d'Ivry. Conscient que le port ne pouvait être réparé immédiatement, il préférait une solution d'urgence relevant plus du « système D » certes, mais avec le mérite de pallier à ces insuffisances...

Le projet d'amélioration de l'outillage de la gare d'eau consistait en trois points : achat d'une grue nouvelle, transformation éventuelle des deux grues à vapeur existantes en grues à commandes électriques, éclairage électrique des bureaux et magasins du quai et des engins de levage. La chambre de commerce de Paris ne se montrait guère ici partisane de l'électricité. Son expérience acquise à partir des deux grues lui parurent peu concluante tant en termes de performance que de consommation. Les chemins de fer connaissaient des controverses

²⁰¹ Certains pouvaient même figurer au conseil municipal. Cela demeure délicat à affirmer, faute d'une liste complète de ces entrepreneurs.

²⁰² Cela semble précoce. On saisisait d'autant mieux le fait que le maire se soit appuyé sur une coalition d'entrepreneurs. Il lui aurait été fort utile de montrer l'incapacité de la chambre consulaire à régler un problème, somme toute bénin, alors que la mairie proposait une solution immédiate en fournissant des pavés.

²⁰³ ACCIP IV-4.61(35) Augmentation et amélioration de l'outillage de la Gare d'eau d'Ivry Rapport présenté par M. Lemoine, Président de la Commission de la Gare d'eau d'Ivry déposé le 15 octobre 1907, 13p.

similaires autour de la propulsion électrique. Force est de constater que la Chambre de commerce ne fit pas preuve ici d'un esprit visionnaire²⁰⁴.

Le rapport Lemoine contredisait sur plusieurs points son prédécesseur²⁰⁵. Celui-ci était le fruit d'une visite que la commission spéciale effectua le 23 avril 1907. Il partait des mêmes constatations que le précédent : suractivité générale du port, d'où une suractivité des grues... La chambre de commerce recourait à une troisième grue sur ponton, louée en supplément à la Société Breton et C^{ie}. Cette location se justifiait par le fait que trente bateaux stationnaient aux abords attendant leur tour de déchargement. Ce rapport soulignait que malgré l'ascension progressive du trafic après une stagnation, les exigences de la clientèle éprouvaient bien des difficultés à être satisfaites :

Le trafic de la gare d'eau peu important d'abord s'est progressivement accru, il devient important, mais la clientèle, fournie pour la majeure partie par les usines environnantes qui s'approvisionnent de plus en plus par la voie d'eau, sollicitée d'ailleurs d'autre part, est exigeante. Avec les bateliers dont les débarquements sont trop souvent ajournés, les usiniers se plaignent des retards qui sont apportés dans les manutentions ; des indemnités de stationnement sont parfois réclamées par les mariners, imputés comme faute à la Chambre de Commerce et payées par celle-ci ; d'où charges compromettant les résultats d'une exploitation qui pourrait devenir très onéreuse²⁰⁶.

Le matériel se trouvait dans un état de fatigue avancé :

Les deux grues à vapeur en service depuis la création de la gare d'eau sont surmenées, fatiguées ; des réparations urgentes aux chaudières, aux tubes, aux divers organes ont été faites récemment ; une visite générale et le remplacement de certaines pièces s'imposent à bref délai et le moindre accident survenant aux engins, outre qu'il causerait des embarras sérieux risquerait de mécontenter, de décourager, d'éloigner peut-être la clientèle²⁰⁷.

Les grues ne pouvaient plus suivre l'évolution du trafic : « *Les grues ont manutentionné 60 000 tonnes, ce qui est le maximum qu'elles peuvent faire²⁰⁸.* » La puissance des grues électriques développant 13 chevaux ne suffisait plus et il allait être nécessaire d'en

²⁰⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937*, Paris, Fayard, pp.163-177.

²⁰⁵ Le rôle de Lemoine n'était pas anodin. Il était l'un des principaux défenseurs du port d'Ivry. Sa famille avait établi des forges dès 1842. Les forges Lemoine fournirent très tôt des ressorts ainsi que des pièces détachées aux fabricants d'automobiles. Elles disposaient, en 1914, de 50 marteaux pilons et employaient près d'un millier d'ouvriers. Lemoine fut jusqu'à sa mort, en 1915, président du conseil d'administration de Panhard & Levassor et vice-président de l'Automobile-Club, administrateur des chemins de fer de l'État, vice-président de la Chambre de Commerce de Paris. Cf. Bastié p.150.

²⁰⁶ ACCIP IV-4.61 (35), Rapport présenté au nom de la Commission spéciale de la gare d'eau d'Ivry par M. Dupont, vers 1907.

²⁰⁷ *Ibid.*, p.2.

²⁰⁸ *Ibid.*

acquérir une plus puissante²⁰⁹. Il proposait de pourvoir le port en grues électriques à la puissance supérieure aux précédentes. L'électricité devait apporter des avantages sensibles : « *Les grues électriques sont en effet préférables, on obtient avec elle un meilleur rendement avec une économie notable dans le coût des manutentions et dans celui de l'entretien*²¹⁰. » Or, ledit rapport ne jugeait pas nécessaire la dotation d'un matériel de force supérieure à celles existantes. Il préconisait au contraire d'acquérir une grue aux caractéristiques quasi identiques aux précédentes : le personnel y était déjà accoutumé et cela suffisait à l'évolution du trafic. Le rapport reconnaissait que la vapeur ne constituait pas forcément la plus adéquate, l'électricité offrant davantage de souplesse. Toutefois, les anciennes habitudes semblaient l'avoir emporté. Par ailleurs, cela semble corroborer le fait que la France était entrée, au début du XIX^e siècle, dans une de généralisation quasi exclusive de la vapeur avec ce que cela signifiait en termes de distribution du charbon à l'aide des chemins de fer et concentration de capitaux dans les industries de fabrication de machines à vapeur. Au cours de cette période, la France misait sur la mono énergie fondée sur les combustibles minéraux en vue d'une mécanisation totale de sa production²¹¹. Seulement, cette forme d'énergie se révélait d'une exploitation malaisée et de ce fait, plus onéreuse. Le transport sur de longues distances alourdissait son coût, et de ce fait, favorisait la concurrence étrangère.

La commission consulta plusieurs établissements : M. Prouteau, ancien directeur de la maison Bona et Lustremant qui avait étudié et fait construire par la société d'Onaing (Nord) un certain nombre de grues du port de Marseille, M. Brissonneau et Lotz qui avaient fourni la plupart des grues du port de Nantes et enfin MM. Caillard et C^{ie}, fournisseurs des deux grues en service à la gare d'eau d'Ivry. Les gérants du port demandèrent aux concurrents de prévoir un engin susceptible de translater en charge n'importe quelle position de la volée pour faciliter le déchargement de certaines pièces de grandes longueurs telles que des rails de 17 m dont la manutention avec les grues de l'époque était assez délicate. Parmi les propositions reçues, deux se révélaient attractives : celle de MM. Caillard et C^{ie} offrant pour 28 250 francs une grue à pivot semblable à celles fournies par cette même maison en 1899-1900, mais munie de la manœuvre de relèvement de la flèche par le moteur. Cette grue devait recevoir un treuil et des organes plus robustes pour lever 2 000 kg ou 3 000 kg suivant portée à 0,80 m par seconde. La grue de MM. Brissonneau et Lotz était vendue aussi à un prix attractif de 22 500 francs, il s'agissait d'une grue levant 2 000 à 3000 kg et dont la manœuvre se rapprochait de

²⁰⁹ Caillard comme Brisseneau et Lotz avaient effectivement proposé 25 CV.

²¹⁰ *Ibid.*, p.3.

²¹¹ François Caron, Fabienne Cardot (dir.), *Histoire de l'électricité en France*, tome 1^{er}, *Espoirs et conquêtes : 1881-1918*, Paris, Fayard, 1991, p.539.

la précédente. La Commission préféra une machine se rapprochant du type déjà en service à la gare d'eau d'Ivry, d'où le choix de la grue de MM. Caillard et ce, malgré son prix plus cher²¹². Encore une fois, ce choix de la chambre de commerce semblait curieux. Cela pouvait être motivé par le fait que Caillard était une entreprise réputée et qu'elle avait déjà acquis des grues de cette société²¹³... Or celles-ci montrèrent leur piètre qualité, voire souffrant de malfaçons²¹⁴!... Le choix paraîtrait curieux si l'on ne considérait que ladite société fût un des principaux fournisseurs de la capitale...

À la faveur de la seconde révolution industrielle, le port souffrait de l'absence d'éclairage, celle-ci compromettait la sécurité des hommes :

*L'éclairage fait complètement défaut sur le port, il est à peu près nul aux abords ; la sécurité des hommes, la surveillance des marchandises sont compromises et, pendant les jours courts d'hiver, les débarquements commencés trop tard sont arrêtés trop tôt. Des lampes électriques éviteraient cet inconvénient ainsi que les retards reprochés et imputés à la Chambre de Commerce*²¹⁵.

L'éclairage était perçu comme le générateur d'un monde mieux ordonné, en transformant l'espace des usines, et plus globalement celui de la production²¹⁶. L'éclairage électrique contribuait à une meilleure conception du travail industriel, il favorisait le travail en permettant un meilleur contrôle des opérations par les ouvriers, ais dans le même temps, un renforcement du contrôle des ouvriers. Si la Chambre de commerce rejeta l'énergie électrique pour le fonctionnement de la troisième grue, elle se montra favorable à l'éclairage de la gare... bien que reconnaissant que le prix du courant pour la lumière excédait celui de la force. La commission misait sur l'essor après un renforcement de l'outillage censé provoquer une manutention plus soutenue des wagons. La dotation du port d'un éclairage puissant devenait indispensable, car prolongeant en hiver les heures de travail par la projection de lumière à l'intérieur des péniches, l'installation dans les magasins, ateliers et bureaux d'un système d'éclairage commode et limitant les risques d'incendie. Il s'agissait d'une évolution fondamentale en termes logistiques, dans un port parisien encore dépendant pour l'essentiel

²¹² *Ibid.*, p.7.

²¹³ Il s'agissait d'une société en commandite par actions au capital de 1 250 000 francs depuis 1898. Elle avait son siège social 20, rue Prony au Havre, spécialisée dans les grues fixes et roulantes à vapeur, hydrauliques et électriques : ponts roulants, pontons-grues, pontons-matures, transporteur Temperley... Fondée par les frères et Victor Caillard en 1859, elle construisit ses premières grues à vapeur en 1876. En 1892, elle appliquait l'électricité aux grues portuaires, portiques et pots roulants. La société a reçu un grand prix à l'Exposition universelle de 1900 et deux grands prix à l'Exposition Maritime de Bordeaux en 1907.

²¹⁴ Voir *infra*.

²¹⁵ *Ibid.*, pp.3-4.

²¹⁶ François Caron, Fabienne Cardot (dir.), *Histoire de l'électricité en France*, tome 1^{er}, *Espoirs et conquêtes : 1881-1918*, Paris, Fayard, 1991, p.539.

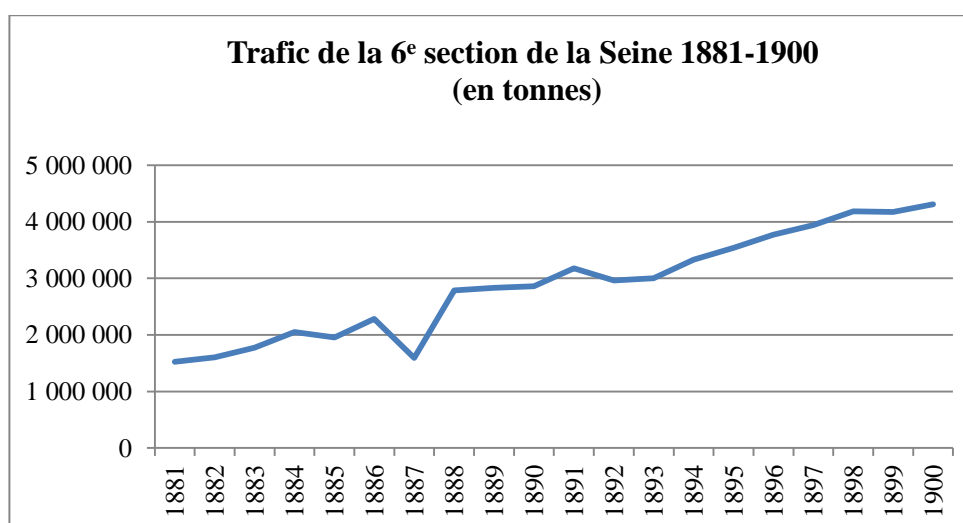
de transbordements manuels. La relative lenteur du développement de l'éclairage électrique tenait en partie de la concurrence de l'éclairage à gaz et des déficiences techniques dont souffrait l'électricité qui ne furent réellement surmontées que dans les premières années du XX^e siècle.

La question de l'éclairage ne paraît plus aussi absconse, voire saugrenue pour le lecteur contemporain. Il s'agissait d'un tournant crucial. Malgré la proximité de l'historien à l'égard des archives, celui-ci ne doit éviter l'anachronisme. La lecture de tels documents laisserait l'impression de problématiques relativement proches de nous, alors que plus d'un siècle nous sépare déjà... L'automobile, l'aviation étaient des industries émergentes, à l'instar de l'électricité²¹⁷. L'éclairage électrique ou même l'éclairage tout court constituait une révolution en termes d'organisation du travail. Le domaine des chemins de fer étaient bien entendu plus en avance, les premières expérimentations de signalisation électrique remontaient aux années 1870, et avait contribué à la mise en place des *block system*. L'éclairage électrique avait, quant à lui, été introduit dans les halls de marchandises à la gare de la Chapelle. Tout naturellement, cette innovation devait également s'appliquer aux activités portuaires. Pour le transport fluvial, les manutentions se libéraient des contraintes saisonnières. Les ports parisiens entraient ainsi tout doucement dans le XX^e siècle et le port d'Ivry cristallisait toutes les contradictions de cette douloureuse modernisation, d'ordre techniques, administratives, commerciales...

²¹⁷ Sur l'électrification parisienne, consulter Alain Beltran, « Création et développement d'un réseau électrique parisien 1878-1939 », in *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIXe-XXe siècles*, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, pp.240-257.

ANNEXE IV. : TRAFIC DANS UNE ZONE EN PLEIN ESSOR INDUSTRIEL : LA PROCHE BANLIEUE AVAL DE PARIS.

Le trafic du port de Paris ne se limitait pas exclusivement au Paris *intra-muros*, mais comprenait également la proche banlieue, dont le développement se trouvait intimement lié avec celui de la capitale. Ces relations pouvaient s'avérer de nature conflictuelle ou solidaire, dans la mesure où il fallait concilier des enjeux contradictoires : recherche de place et exigences urbanistiques ou encore recherche de terrains moins onéreux... Ces exigences paradoxales expliquent la complexité de ces relations, à la fois étroites et contradictoires. Pour se faire une idée du trafic de la banlieue de Paris, également industrielle, on peut se référer aux statistiques de la navigation intérieure de la 6^{ème} section. Cette dernière était comprise entre les fortifications aval de Paris et l'embouchure du canal Saint-Denis, à la Briche, elle offrait une longueur de 21 km et constituait par son transit une des principales voies de navigation pour l'approvisionnement et le commerce de Paris. Elle mettait en communication la traversée de Paris avec la basse Seine, l'Oise et le canal Saint-Denis. Son trafic local représentait près d'un cinquième du trafic total. Les centres de production et de consommation situés sur son parcours étaient assez nombreux. Les principaux ports d'embarquement étaient Meudon, pour les blancs minéraux, Billancourt et Courbevoie, pour les vidanges et engrais provenant de Paris, Clichy pour le coke et Saint-Denis pour les pyrites. Les principaux ports de débarquements étaient Boulogne et Clichy pour les houilles à destination des usines à gaz des deux localités, Issy, Meudon, Suresnes, Puteaux, Levallois et Saint-Denis.



Source : Statistique du ministère des Travaux publics 1885-1914.

Le trafic a connu une croissance remarquable, en passant de 1,5 à 4,3 millions tonnes entre 1881 et 1900.

En 1891, le nombre total des bateaux chargés, trains ou radeaux avait été de 15 459 et le tonnage effectif de 3 177 556 t, d'où une diminution de 1254 bateaux et de 216 633 t pour l'année 1892. Les ports de la 6^{ème} section reçurent 357 568 t de houilles durant l'année 1892 :

Tableau 7. Réception de houilles des ports de la 6^{ème} section en 1892.

Provenance	Tonnages	Part en %
Remonte		
Nord et Pas-de-Calais	231807	
Belgique	74713	
Angleterre	14586	
Descente		
Houillères du Centre	22758	
Allemagne	13704	

Source : Ministère des travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. *Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Année 1892*, Paris, Imprimerie Nationale, 1893, p. 243.

Concernant l'outillage des ports, celui de Boulogne était équipé d'une grue à vapeur appartenant à la Compagnie parisienne du gaz. Le port de Suresnes disposait d'une grue appartenant à MM. Sordes et M. Huillard et C^{ie}. Le warff à Clichy était la propriété de la Compagnie du gaz, il supportait trois grues à vapeur sur rails. Il faut noter encore un accroissement de l'emploi de grues à vapeur sur pont flottant pour le déchargement des bateaux.

ANNEXE V : LISTES DE PRÉSIDENTS ET MINISTRES DE DIVERSES INSTITUTIONS.

1. Liste des présidents de la République française

- Alexandre MILLERAND (1920-1924)
- Paul DESCHANEL (18 fév-20 sept 1920)
- Raymond POINCARÉ (1913-1920)
- Armand FALLIÈRES (1906-1913)
- Émile LOUBET (1899-1906)
- Felix FAURE (1895-1899)
- Jean CASIMIR-PERIER (1894-1895)
- Marie-François-Sadi CARNOT (1887-1894)
- Jules GRÉVY (1879-1887)
- Patrice de MAC MAHON (1873-1879)
- Adolphe THIERS (1871-1873)

Second Empire (1852-1870)

La Deuxième République

Louis-Napoléon BONAPARTE (1848-1851)

2. Liste des ministres des Travaux publics de la Restauration à la III^e République (juste après la Première Guerre mondiale)

Ministre ou Secrétaire d'État	Intitulé	Gouvernement	Début	Fin	Chef de l'État	
Seconde Restauration						
Guillaume Capelle	Ministre Travaux publics	Polignac	19 mai 1830	31 juillet 1830	Charles X	
Victor de Broglie	Ministre Intérieur et Travaux publics	Ministère nommé par la commission municipale de Paris	31 juillet 1830	1 ^{er} août 1830		
Monarchie de Juillet						
Antoine Maurice Apollinaire d'Argout	Ministre Commerce et Travaux publics	Casimir Perier	13 mars 1831	11 octobre 1832	Louis-Philippe I^{er}	
Adolphe Thiers		Sout		11 octobre 1832		31 décembre 1832
				31 décembre 1832		4 avril 1834
Hippolyte Passy		Thiers		22 février 1836		6 septembre 1836
Nicolas Martin	Ministre Travaux	Molé	19	15 avril		

du Nord	publics, Agriculture et Commerce		septembre 1836	1837	
		Molé	15 avril 1837	31 mars 1839	
Adrien de Gasparin	Ministre Intérieur, Travaux publics, Agriculture et Commerce	Gasparin	31 mars 1839	12 mai 1839	
Jules Dufaure	Ministre Travaux publics	Soult	12 mai 1839	1 ^{er} mars 1840	
Alexis Legrand	S. S. d'État Travaux publics		18 mai 1839		
Hippolyte Jaubert	Ministre Travaux publics	Thiers	1 ^{er} mars 1840	29 octobre 1840	
Jean Teste		Soult	29 octobre 1840	16 décembre 1843	
Pierre Dumont			16 décembre 1843	9 mai 1847	
Hippolyte Jayr			9 mai 1847	18 septembre 1847	
			Guizot	18 septembre 1847	
Seconde République					
Alexandre Marie de Saint Georges	Ministre Travaux Publics	Gouvernement provisoire de 1848	24 février 1848	11 mai 1848	Gouvernement provisoire de 1848
Ulysse Trélat		Commission Exécutive	11 mai 1848	28 juin 1848	Commission Exécutive
Adrien Recurt		Cavaignac	28 juin 1848	13 octobre 1848	Louis-Eugène Cavaignac
Alexandre Vivien de Goubert			13 octobre 1848	20 décembre 1848	
Léonard Faucher		Odilon Barrot	20 décembre 1848	29 décembre 1848	Louis-Napoléon Bonaparte
Bertrand de Lacrosse			29 décembre 1848	2 juin 1849	
		Jean Bineau	Odilon Barrot	2 juin 1849	
Pierre Magne			Hautpoul	31 octobre 1849	
		9 janvier 1851		24 janvier 1851	
		Eugène Rouher	24 janvier 1851	10 avril 1851	
	Léon Faucher	10 avril	26 octobre		

			1851	1851	
Bertrand de Lacrosse		Louis-Napoléon Bonaparte	26 octobre 1851	3 décembre 1851	
Second Empire					
Pierre Magne	Ministre Travaux Publics	Louis-Napoléon Bonaparte	3 décembre 1851	25 janvier 1852	Napoléon III
Noël Lefebvre-Durulé		Louis-Napoléon Bonaparte	25 janvier 1852	28 juillet 1852	
Pierre Magne	Ministre Travaux Publics, Agriculture & Commerce	Louis-Napoléon Bonaparte	28 juillet 1852	23 juin 1853	
			23 juin 1853	3 février 1855	
Eugène Rouher	3 février 1855		23 juin 1863		
Louis Behic	23 juin 1863		20 janvier 1867		
Jean de Forcade la Roquette	20 janvier 1867		17 décembre 1868		
Edmond Gressier	Ministre Agriculture, Commerce & Travaux Publics		17 décembre 1868	17 juillet 1869	
			Louis-Napoléon Bonaparte	17 juillet 1869	
Auguste de Talhouët	Ministre Travaux Publics		Ollivier	2 janvier 1870	
Charles Plichon				15 mai 1870	10 août 1870
Jérôme David				Cousin-Montauban de Palikao	10 août 1870
Troisième République					
Pierre Dorian	Ministre Travaux publics	Louis Trochu	4 septembre 1870	19 février 1871	Gouvernement provisoire de 1870
Charles de Saubert de Larcy		Jules Dufaure	19 février 1871	7 décembre 1872	Adolphe Thiers
Oscar Bardi de Fourtou			7 décembre 1872	18 mai 1873	
René Bérenger		Jules Dufaure	18 mai 1873	25 mai 1873	
Alfred Deseilligny		Albert de Broglie	25 mai 1873	26 novembre 1873	Patrice de Mac Mahon
Charles de Saubert de Larcy		Albert de Broglie	26 novembre 1873	22 mai 1874	
Eugène Caillaux		Ernest Courtot de Cissey	22 mai 1874	10 mars 1875	

		Louis-Joseph Buffet	10 mars 1875	23 février 1876	
		Jules Dufaure	23 février 1876	9 mars 1876	
Albert Christophe		Jules Dufaure	9 mars 1876	12 décembre 1876	
		Jules Simon	12 décembre 1876	17 mai 1877	
Auguste Paris		Albert de Broglie (3)	17 mai 1877	23 novembre 1877	
Michel Graeff		Gaétan de Grimaudet de Rochebouët	23 novembre 1877	13 décembre 1877	
Charles de Freycinet		Jules Dufaure	13 décembre 1877	4 février 1879	
Sadi Carnot	S. S. d'État Travaux publics	William-Henri Waddington	4 février 1879	28 décembre 1879	Jules Grévy
Henry Varroy	Ministre Travaux publics		Charles de Freycinet		
Sadi Carnot	S. S. d'État Travaux publics	Jules Ferry		28 décembre 1879	
	Ministre Travaux publics		Jules Ferry	29 décembre 1879	
David Raynal	S. S. d'État Travaux publics	Léon Gambetta		23 septembre 1880	
	Ministre Travaux publics		Léon Gambetta	28 septembre 1880	
Désiré-Jules Lesguillier	S. S. d'État Travaux publics	Charles de Freycinet		14 novembre 1881	
Henry Varroy	Ministre Travaux publics		Charles de Freycinet	30 janvier 1882	
Armand Rousseau	S. S. d'État Travaux publics	Charles Duclerc			
Anne-Charles Hérisson	Ministre Travaux publics		Charles Duclerc	10 août 1882	
Charles Baihaut	S. S. d'État Travaux publics	Armand Fallières			
Anne-Charles Hérisson	Ministre Travaux publics		Jules Ferry	21 février 1883	
Charles Baihaut	S. S. d'État Travaux publics	Jules Ferry			
David Raynal	Ministre Travaux		Jules Ferry	21 février	

	publics		1883	1885	
Charles Baihaut	S. S. d'État Travaux publics		27 février 1883		
Sadi Carnot	Ministre Travaux publics	Henri Brisson	6 avril 1885	16 avril 1885	
René Héroult	S. S. d'État Travaux publics		9 avril 1885	21 avril 1885	
Charles Demole			16 avril 1885	7 janvier 1886	
Charles Baihaut		Charles de Freycinet	7 janvier 1886	4 novembre 1886	
Édouard Millaud			4 novembre 1886	11 décembre 1886	
		René Goblet	11 décembre 1886	30 mai 1887	
Severiano de Heredia		Maurice Rouvier	30 mai 1887	12 décembre 1887	
Émile Loubet		Pierre Tirard	12 décembre 1887	3 avril 1888	
Pierre Deluns-Montaud		Charles Floquet	3 avril 1888	22 février 1889	
Yves Guyot	Ministre Travaux publics	Pierre Tirard	22 février 1889	17 mars 1890	
		Charles de Freycinet	17 mars 1890	27 février 1892	
		Émile Loubet	27 février 1892	6 décembre 1892	
Jules Viette		Alexandre Ribot	6 décembre 1892	11 janvier 1893	
		Alexandre Ribot	11 janvier 1893	4 avril 1893	
		Charles Dupuy	4 avril 1893	3 décembre 1893	
Charles Jonnart		Jean Casimir-Perier	3 décembre 1893	30 mai 1894	
Louis Barthou		Charles Dupuy	30 mai 1894	1 ^{er} juillet 1894	
		Charles Dupuy	1 ^{er} juillet 1894	13 janvier 1895	Jean Casimir-Perier
Ludovic Dupuy-Dutemps			Alexandre Ribot (3)	26 janvier 1895	1 ^{er} novembre 1895
Jean Guyot-Dessaigne		Léon Bourgeois	1 ^{er} novembre 1895	29 avril 1896	
Adolphe Turrel		Jules Méline	29 avril	28 juin	

			1896	1898	
Louis Tillaye		Henri Brisson	28 juin 1898	17 septembre 1898	
Jules Godin			17 septembre 1898	1 ^{er} novembre 1898	
Camille Krantz		Charles Dupuy	1 ^{er} novembre 1898	18 février 1899	
Jean Monestier		Charles Dupuy	18 février 1899	6 mai 1899	
Pierre Baudin			6 mai 1899	22 juin 1899	
Émile Maruéjols		Pierre Waldeck-Rousseau	22 juin 1899	7 juin 1902	Émile Loubet
Armand Gauthier de l'Aude		Émile Combes	7 juin 1902	24 janvier 1905	
		Maurice Rouvier	24 janvier 1905	18 février 1906	
		Maurice Rouvier	18 février 1906	14 mars 1906	
Louis Barthou	Ministre Travaux publics, Postes et Télégraphes	Ferdinand Sarrien	14 mars 1906	25 octobre 1906	Armand Fallières
Alexandre Millerand		Georges Clemenceau	25 octobre 1906	24 juillet 1909	
Louis Puech		Aristide Briand	24 juillet 1909	3 novembre 1910	
Charles Dumont		Aristide Briand	3 novembre 1910	2 mars 1911	
Jean Augagneur		Ernest Monis	2 mars 1911	27 juin 1911	
		Joseph Caillaux	27 juin 1911	14 janvier 1912	
Jean Dupuy		Raymond Poincaré	14 janvier 1912	21 janvier 1913	
		Aristide Briand	21 janvier 1913	18 février 1913	
		Aristide Briand	18 février 1913	22 mars 1913	
Joseph Thierry			Louis Barthou	22 mars 1913	
Fernand David		Gaston Doumergue	9 décembre 1913	9 juin 1914	
Jean Dupuy	Ministre Travaux publics	Alexandre Ribot	9 juin 1914	13 juin 1914	
René Renoult (dit René-Renoult)		René Viviani	13 juin 1914	26 août 1914	

Marcel Sembat		René Viviani	26 août 1914	29 octobre 1915		
		Aristide Briand	29 octobre 1915	12 décembre 1916		
Édouard Herriot	Ministre Travaux publics, Transports et Ravitaillement	Aristide Briand	12 décembre 1916	20 mars 1917		
Georges Desplas	Ministre Travaux publics et Transports	Alexandre Ribot	20 mars 1917	12 septembre 1917		
Albert-André Claveille		Paul Painlevé	12 septembre 1917	16 novembre 1917		
Jean Cels- Couybes (né Cels)		S. S. d'État Travaux publics et Transports	Georges Clemenceau	16 novembre 1917		20 janvier 1920
			19 novembre 1918			
Yves Le Trocquer	Ministre Travaux publics	Alexandre Millerand	20 janvier 1920	18 février 1920		Paul Deschanel
		Alexandre Millerand	18 février 1920	24 septembre 1920		
		Georges Leygues	24 septembre 1920	16 janvier 1921		Alexandre Millerand
		Aristide Briand	16 janvier 1921	15 janvier 1922		
		Raymond Poincaré	15 janvier 1922	29 mars 1924		
	Raymond Poincaré	29 mars 1924	9 juin 1924			
	Ministre Travaux publics, Ports et Marine marchande	Frédéric François-Marsal	9 juin 1924	14 juin 1924		

Source : Wikipédia.

Liste des présidents de la chambre de commerce de Paris 1803-1922.

1803-1807 : Pierre Vignon
1807-1810 : Pierre Samuel du Pont de Nemours
1810-1811 : Jacques Laffitte
1811-1813 : Jean-Conrad Hottinguer
1813-1814 : Joseph Anicet Barthélemy
1814-1815 : Jean Henry Martin-Puech
1815-1816 : Louis-François Cordier
1816-1816: Guillaume Henry Flory
1816-1819: Joseph Anicet Barthélémy
1819-1821 : Antoine Odier
1821-1822 : François-Marie Delessert
1822-1825 : Antoine Odier
1825-1826 : François-Marie Delessert
1826-1828 : Jacques Lefebvre
1828-1830 : François-Marie Delessert
1830-1832 : Jacques Lefebvre
1832-1838 : François-Marie Delessert
1838-1840 : François Cottier
1840-1845 : Ambroise-Guillaume Aubé
1845-1855 : Charles Legentil
1855-1859 : Thibault Germain
1859-1867 : Henri Davillier
1867-1872 : Guillaume Denière
1872-1877 : Ernest Göüin
1877-1879 : Adolphe Houette
1879-1881 : Eugène Guibal
1881-1883 : Gustave Roy
1883-1887 : Charles Dietz-Monnin
1887-1890 : Alcide Poirrier
1890-1893 : Joseph Cousté
1893-1898 : Louis Delaunay-Belleville
1898-1900 : Georges Masson
1900-1901 : Armand Moisant
1901-1903 : Armand Fumouze
1903-1905 : Lucien Derode
1905-1907 : Georges Lesieur
1907-1909 : Léon Dubrujeaud
1909-1909 : Georges Lefebvre
1909-1909 : Philippe Monduit
1909-1911: Gustave Kester
1911-1913: Charles Legrand
1913-1918: Arthur David-Mennet
1918-1919 : Fernand de Ribes-Christofle
1919-1922 : Georges Pascalis

ANNEXE VI: STATISTIQUES.

I. Trafic du port de Paris.

Tableau 8. Trafic fluvial global et trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes).

Années	Rivières	Canaux	Totaux	Trafic du port de Paris	Rapport port de Paris/trafic global
1883	8873793	11975170	20848963	5334095	26%
1884	8936291	11936780	20873071	5337121	26%
1885	8438097	11135166	19573263	4749270	24%
1886	9042772	12007408	21050180	5455161	26%
1887	9711208	13317228	23028436	5578735	24%
1888	9976012	13343688	23319700	5847719	25%
1889	10402895	13656287	24059182	6146916	26%
1890	10394386	13772957	24167343	6345233	26%
1891	10659146	14521910	25181056	6878326	27%
1892	10772964	15184722	25957686	6511486	25%
1893	10688323	14816007	25504330	6465032	25%
1894	11995928	15877547	27873475	6823283	24%
1895	12099297	15074607	27173904	6937714	26%
1896	12913938	16620383	29534321	7258441	25%
1897	13553350	17055876	30609226	7923795	26%
1898	14992590	17534375	32526965	9164825	28%
1899	15669040	17285798	32954838	10481483	32%
1900	14796916	17648830	32445746	9301491	29%
1901	13791336	16550360	30341696	8900684	29%
1902	14527771	16495171	31022942	9238056	30%
1903	14844969	18495153	33340122	9857146	30%
1904	14528335	18079112	32607447	10030830	31%
1905	15339788	18690679	34030467	10202828	30%
1906	15813947	18329726	34143673	10525136	31%
1907	16062944	18638671	34701615	10845558	31%
1908	15989068	18236071	34225139	10529267	31%
1909	16866959	18757264	35624223	10940525	31%
1910	15341392	19282399	34623791	10330758	30%
1911	18323076	19794572	38117648	13035259	34%
1912	19637847	21173224	40811071	13708206	34%
1913	21305663	20733032	42038695	15208085	36%

Source : Ministère des Travaux publics, Statistique de la navigation intérieure, années 1883-1913.

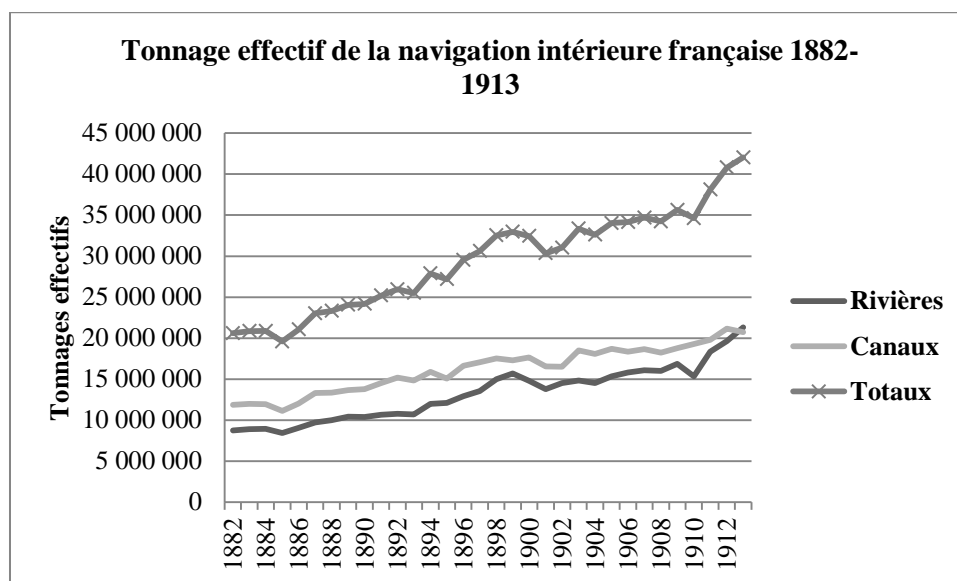


Tableau 9. Fréquentation et longueur des voies navigables françaises 1847-1913.

Années	Longueurs en myriamètres			Tonnages Kilométriques (millions de tonnes)		
	Rivières	Canaux	Total	Rivières	Canaux	Total
1847	670	375	1045	976	837	1813
1848	670	383	1053	672	550	1222
1849	670	388	1058	859	636	1495
1850	670	388	1058	938	728	1666
1851	670	388	1058	893	825	1718
1852	670	391	1061	929	835	1764
1853	670	423	1093	1042	960	2002
1854	670	423	1093	1003	968	1971
1855	670	429	1099	1052	988	2040
1856	670	429	1099	1007	1067	2074
1857	670	430	1100	943	1020	1963
1858	670	430	1100	753	896	1649
1859	670	430	1100	845	934	1779
1860	670	440	1110	858	1043	1901
1861	670	440	1110	856	1080	1936
1862	670	440	1110	898	1194	2092
1863	670	441	1111	879	1253	2132
1864	670	441	1111	866	1216	2082
1865	670	441	1111	837	1222	2059
1866	670	449	1119	904	1321	2225
1867	670	445	1125	792	1232	2024
1868	670	455	1125	825	1347	2172
1869	670	456	1126	804	1195	1999
1870	670	456	1126	543	899	1448
1871	659	416	1075	599	959	1558
1872	659	416	1075	869	967	1836
1873	659	416	1075	873	974	1847
1874	659	416	1075	833	1795	1795
1875	659	418	1077	810	1964	1964
1876	659	420	1079	890	1953	1953
1877	659	420	1079	905	2034	2034
1878	659	421	1080	928	2005	2005
1879	659	435	1094	919	2023	2023
1880	659	435	1094	903	2007	2007
1881	732	465	1197	1027	1147	2174
1882	758	465	1223	1051	1214	2265
1883	783	471	1254	1092	1326	2383
1884	783	471	1254	1126	1330	2452
1885	772	466	1238	1123	1547	2453
1886	774	466	1240	1251	1707	2798
1887	774	473	1247	1366	1751	3073
1888	774	476	1250	1429	1789	3180
1889	766	481	1247	1449	1801	3238
1890	752	481	1237	1415	2000	3216
1891	750	481	1233	1537	2083	3537
1892	751	481	1240	1526	2065	3609
1893	747	478	1232	1539	2260	3604
1894	750	478	1225	1652	2158	3912
1895	751	485	1228	1608	2466	3766
1896	741	485	1236	1725	2539	4191
1897	741	485	1226	1826	2596	4365
1898	742	485	1227	1981	2596	4577
1899	728	485	1213	1915	2574	4489
1900	730	485	1215	1986	2689	4675
1901	724	485	1209	1884	2496	4380
1902	742	484	1226	1921	2544	4465
1903	739	485	1224	2076	2879	4955
1904	723	485	1208	2084	2884	4968
1905	722	485	1207	2176	2909	5085
1906	722	486	1208	2255	2847	5102
1907	699	488	1187	2344	3027	5371
1908	666	488	1154	2384	3937	5321
1909	651	488	1139	2455	3016	5471
1910	656	488	1144	2200	2997	5197
1911	647	488	1135	2712	3055	5767
1912	638	488	1126	2685	3165	5850
1913	643	488	1131	2949	3236	6185

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistique de la navigation intérieure*, année 1913.

Tableau 10. Fréquentation des voies navigables : part des lignes principales et secondaires dans l'ensemble du réseau 1872-1913²¹⁸.

Années	Longueur en myriamètres			Tonnage-kilométrique (en millions de tonnes)			Tonnages moyen (millions de tonnes)		
	Lignes principales	Lignes secondaires	Total	Lignes principales	Lignes secondaires	Ensemble	Lignes principales	Lignes secondaires	Total
1872	526	549	1075	1667	169	1836	311	31	171
1873	526	549	1075	1681	166	1847	319	30	171
1874	526	549	1075	1647	149	1796	313	27	167
1875	528	549	1077	1807	157	1964	342	29	182
1876	528	551	1079	1803	150	1953	341	27	181
1877	533	546	1079	1880	155	2035	353	28	189
1878	543	637	1080	1859	147	2006	342	27	187
1879	546	548	1094	1882	142	2024	345	26	185
1880	557	537	1094	1867	140	2007	335	26	183
1881	557	640	1197	1992	182	2147	358	28	182
1882	573	650	1223	1069	196	2265	361	30	185
1883	573	681	1254	2195	188	2383	383	28	190
1884	571	683	1254	2265	187	2452	397	27	196
1885	570	668	1238	2270	183	2453	398	27	198
1886	570	670	1240	2609	189	2798	458	28	226
1887	569	678	1247	2886	187	3073	507	28	246
1888	569	681	1250	2968	212	3180	522	31	254
1889	574	673	1247	3016	222	3238	525	33	260
1890	574	663	1237	2995	221	3216	522	33	260
1891	574	659	1233	3311	226	3537	577	34	287
1892	574	666	1240	3384	225	3609	590	34	291
1893	574	658	1232	3388	216	304	590	33	292
1894	584	641	1225	3696	216	3912	633	34	319
1895	584	644	1228	3564	202	3766	610	31	307
1896	601	635	1236	3997	194	4191	665	31	339
1897	601	625	1226	4172	193	4365	695	31	356
1898	601	626	1227	4377	200	4577	729	32	373
1899	601	613	1214	4308	181	4489	717	30	370
1900	601	614	1215	4487	188	4675	746	31	385
1901	602	607	1209	4210	170	4380	699	28	362
1902	602	625	1227	4775	181	4464	711	29	363
1903	600	624	1224	4283	180	4955	795	29	405
1904	600	608	1208	4797	171	4968	800	28	411
1905	600	607	1207	4910	175	5085	818	29	421
1906	601	607	1208	4879	223	5102	812	37	422
1907	603	584	1187	5205	165	5370	863	28	452
1908	603	551	1154	5155	166	5321	854	30	460
1909	603	536	1139	5311	160	5471	880	30	480
1910	603	641	1144	5019	178	5197	831	33	454
1911	603	532	1135	5600	167	5767	928	31	508
1912	603	523	1126	5687	163	5850	942	31	519
1913	603	528	1131	6017	168	6185	997	31	546

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistique de la navigation intérieure*, année 1913.

²¹⁸ D'après la nomenclature annexée à la loi du 5 août 1879.

Tableau 11. Trafic des voies navigables françaises 1847-1913 (tonnes-kilométriques)

Années	Tonnages kilométriques						
	Canaux	Fleuves et rivières	Tous les cours d'eau réunis				
1847	837000000	976000000	1813000000	1879	1104390000	919429000	2023819000
1848	550000000	672000000	1222000000	1880	1104147000	902590000	2006737000
1849	636000000	859000000	1495000000	1881	1147205913	1027325194	2174531107
1850	728000000	938000000	1666000000	1882	1213818881	1050766735	2264585616
1851	825000000	893000000	1718000000	1883	1290766794	1091897966	2382664760
1852	835000000	929000000	1764000000	1884	1325618753	1126474784	2452093537
1853	960000000	1042000000	2002000000	1885	1330125333	1122624168	2452749501
1854	968000000	1003000000	1971000000	1886	1547743372	1250717543	2798460915
1855	988000000	1052000000	2040000000	1887	1707097967	136629260	3073390427
1856	1067000000	1007000000	2074000000	1888	1751134831	1428541791	3073390427
1857	1020000000	943000000	1963000000	1889	1789043491	1448582512	3179676622
1858	896000000	753000000	1649000000	1890	1801058302	1415015032	3216626003
1859	934000000	845000000	1779000000	1891	2000387107	1536573407	3536960514
1860	1043000000	858000000	1901000000	1892	2083325270	1525961180	3609286450
1861	1080000000	856000000	1936000000	1893	2064822882	1538830206	3603653088
1862	1194000000	898000000	2092000000	1894	2259678453	1652097179	3911775632
1863	1253000000	879000000	2132000000	1895	2158301768	1607717575	3766019343
1864	1216000000	866000000	2082000000	1896	2465967590	1725155322	4191122912
1865	1222000000	837000000	2059000000	1897	2465967590	1725155322	4365814460
1866	1321000000	904000000	2225000000	1898	2539643562	1826170898	4576995278
1867	1232000000	792000000	2024000000	1899	1915504930	2573550751	4489055681
1868	1347000000	825000000	2172000000	1900	1985960295	2689092509	4675052804
1869	1195000000	804000000	1999000000	1901	2496063448	1884090105	4380963553
1870	899000000	543000000	1448000000	1902	2544159714	1921053053	4465212,76
1871	959000000	599000000	1558000000	1903	2878719773	2075821165	4954540938
1872	967000000	869000000	1836000000	1904	2884407017	2083978782	4968385799
1873	974000000	873000000	1847000000	1905	2909028959	2176458842	5085487801
1874	962000000	833000000	1795000000	1906	2847210081	2254936394	5102147375
1875	1053806000	910115000	1963921000	1907	3026938826	2484851144	5370751541
1876	1062861000	890323600	1953184600	1908	2937003236	2455122473	5321554380
1877	1129026000	905494000	2034520000	1909	3016378056	2455122473	3471497529
1878	1077430000	928175000	2005605000	1910	2997384040	2200035490	5197420130
				1911	3054832811	2712383649	5850499031
				1912	3164916147	2685382884	5850499031
				1913	3235918464	2949071602	6184990066

Source : Ministère des Travaux publics, Statistique de la navigation intérieure, année 1913.

Tableau 12. Mouvements de la navigation dans tout le ressort de la Préfecture de police 1872-1913 (en tonnes) [tableau reconstitué]

Années	Embarquements	Débarquements	Totaux
1872	301551	2505618	2807169
1873	464122	2869344	3333466
1874	594148	2835977	3430125
1875	752287	3258851	4011138
1876	637860	3327009	3964869
1877	684765	3788170	4472935
1878	710980	3830325	4541305
1879	713555	4090059	4803614
1880	940250	4469565	5409815
1881	1000998	4843741	5844739
1882	996964	5031726	6028690
1883	992385	5041373	6033758
1884	1023369	5058583	6081952
1885	1092363	4564375	5065738
1886	1230851	5208914	6439765
1887	1363868	5395259	6759127
1888	1438724	5567685	7006409
1889	1436024	5488263	6924287
1890	1536684	5599046	7135730
1891	1521131	6002344	7523475
1892	1524371	5976624	7500995
1893	1623669	6054804	7678473
1894	1711177	6379000	8090177
1895	1811947	6544355	8356302
1896	2041582	6774170	8815752
1897	1957795	7117066	9074861
1898	2103416	7712215	9815631
1899	3369905	8269030	11638935
1900	2378712	7567405	9946117
1901	2423333	7041252	9464585
1902	3038637	7430449	10469086
1903	2706709	8053218	10759927
1904	3155839	7695641	10851480
1905	3696095	8015100	11711195
1906	3837375	8621811	12459186
1907	3892783	8840601	12733384
1908	3371562	8491584	11863146
1909	3811135	9160161	12971296
1910	3106311	8205535	11311846
1911	4119857	10357328	14477185
1912	4527541	11023941	15551482
1913	4786649	11709821	16496470

Source : Pour les années 1872-1889 : 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, Annaires statistiques de la Ville de Paris, 1893-1913.

Tableau 13. Trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes)

Années	Poids total des chargements	Expéditions	Arrivages	Transit	Trafic local	Nombre par bateaux chargés
1883	5334095	619883	3938930	290925	484357	36648
1884	5337121	568269	3874542	367730	526580	37864
1885	4749270	521158	3294262	311430	622420	33878
1886	5455161	589244	3771388	408923	685606	35271
1887	5578735	740379	3740739	504617	593000	35277
1888	5847719	834639	3849971	613322	549787	35534
1889	6146916	868868	3897819	708795	671434	36002
1890	6345233	953834	4037719	738051	615629	38344
1891	6878326	948522	4461833	822191	645780	42237
1892	6511486	856276	4200658	795088	659462	39726
1893	6465032	791495	4011576	978837	683124	36452
1894	6823283	935462	4197037	1034689	656095	38120
1895	6937714	914651	4244457	1142630	635976	37573
1896	7258441	959055	4519288	1167388	612710	40002
1897	7923795	1260621	4669911	1345922	647341	40636
1898	9164825	1814196	5280788	1418806	651035	46457
1899	10481483	2662221	5848370	1321855	649037	52048
1900	9301491	1484152	5699861	1437324	680154	46174
1901	8900684	1704510	5197808	1432410	565956	44721
1902	9238056	1960894	5354405	1370850	551907	45653
1903	9857146	2329999	5694952	1345968	486227	48111
1904	10030830	2421110	5689027	1465743	454950	49235
1905	10202828	2507747	5763864	1504506	426711	50192
1906	10525136	2490238	6273610	1390280	371008	50904
1907	10845558	2342359	6310861	1793809	398529	50109
1908	10529267	2264934	6297736	1620797	345800	47519
1909	10940525	2566090	6197414	1809801	367220	48741
1910	10330758	2357712	6563749	1059451	349846	51316
1911	13035259	3020895	7752980	1915190	346194	57067
1912	13708206	3419622	7925369	2033058	330157	61101
1913	15208085	3735426	9048917	2094058	329684	67339
Croissance pendant la période	184,95%	557,33%	133,54%	469,45%	-37,39%	
Croissance moyenne annuelle	6,16%	18,57%	4,45%	15,65%	-1,24%	

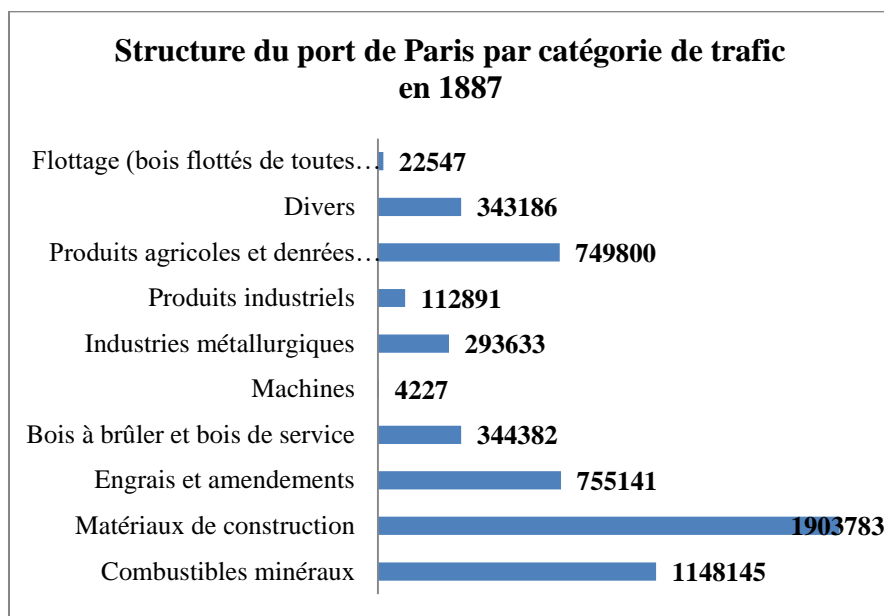
Source : Ministère des Travaux publics, Statistique de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 14. Composition du trafic du port de Paris pendant l'année 1898.

Types de marchandises	Tonnages
Combustibles minéraux	1701361
Matériaux de construction	3918234
Engrais et amendements	1035288
Bois à brûler et bois de service	397719
Machines	3307
Industries métallurgiques	451954
Produits industriels	441891
Produits agricoles et denrées alimentaires	1024829
Divers	186669
Flottage (bois flottés de toutes espèces)	3573
Total	9164825

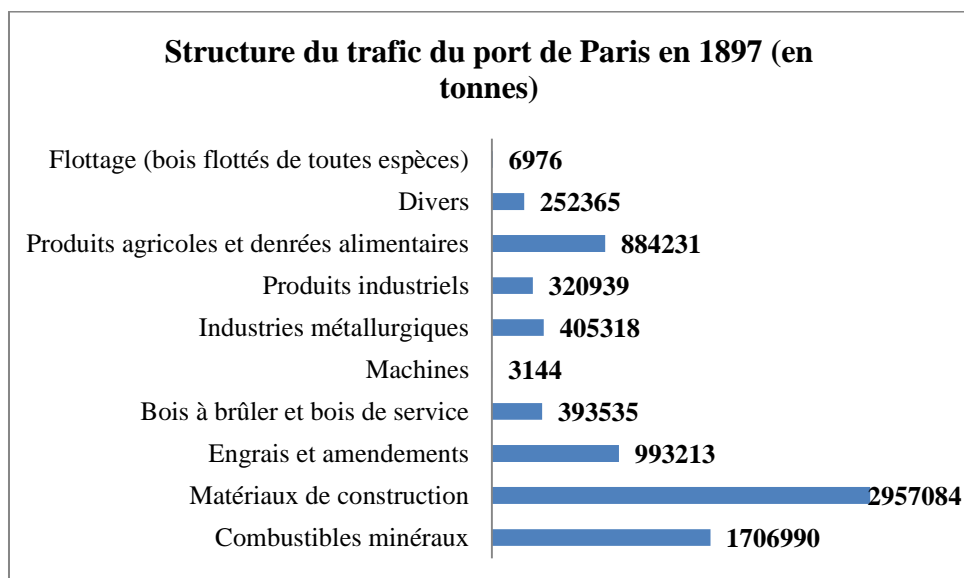
Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, année 1898, pp.106-107.

Tableau 15. Mouvement de la navigation du port de Paris pendant l'année 1887.



Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, année 1887, pp.92-93.

Tableau 16. Mouvement de la navigation du port de Paris pendant l'année 1897.



Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, 1898, pp.106-107.

Traversée de Paris.

Tableau 17. Tonnages effectifs des arrivages à Paris 1843-1853.

Années	Haute Seine (203km)	Yonne	Marne	Basse Seine	Oise	Ourcq	Total
1843	592399	401038	107718	431911	532613	111505	2177184
1844	457548	343272	106285	221771	459446	147907	1736229
1845	449402	408226	82723	255521	563131	171866	1930869
1846	445190	454422	84662	225846	563521	181561	1955202
1847	361759	454422	92239	243591	736238	217641	2111502
1848	278097	460033	50344	125962	502982	130082	1367109
1849	290751	279642	76637	105629	580071	134492	1548218
1850	296423	360638	109469	149185	681822	129769	1739917
1851	331894	373249	86809	165853	730713	128693	1727098
1852	353494	283601	111567	233852	754478	175922	1913909
1853	398484	280823	131549	287088	894903	200039	2192886

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

Tableau 18. Arrivages par provenance en 1853

Années	Haute Seine (203km)	Yonne	Marne	Basse Seine	Oise	Ourcq	Total
1 ^{er} arrondissement	135889	125525	78995	37277	22033	10561	410280
2 ^{ème} arrondissement	54386	24238	11362	13884	8499	290	112659
3 ^{ème} arrondissement	57935	9756	3196	94	10	538	71529
4 ^{ème} arrondissement	3062	15390	386	17949	68303	«	108090
5 ^{ème} arrondissement	17962	33671	17419	37043	193141	«	299236
6 ^{ème} arrondissement	16293	32314	7234	122987	361045	128500	668373
7 ^{ème} arrondissement	99301	29349	8396	33265	161153	60150	391614
8 ^{ème} arrondissement	7553	3376	«	«	5005	«	15934
9 ^{ème} arrondissement	42	4752	1820	24380	69317	«	100311
10 ^{ème} arrondissement	6061	2452	2741	209	6397	«	17860
Totaux	398484	280823	131549	287088	894903	200039	2192886

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

Tableau 19. Localisation des ports.

Arrondissements	Désignation des ports
1er arrondissement	Ports de Bercy, la Gare, la Rapée.
2ème arrondissement	Ports de l'Hôpital, Saint-Bernard, des Miramiones
3ème arrondissement	Ports de Louviers, Saint-Paul, des Ormes, de la Grève.
4ème arrondissement	Ports de Saint-Nicolas, des Saints-Pères, d'Orçay, du Recueilage.
5ème arrondissement	Ports des Invalides, des Champs-Élysées, de Passy, de Grenelle et de Sèvres.
6ème arrondissement	Port de la Villette
7ème arrondissement	Ports du canal Saint-Martin.
8ème arrondissement	Ports de Choisy-le-Roi et Port-à-l'Anglais.
9ème arrondissement	Ports de la Briche, de Saint-Ouen, Clichy, Neuilly.
10ème arrondissement	Ports de Charenton, Carrières, de la Marne

Source : Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.773.

Tableau 20. Frais à faire pour arriver aux divers entrepôts en 1832:

Frais à faire pour arriver à l'Entrepôt, au Gros-Caillou, et autres emplacements en aval de Paris, sur les bords de la Seine.

Nourriture de cinq hommes pendant deux jours et demi de la Briche à Paris à 2F : 25F

Frais à la remonte :

Augmentation de salaire de trois hommes conservés de la Briche et qui sont renvoyés lorsque le bateau entre dans les canaux à 10F : 0F

Six courbes de chevaux à 23frs la courbe : 138F

Renfort à Saint-Denis : 10F

À reporter ensemble : 358F

Pont d'Asnières : 1,50F

Frais à la descente : Octroi de navigation ou de Passy : 3,75F

Pont de Neuilly : 1,50F

Pont de Saint-Cloud : 6F

Octroi de navigation au bureau de Neuilly : 10F

Pont de Sèvres : 2F

Pont de Saint-Cloud, au chef de pont : 12F

2 chevaux de Paris à la Briche : 24

Renfort au pont de Saint-Cloud : 2,50F

Faux frais et pourboires : 6,55F

Pont de Sèvres : 1,50F

Déchargements sur les bords de Seine à 0,85F du tonneau : 340F

Hommes pour faire ranger sur les quais de Sèvres à Paris : 6F

Total : 740F

Usure des cordages : 120F

Il en coûte 740F pour 400 tonneaux ou 1,85F par tonneau.

Source : P. DUPIN²¹⁹, *Entrepôt. Observations de la Compagnie des canaux de Paris sur le choix de la localité la plus convenable à l'entrepôt*, Paris, 1832, p.19, 28p.

Tableau 21. Trafics des ports dans la traversée de Paris en 1889 (en tonnes).

Ports	Rive	Expéditions	Arrivages	Totaux	Tonnes par jour et par bateau
Gare	Gauche	41680	138575	180255	20
Bercy	Droite	10710	199664	210374	34
Hôpital (Austerlitz)	Gauche	2953	180593	183546	28
Râpée	Droite	1024	207454	208165	17
Saint-Bernard	Gauche	276383	91782	368165	58
Henri IV	Droite	82412	75563	157975	34
Tournelle	Gauche	30878	74527	105405	48
Saint-Paul (Célestins)	Droite	15358	81112	96470	22
Hôtel-de-Ville	«	«	2544	2544	00,3
Orfèvres	«	21785	5923	27708	22
Saints-Pères	Gauche	13455	21960	35415	56
Saint-Nicolas	Droite	3763	7530	11293	9
Idem	-	15600	24910	40510	«
Port d'Orsay	Gauche	125000	129320	254320	70
Recuillage	Droite	«	30642	30642	14
Invalides	Gauche	«	6940	6940	5
Esplanade	«	«	28296	28296	12
Gros-Caillou	«	78000	115960	193960	75
Debilly	Droite	«	8205	8205	10
Passy	«	55650	162125	217775	58
Ile des Cygnes	Gauche	«	18000	18000	10
Champ-de-Mars	«	«	1450	1450	«
Cunette	«	«	3726	3726	7
Galiotte (Auteuil)	Droite	«	7530	7530	5
Grenelle	Gauche	6041	257890	263931	55
Javel	«	41335	53920	95255	20
Totaux		822027	1936141	2758168	

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

²¹⁹ Secrétaire général de la compagnie des canaux.

Traversée de Paris (5^e section)

Tableau 22. Trafic de la 5^e section de la Seine (traversée de Paris) 1883-1913 (en tonnes).

Années	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés	Descente	Remonte	Total
1883	0	605177	2818868	689400	20884	2366701	1146744	3513445
1884	0	729395	2084895	709791	21917	2361873	1162208	3524081
1885	0	732584	1934895	789684	20121	2315449	1141714	3457163
1886	0	818309	1979698	873091	20090	2150295	1520803	3671098
1887	0	888540	2095784	971622	21407	2242249	1731697	3955946
1888	0	967086	2155217	1194440	22863	2356192	1960551	4316743
1889	0	1017483	2222951	1273599	23454	2508075	2005958	4514033
1890	0	1012032	2253764	1468854	25192	2151956	2582694	4734650
1891	0	1009838	2644889	1626119	27219	2330844	2950002	5280846
1892	0	1010717	2480110	1398463	25211	2899442	1989848	4889290
1893	0	954012	2321712	1559116	23848	2032267	2802573	4834840
1894	0	1041946	2403492	1605304	24660	2172478	2878264	5050742
1895	0	1040492	2477874	1743481	25067	2103983	3157864	5261847
1896	0	1090446	2628613	1748372	25841	2331810	3135621	5467431
1897	0	1345171	2843194	1973898	27280	2808309	3353954	6162263
1898	0	1889757	3390814	2034563	32569	3521652	3783482	7315134
1899	0	2607791	4044326	2059137	38058	4257958	4453296	8711254
1900	0	1490632	3793609	2209796	32633	3342679	4151358	7494037
1901	0	1526859	3335154	2318147	30378	3417271	3762889	7180160
1902	0	1700299	3455181	2356341	31993	3549234	3962587	7511821
1903	0	1984423	3798588	2461454	35154	4219405	4025060	8244465
1904	0	1851888	3750667	2647490	35997	4197817	4052228	8250045
1905	0	1916322	3816250	2669832	37249	4308473	4093731	8402404
1906	0	1964069	3893129	2544382	36696	4280111	4121469	8401580
1907	0	2151935	4047280	2573920	36654	4728095	4045040	8773135
1908	0	2079574	4197351	238639	36771	3931606	4730958	8662564
1909	0	2201698	3903518	2645553	36085	3839624	4911145	8750769
1910	0	1971541	4185300	1825104	37124	3873276	4108669	7981945
1911	0	2692874	5120720	2635633	43788	4638678	5810549	10449227
1912	0	2989130	5499275	2777000	46469	5062130	6203275	11265405
1913	0	3350149	6369044	2839243	50798	6008631	6549805	12558436

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1913.

Tableau 23. Tonnages kilométriques des sections de la Seine dans la région parisienne 1882-1913 (en tonnes)

Années	3 ^e section	4 ^e section	5 ^e section	6 ^e section	7 ^e section	8 ^e section
1882	65961645	57461606	17569828	27387473	87940105	120251061
1883	64923710	56905594	20631006	30659108	90425121	27476512
1884	58795610	53438861	21712851	35267249	95084588	137616451
1885	52051268	47056100	19351777	33763395	99448400	135372737
1886	60045453	51215874	22355469	41395127	112461562	162592836
1887	61932118	57274834	25613261	47771635	123958824	183517680
1888	59055093	33955816	28102629	52170856	130801537	206595953
1889	67285761	66090742	29843856	51735009	130381378	202735748
1890	58256209	80962746	31378177	52655320	131432860	212566157
1891	67176060	93151187	34863316	58389798	143118883	243164126
1892	64628948	91795493	31810400	54270969	140163611	211182475
1893	63331769	88792226	33306974	53519517	143686149	231281369
1894	65684060	95440115	35130911	60594015	154460321	244512165
1895	67437711	99432048	36626870	60862721	152080694	213435336
1896	65620327	93790215	38161151	64565631	162540199	247007508
1897	69808586	105271978	43127826	70476986	175657759	264514693
1898	71551060	125953277	50682315	75263747	185936799	286757464
1899	72263585	136154509	58054388	71805442	178035343	275732369
1900	85583163	137684133	52027328	77106716	192974840	323401880
1901	75163165	127318490	49870986	73699444	182367467	291671573
1902	87884023	133055810	51087946	71374102	179587503	266543021
1903	80868284	138055337	55314716	79175901	199304114	285406287
1904	85706987	150009080	55587353	80152618	210388694	334598253
1905	83803236	163467106	56309235	82442517	212546676	345317173
1906	79465261	158371647	57323892	86531820	233743752	453641749
1907	84470472	156336066	60769199 ²²⁰	90045280	248693013	478553287
1908	102038096	153025725	61007818	92518468	5853542	65029590
1909	101270235	162182877	60769199	90045280	266873686	507989234
1910	79092508	141291358	55122525	65212378	229283836	411885190
1911	83546731	165762818	73318460	95819230	30692858	597999151
1912	79480045	172123510	77291540	107617521	289860200	552534714
1913	95802363	196264224	85947722	112415986	329261297	650324885

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1913.

²²⁰ Les chiffres marqués en gras sont identiques dans les documents d'origine. Il peut s'agir d'une erreur.

Tableau 24. Tonnages moyens des sections sur la Seine dans la région parisienne 1881-1913 (en tonnes)

Années	3 ^e section	4 ^e section	5 ^e section	6 ^e section	7 ^e section	8 ^e section
1881						
1882	984502	1853600	1464152	1304166	2093812	699133
1883	969011	1835664	1719241	1459957	2152979	741143
1884	877546	1723834	1809404	1679393	2263919	800095
1885	776884	1517938	1612648	1607781	2367819	791653
1886	896200	1652125	1862955	1971197	2677656	950835
1887	924360	1847575	2134438	2274839	2951400	1073202
1888	981838	2040369	2341885	2484326	3114322	1208164
1889	1004265	2131959	2486988	2463572	3104319	1185580
1890	1004417	2022561	2614848	2507396	3129354	1243076
1891	1158208	2328779	2905276	2780466	3407592	1422012
1892	1114292	2202887	2650866	2584331	3337229	1234985
1893	1091927	2219800	2775581	2548548	3421099	1352522
1894	1132483	2386003	2927576	2884429	3077626	1429896
1895	1162719	2485801	3052239	2898225	3620969	1248160
1896	1131384	2395756	3180096	3074553	3870004	1444488
1897	1203596	2631799	3503935	3356047	4182327	1546869
1898	1233639	3148832	4223525	3558987	4427066	1676944
1899	1245924	3406862	4837865	3419211	4238936	1612469
1900	1475572	3442103	4335611	3671747	4594638	1891238
1901	1295916	3882963	4155915	3509496	4342082	1705681
1902	1515241	3326396	4257329	3398766	4275893	1558731
1903	1394280	3451383	4609559	3770281	4745336	1669042
1904	1477706	3750227	4632279	3816791	5009255	1956715
1905	1444823	4086677	4692437	3925835	5060635	2019399
1906	1370000	3959291	4776991	4120562	5565328	2652876
1907	1456387	3908401	5064100	4287869	5921260	2798557
1908	1759277	3825643	5083985	4405641	6091751	2953389
1909	1746038	4054570	5064100	4287869	6354135	2970697
1910	1363664	3532284	4593543	3105351	5459139	2408685
1911	1440460	4144070	6109871	4562820	7307211	3497071
1912	1370345	4303087	6440961	5124643	6901433	3231197
1913	1651765	4906606	7162310	5353141	7839534	3803069

Source : Statistiques du ministère des Travaux publics, années 1883-1913.

Tableau 25. Tonnages effectifs de divers cours du bassin parisien 1882-1913.

Années	Canal de Bourgogne (242km)	Briare (ligne principale, 58km) (Briare+Loing 107km)	Canal du Centre (ligne principale 116km. 130km+embranchements)	Loing (50km)	Marne canalisée (183km)	Canal de Tancarville (25km)
1882	572060	348734	1068558	482422	431828	-
1883	585563	441223	1041653	623023	438282	-
1884	529928	440790	986855	627837	439512	-
1885	463971	390922	884860	548426	365591	4395
1886	524559	490156	1082889	662266	500900	4468
1887	503380	560749	1188135	697880	541553	3644
1888	321288	596583	1162349	694613	508869	3090
1889	579971	568788	990506	675369	502429	312764
1890	556175	625807	1077413	725021	553923	376502
1891	589265	713375	1177472	808648	600430	414141
1892	550696	695419	1236718	801838	625470	373155
1893	509665	736597	1155445	844921	642256	445978
1894	519361	787358	1165302	886655	711787	478011
1895	564326	734921	1018372	882546	749545	365776
1896	565528	852219	1273416	919307	771316 ²²¹	353177
1897	546828	860534	1303353	966773	915720	456197
1898	551515	835121	1393192	1047499	1023369	683211
1899	558655	979155	1245773	1172071	1003845	485951
1900	544622	1107383	1238887	1269967	860419	511098
1901	586259	949346	1037241	1128295 ²²²	852328	447462
1902	581156	1273123	1245874	-	835095	449856
1903	604042	1325921	1387500	-	982665	524152
1904	531271	1402442	1430903	-	989182	557888
1905	520422	1375557	1369784	-	1049989	606355
1906	548297	1435295	1432175	-	1008223	640495
1907	566425	1438247	1381690	-	1015042	695235
1908	538910	1621049	1440672	-	1000598	598218
1909	544101	1470526	1371848	-	991280	589371
1910	538132	1208199	1414359	-	1041578	623512
1911	602249	1689472	1512046	-	1288957	1000180
1912	626199	1547239	1448060	-	1459028	1055560
1913	642394	1657699	1483164	-	1504517	547715

Source : Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 26. 1.Tonnages de différents canaux 1882-1913 (en tonnes)

Années	2° section de la Seine (74km)	1ère section de l'Yonne (25km)	Canal du Nivernais (178km)	Canal latéral à la Loire (219km)
1882	64147	150764	343587	1015888
1883	67102	172740	348116	1075512
1884	74581	158431	345515	1002379
1885	66920	156980	331762	960300
1886	67243	163356	389846	1126112
1887	62783	173392	406868	1177358
1888	87012	172238	389383	1174563
1889	91440	174270	311287	1677246
1890	85153	166968	284740	1150846
1891	102216	168297	292912	1342614
1892	107794	148677	288972	2436501
1893	89183	143731	250586	1234731
1894	104766	135641	253371	1254731
1895	95106	138641	247824	1253965
1896	97563	128167	258550	1145051
1897	91970	144462	271858	1423441
1898	90086	141175	289706	1500603
1899	91170	148306	291014	1528793
1900	103355	160691	320801	1654479
1901	100743	158146	321549	1452887

²²¹ Jusqu'en 1895, la Marne canalisée comprenait deux sections, l'une de 179km et l'autre de 4km. Toutefois, le trafic sur la petite portion est trop insignifiant par rapport à la plus grande, si bien qu'il n'y a pas une différence notable.

²²² À partir de 1902, le trafic du canal du Loing est fusionné avec celui du canal de Briare.

1902	87763	148449	343782	1519590
1903	99849	157514	344422	1595201
1904	100797	157206	327422	1719140
1905	90946	150317	288048	1589896
1906	81810	142096	282526	1638810
1907	99055	140417	271437	1646461
1908	104406	146713	282973	1771829
1909	95204	140953	274051	1676857
1910	73418	128535	245555	1516044
1911	97494	167843	266807	1828874
1912	118792	147220	278840	1746143
1913	111288	122305	252316	1818436

Source : Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 27. 2. Tonnages de différents cours d'eau 1882-1913 (en tonnes)

Années	1 ^{ère} section de l'Escaut (12km)	2 ^{ème} section de l'Escaut (36km)	3 ^{ème} section de l'Escaut (15km)	Canal latéral à l'Oise (219km)	Canal de la Marne au Rhin (210km)	Canal de la Sensée (25km)
1882	2751489	-	405989	2142174	1311078	1480239
1883	2734461	-	308882	2051085	1479971	1513347
1884	2353766	1609419	318124	2228381	1687264	1640840
1885	2518813	1618236	328438	2451980	1596470	1816086
1886	2865816	1706673	410625	2804087	869660/1693651	1955029
1887	3098044	1811286	456365	3086483	924222/1960839	2052402
1888	3223643	1753520	498185	3188345	923822/1944900	2256815
1889	3383291	1812343	557135	3336450	1995062/1032682 ²²³	2339701
1890	3358299	1766305	520617	3186861	2124288	2426103
1891	3503427	1788433	515540	3653604	2464962	2475051
1892	3667475	1749318	474466	3869351	2442484	2697199
1893	3595885	1769701	561947	3818333	2588278	2578487
1894	4083996	1928364	584111	4323575	2867103	2932313
1895	4158116	1817912	640784	4411501	2506729	2986088
1896	4574638	2030216	758220	4837951	3012499	3315182
1897	491716	2115509	837242	5021152	311986	3445232
1898	4863882	2093577	929229	5091924	3093723	3541129
1899	4765403	1990117	783404	4960323	3200382	2417382
1900	4825914	1944714	793785	5097909	3488030	3512376
1901	4765376	1926704	715096	4979155	3054627	3513730
1902	4564589	1846790	613815	4980593	3149475	3324744
1903	5112138	2034045	574287	5581215	3751399	3785579
1904	4990715	1994638	574332	5499048	3712862	3719459
1905	5214745	1929812	580637	5686278	3691338	3995476
1906	5094873	2182056	584284	5375161	3838999	3922381
1907	5567147	2087463	647523	5966179	4029046	4300133
1908	5557821	2074139	664011	3914491	3647688	4238999
1909	6935618	2157154	786971	6217396	3633062	4662120
1910	5783626	2395044	874369	6071119	3904550	4585120
1911	6151136	2354659	939632	6438400	3632051	4888305
1912	6413367	2412000	1075314	6694969	4122165	5108124
1913	6643196	2649295	1187303	6954925	4475141	5097727

Source : Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

²²³ Entre les années 1886-1889, les sections sont divisées en deux sections, soit respectivement la première de 114km et la seconde de 96km

II. Canaux de Paris :

Tableau 28. Comparaison des trafics des canaux parisiens et des ports dans la traversée de Paris (5^e section) 1882-1913 (en tonnes).

Années	Canal de l'Ourcq	Canal Saint-Denis	Canal Saint-Martin	Trafic total des canaux de Paris	Total dans la traversée de Paris	Rapport canaux/traversée de Paris
1882	1100404	1386201	1060342	3546947	2946898	120%
1883	811997	1530604	1022346	3364947	3513445	96%
1884	603863	1516846	707593	2828302	3524081	80%
1885	521335	1736045	744933	3002313	3457163	87%
1886	528048	1722488	937151	3187687	3671098	87%
1887	450285	1738682	697220	2886187	3955946	73%
1888	730081	1617790	994513	3342384	4316743	77%
1889	781299	1440798	1140884	3362981	4514033	75%
1890	753077	1411073	1211936	3376086	4734650	71%
1891	743922	1686629	1078807	3509358	5280846	66%
1892	743922	1686629	1078807	3509358	4889290	72%
1893	688097	1625727	973383	3287207	4834840	68%
1894	726105	1712934	1000652	3137589	5050742	62%
1895	607853	1778281	919485	3305619	5261847	63%
1896	631738	1817111	938297	3387146	5467431	62%
1897	632177	1796501	1092457	3521135	6162263	57%
1898	610505	1850888	1024322	3485715	7315134	48%
1899	677644	1719010	1139481	3536135	8711254	41%
1900	612075	1935896	1146410	3694381	7494037	49%
1901	626895	1801085	1201505	3629485	7180160	51%
1902	621951	1723247	1336740	3681938	7511821	49%
1903	623298	1613975	1377585	3614858	8244465	44%
1904	616728	1728031	1466672	3811431	8250045	46%
1905	653863	1684803	1544732	3883398	8402404	46%
1906	655983	1972459	1624652	4253094	8401580	51%
1907	703948	1979692	1024140	3707780	8773135	42%
1908	696750	1879166	1073725	3649641	8662564	42%
1909	783374	2043342	1098675	3925391	8750769	45%
1910	694005	2152521	1146868	3993394	7981945	50%
1911	659694	2321569	1016613	3997876	10449227	38%
1912	728201	2147938	1025408	3901547	11265405	35%
1913	759212	2341072	1017615	4117899	12558436	33%

Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, années 1880-1911, et Statistiques de la navigation intérieure dressées par le Ministère des Travaux publics, années 1883-1913.

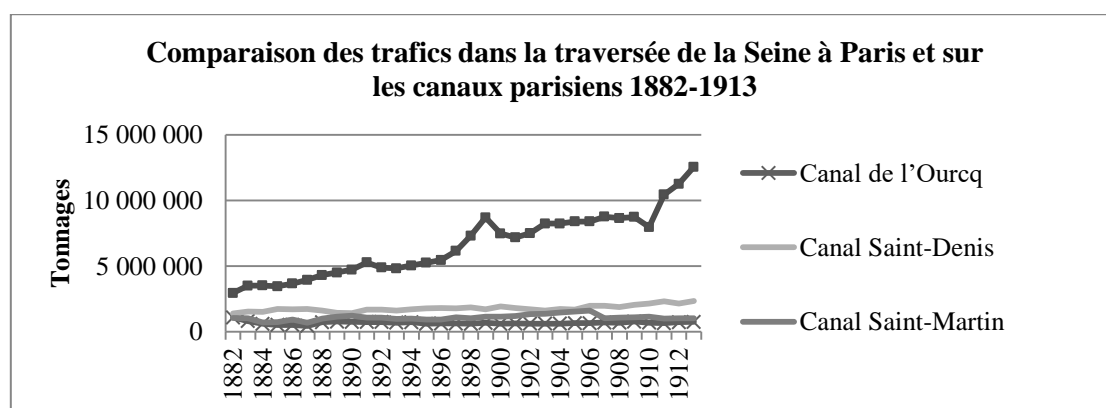


Tableau 29. Trafic des canaux de Paris dressés par les agents municipaux 1867-1913 (en tonnes)²²⁴

Années	Canal de l'Ourcq	Canal Saint-Denis	Canal Saint-Martin	Total	Produits total des canaux (en francs)	% canal de l'Ourcq	% canal Saint-Denis	% canal Saint-Martin
1867	606000	1112000	911978	2629978	1358670,59	23%	42%	35%
1868	663891	1060000	889340	2613231	1403808,16	25%	41%	34%
1869	703103	1057081	918336	2678520	1346534,62	26%	39%	34%
1870	355954	1057081	430798	1347025	828792,04	26%	78%	32%
1871	290049	560273	405986	1304937	916131,09	22%	43%	31%
1872	409215	608902	566775	1720448	1025985,22	24%	35%	33%
1873	398245	744458	709765	2027421	1069727,05	20%	37%	35%
1874	405984	919411	576908	1805011	1014954,72	22%	51%	32%
1875	539937	822119	712788	2225968	1149599,05	24%	37%	32%
1876	520102	973243	740896	2232066	1065491,47	23%	44%	33%
1877	628882	971068	892651	2656769	1220642,85	24%	37%	34%
1878	600545	1135236	952026	2731930	1178425,82	22%	42%	35%
1879	675814	1179359	962669	2748652	1171342,88	25%	43%	35%
1880	792343	1110169	965295	3078824	1232828,60	26%	36%	31%
1881	900602	1316894	1054348	3271844	1058578,75	28%	40%	32%
1882	1018022	1399409	1057025	3474456	1093539,79	29%	40%	30%
1883	700490	1511686	1056747	3268923	1098277,49	21%	46%	32%
1884	612415	1413326	863779	2889520	1059810,60	21%	49%	30%
1885	503192	1452403	892975	2848570	1026759,22	18%	51%	31%
1886	528049	1703969	937521	3169539	1072068,80	17%	54%	30%
1887	450285	1718939	712413	2881637	1005890,57	16%	60%	25%
1888	507512	1671436	883436	3062384	1087219,69	17%	55%	29%
1889	528284	1637062	970313	3135659	1058331,51	17%	52%	31%
1890	558198	1460664	1124946	3143808	1096061,35	18%	46%	36%
1891	614776	1406741	1205093	3226610	1119719,64	19%	44%	37%
1892	599208	1724875	1081956	3406039	1194636,49	18%	51%	32%
1893	549201	1670011	992594	3211806	1147011,93	17%	52%	31%
1894	597786	1719298	961653	3278737	1168744,36	18%	52%	29%
1895	559078	1793270	951738	3304086	287050,55	17%	54%	29%
1896	598763	1847941	986734	3433438	1261086,24	17%	54%	29%
1897	632177	1826664	1131709	3590550	1278172,42	18%	51%	32%
1898	610505	1869669	1058204	3538378	1293181,29	17%	53%	30%
1899	627644	1844707	1192858	3665209	1263717,05	17%	50%	33%
1900	612075	1929085	1152160	3693320	1295109,08	17%	52%	31%
1901	626117	1859154	1220817	3706088	1248527,06	17%	50%	33%
1902	621951	1750713	1336107	3708771	1273119,87	17%	47%	36%
1903	623362	1705612	1476072	3715046	1264570,82	17%	46%	40%
1904	616728	1755194	1474247	3846169	1234128,17	16%	46%	38%
1905	653863	1732643	1557967	3944473	1215533,86	17%	44%	39%
1906	655893	1972459	1624652	4253094	1362116,97	15%	46%	38%
1907	703948	2064895	1090512	3859355	1294838,77	18%	54%	28%
1908	696750	1968157	1097955	3762862	1266464,24	19%	52%	29%
1909	783374	2079101	1109835	3972310	1219017,60	20%	52%	28%
1910	694005	2238104	1197855	4129964	1267214,75	17%	54%	29%
1911	660694	2403581	1078122	4142097	1290035,94	16%	58%	26%
1912	728201	2194461	1135765	4058427	1171341,09	18%	54%	28%
1913	739212	2322657	1092289	4174158	1202871,23	18%	56%	26%

Source : Annuaire statistiques de la Ville de Paris, années 1880-1913.

²²⁴ Les Annuaire statistiques de la Ville de Paris distinguent deux types de statistiques, à savoir celle des relevés des jaugeages effectués par les agents municipaux en charge de la perception des droits de navigation relatifs aux bassins de La Villette, et celles dressées d'après les seules déclarations faites par les marins aux agents du ministère des Travaux publics. Les résultats ici appartiennent au second type. Ils permettent des comparaisons avec les chiffres du trafic dans la traversée de Paris fournis dans ces mêmes annuaires.

Tableau 30. Comparaison canaux de Paris et traversée de Paris uniquement selon les données fournies par la Ville de Paris, 1872-1911.

Années	Canal de l'Ourcq (tonnes)	Canal Saint-Denis (tonnes)	Canal Saint-Martin (tonnes)	Total du trafic des canaux (tonnes)	Total dans la traversée de Paris (tonnes)
1872	409215	608902	566775	1720448	1073867
1873	398245	744458	709765	2027421	1245042
1874	405984	919411	576908	1805011	1394585
1875	539937	822119	712788	2225968	1489549
1876	520102	973243	740896	2232066	1541938
1877	628882	971068	892651	2656769	1727923
1878	600545	1135236	952026	2731930	1680470
1879	675814	1179359	962669	2748652	1654036
1880	792343	1110169	965295	3078824	2115758
1881	900602	1316894	1054348	3271844	2281264
1882	1018022	1399409	1057025	3474456	2405694
1883	700490	1511686	1056747	3268923	2439365
1884	612415	1413326	863779	2889520	2577568
1885	503192	1452403	632982	2848570	2354247
1886	528049	1703969	937521	3169539	2653950
1887	450285	1718939	712413	2881637	2763862
1888	507512	1671436	883436	3062384	2795583
1889	528284	1637062	970313	3135659	2810032
1890	558198	1460664	1124946	3143808	4734650
1891	614776	1406741	1205093	3226610	5280846
1892	599208	1724875	1081956	3406039	4889290
1893	549201	1670011	992594	3211806	4834840
1894	597786	1719298	961653	3278737	5050742
1895	559078	1793270	951738	3304086	5261847
1896	598763	1847941	986734	3433438	5467431
1897	632177	1826664	1131709	3590550	6162263
1898	610505	1869669	1058204	3538378	7315134
1899	627644	1844707	1192858	3665209	8711254
1900	612075	1929085	1152160	3693320	7494037
1901	508347	1859154	1220817	3706088	7180160
1902	621951	1750713	1336107	3708771	7511821
1903	623362	1705612	1476072	3715046	8244465
1904	616728	1755194	1474247	3846169	8250045
1905	653863	1732643	1557967	3944473	8402404
1906	478800	1972459	1624652	4253094	8401580
1907	703948	2064895	1090512	3859355	8773135
1908	696750	1968157	1097955	3762862	8662564
1909	783374	2079101	1109835	3972310	8750769
1910	694005	2238104	1197855	4129964	7981945
1911	660694	2403581	1078122	4142097	10449227
1912	728201	2194461	1135765	4058427	11205405
1913	739212	2322657	1092289	4174158	12558436

Source : Annuaire statistiques de la Ville de Paris, années 1880-1913.

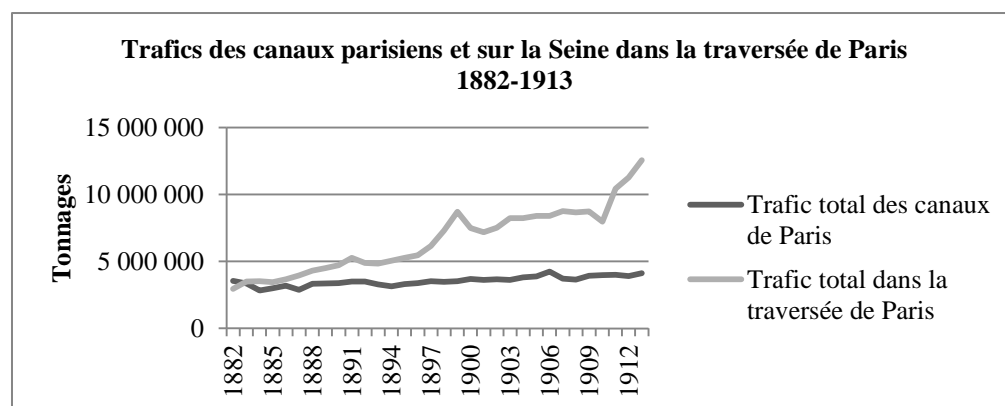


Tableau 31. Trafic des canaux de Paris dressé par les agents du ministère des Travaux publics 1882-1913 (en tonnes).

Années	Canal de l'Ourcq (tonnes)	Canal Saint-Denis (tonnes)	Canal Saint-Martin (tonnes)	Traffic cumulés des canaux parisiens (tonnes)
1882	1386201	1660342	1100404	4146947
1883	1530604	1022346	811997	3364947
1884	1516846	707593	603863	2828302
1885	503192	1452403	632982	2848570
1886	528049	1703969	937521	3169539
1887	450285	1718939	712413	2881637
1888	507512	1671436	883436	3062384
1889	528284	1637062	970313	3135659
1890	558198	1460664	1124946	3143808
1891	614776	1406741	1205093	3226610
1892	599208	1724875	1081956	3406039
1893	549201	1670011	992594	3211806
1894	597786	1719298	961653	3278737
1895	559078	1793270	951738	3304086
1896	598763	1847941	986734	3433438
1897	632177	1826664	1131709	3590550
1898	610505	1869669	1058204	3538378
1899	627644	1844707	1192858	3665209
1900	612075	1929085	1152160	3693320
1901	508347	1859154	1220817	3706088
1902	621951	1750713	1336107	3708771
1903	623362	1705612	1476072	3715046
1904	616728	1755194	1474247	3846169
1905	653863	1732643	1557967	3944473
1906	478800	1972459	1624652	4253094
1907	703948	2064895	1090512	3859355
1908	696750	1968157	1097955	3762862
1909	783374	2079101	1109835	3972310
1910	694005	2238104	1197855	4129964
1911	660694	2403581	1078122	4142097
1912	728201	2147938	1025408	3901547
1913	759212	2341072	1017615	4117899

Source : Annuaire statistiques de la Ville de Paris, années 1885-1911.

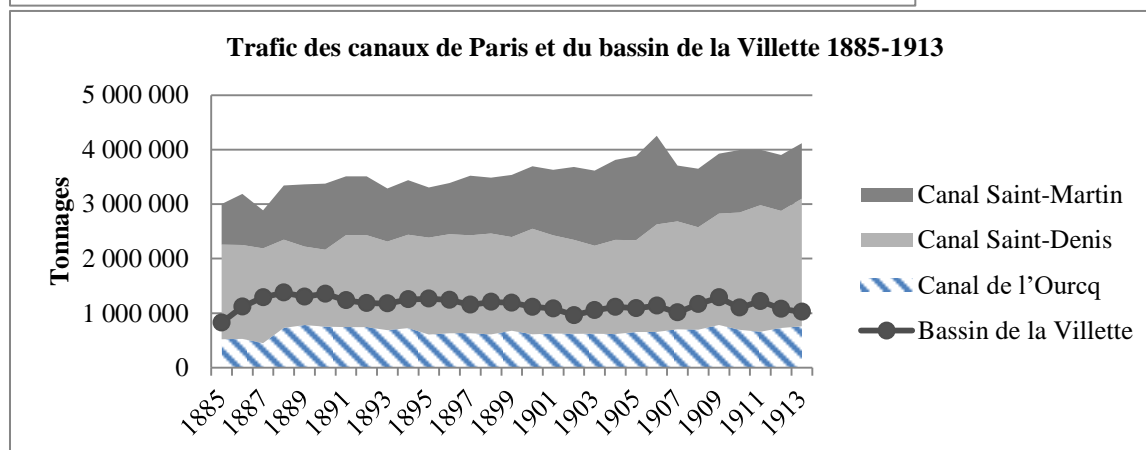
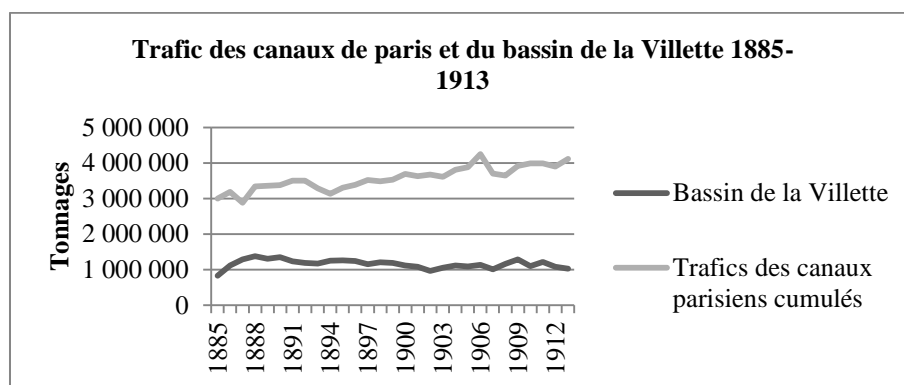


Tableau 32. Tonnages-kilométriques et tonnages moyens des canaux de Paris 1883-1913 (en tonnes).

Années	Tonnages-kilométriques			Tonnages moyens		
	Canal Saint-Denis (9km)	Canal Saint-Martin (5km)	Canal de l'Ourcq (108km)	Canal Saint-Denis (9km)	Canal Saint-Martin (5km)	Canal de l'Ourcq (108km)
1878	7583000	1771000	18088000	1148900	393600	167600
1879	6126000	1844000	19982000	928200	409800	185200
1880	7256000	1783000	22535000	1099400	396200	208800
1881	7293081	2488799	25332456	1041869	497760	234559
1882	8177233	2633170	28178096	1168176	526634	260908
1883	8755952	2650531	20172929	1250850	530106	186786
1884	7549145	2089488	17368984	1078449	417898	160824
1885	8801735	2362641	11962565	1257391	472528	110764
1886	9138501	2581318	14692123	1305500	516263	136038
1887	9893559	1738763	15698493	1413365	347752	145356
1888	9251174	2480144	14055687	1321596	496029	130145
1889	9033449	2600217	14414447	1290492	520045	133467
1890	7905051	3223036	14302235	1129292	5644606	132428
1891	7520517	3597503	16459236	1074363	719500	152400
1892	9014039	3061612	15613136	1287720	612322	144566
1893	8820451	2635220	13588506	1260921	327044	125819
1894	9433065	2638821	15083200	1317581	527764	139660
1895	9704664	2509298	15649887	1386380	501860	144905
1896	9797229	2522667	16418046	1399604	504533	152019
1897	9643491	2900408	18537320	1377641	580081	171641
1898	9916351	2619835	16214300	1416621	523967	150132
1899	9243469	3099438	16536531	1320496	619888	153116
1900	10068532	3215569	20004658	1438361	643114	185228
1901	9407113	3077079	15957906	1343873	615415	147259
1902	8973606	3202754	15956444	1281944	640551	147744
1903	8417831	3276945	15733660	1202548	655209	145682
1904	9420786	2700965	15666563	1629335	662059	141149
1905	10702413	2787139	14326627	1270772	730914	150512
1906	10554371	2298441	14369719	1474965	789786	140325
1907	10308743	2266709	14567990	1543175	561751	144535
1908	9008909	1952129	15240353	1476289	601143	109761
1909	8348455	2008858	13890957	1550877	563997	115967
1910	8315018	2086202	15019914	1592926	580984	114567
1911	12532647	1505740	12683406	1742164	522029	122429
1912	12066007	1896255	13908982	1638038	500755	135224
1913	12351693	1668867	12187558	1756907	513826	125520

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1882-1913.

Tableau 33. Produits des canaux de Paris 1867-1914²²⁵ (en francs courants)

Années	Canal d' l'Ourcq	Canal Saint-Denis	Canal Saint-Martin	Trois canaux
1867	503531,06	556249,35	298890,18	1358670,59
1868	524300,40	579117,07	300390,69	1403808,16
1869	494738,23	546465,21	305331,18	1346534,62
1870	313091,50	345826,54	169874,00	828792,04
1871	345835,35	381993,90	188301,84	916131,09
1872	371422,05	410253,80	244307,37	1025985,22
1873	379487,76	419164,83	271074,46	1069727,05
1874	374681,20	413855,71	226417,91	1014954,72
1875	418175,19	461897,18	269526,68	1149599,05
1876	367831,93	406290,32	291369,22	1065491,47
1877	371590,62	532155,63	316896,60	1220642,85
1878	415594,74	434883,45	327947,53	1178425,82
1879	449517,93	398944,90	322879,96	1171342,88
1880	304240,26	593648,87	334939,47	1232828,60
1881	304551,80	439226,91	314800,04	1058578,75
1882	271979,37 ²²⁶	496932,81	324627,61	1093539,79 ²²⁷
1883	268943,39 ²²⁸	512826,44	316507,66	1098277,49
1884	258612,34 ²²⁹	508028,39	293169,87	1059810,60
1885	205309,18	528399,93	293050,11	1026759,22
1886	161702,67	599725,24	310640,89	1072068,80
1887	145481,93	612678,29	247730,35	1005890,57
1888	179929,21	611638,13	295652,35	1087219,69
1889	168771,05	592544,86	297015,60	1058331,51
1890	186820,83	556003,25	353237,27	1096061,35
1891	210394,15	508362,32	400963,17	1119719,64
1892	213718,35	606403,56	374514,58	1194636,49
1893	193270,70	610633,83	343107,40	1147011,93
1894	210098,61	618197,54	340448,21	1168744,36
1895	75859,38	130557,12	80634,05	287050,55
1896	254468,35	659412,17	347205,72	1261086,24
1897	241069,71	664890,90	392220,77	1278172,42
1898	232694,56	680873,15	379613,58	1293181,29
1899	210671,57	653267,99	399777,49	1263717,05
1900	262795,86	647314,18	384999,04	1295109,08
1901	253197,39	623523,31	371806,36	1248527,06
1902	234482,35	622221,51	416416,01	1273119,87
1903	234396,04	610952,62	419222,16	1264570,82
1904	222347,80	619154,25	392626,12	1234128,17
1905	255949,32	566586,15	393018,39	1215553,86
1906	322487,81	623973,17	415655,99	1362116,97
1907	304570,46	655373,04	334895,27	1294838,77
1908	305446,97	623750,90	337266,37	1266464,24
1909	217487,12	658713,93	342816,55	1219017,60
1910	233398,95	688806,64	345009,16	1267214,75
1911	239499,67	724002,03	326534,24	1290035,94
1912	1763310,48	663390,15	331844,06	1171544,69
1913	225235,04	710809,36	326826,63	1262871,23
1914	142318,47	613694,26	276286,77	1032569,50

Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, années 1880-1914.

²²⁵ Les produits ne recouvraient pas uniquement les droits de navigation, mais également diverses recettes, à l'instar des ventes d'arbres, locations diverses, droits de stationnement et garage, etc.

²²⁶ Malgré l'augmentation de 117 420 franc, il y a eu un recul de 32 572,43 francs des produits, en raison de l'absence de vente d'arbre sur le canal de l'Ourcq en 1882.

²²⁷ En dépit d'une hausse du trafic de 193 020 tonnes en 1881 par rapport à l'année précédente, il y a eu une hausse de 174 249,85 francs, par suite d'un abaissement du cinquième sur les droits de navigation à dater du 1^{er} janvier 1881.

²²⁸ La réduction de 317 332 tonnes du trafic a limité la différence, soit 3 035,98 franc, car il y a eu plusieurs ventes d'arbres, de taillis et d'étalage dont le montant total s'est élevé à 71413,09 francs.

²²⁹ A ce total, il faut inclure une somme de 81464,16 francs correspondant à la vente d'arbres.

Tableau 34. Trafic des canaux de Paris et du bassin de la Villette 1885-1913 (en tonnes)

Années	Canal de l'Ourcq	Canal Saint-Denis	Canal Saint-Martin	Bassin de la Villette	Traffics des canaux parisiens cumulés
1885	521335	1736045	744933	827623	3002313
1886	528048	1722488	937151	1116337	3187687
1887	450285	1738682	697220	1290834	2886187
1888	730081	1617790	994513	1375017	3342384
1889	781299	1440798	1140884	1302904	3362981
1890	753077	1411073	1211936	1354071	3376086
1891	743922	1686629	1078807	1234024	3509358
1892	743922	1686629	1078807	1185568	3509358
1893	688097	1625727	973383	1175116	3287207
1894	726105	1712934	1000652	1253593	3137589
1895	607853	1778281	919485	1264833	3305619
1896	631738	1817111	938297	1243944	3387146
1897	632177	1796501	1092457	1151526	3521135
1898	610505	1850888	1024322	1205234	3485715
1899	677644	1719010	1139481	1191497	3536135
1900	612075	1935896	1146410	1115010	3694381
1901	626895	1801085	1201505	1084427	3629485
1902	621951	1723247	1336740	960757	3681938
1903	623298	1613975	1377585	1054149	3614858
1904	616728	1728031	1466672	1114781	3811431
1905	653863	1684803	1544732	1091626	3883398
1906	655983	1972459	1624652	1133595	4253094
1907	703948	1979692	1024140	1013060	3707780
1908	696750	1879166	1073725	1167114	3649641
1909	783374	2043342	1098675	1287351	3925391
1910	694005	2152521	1146868	1100109	3993394
1911	659694	2321569	1016613	1220222	3997876
1912	728201	2147938	1025408	1078744	3901547
1913	759212	2341072	1017615	1024402	4117899

Sources : Annuaires statistiques de la Ville de Paris, années 1892-1911 ; Ministère des travaux publics. Direction des routes, de la navigation et des mines. Division de la navigation. Statistique de la navigation intérieure. Années 1883-1891 ; 1911-1913.

Tableau 35. Mouvement de la navigation 1883-1928 (grands bassins de La Villette)

Années	Tonnages	Années	Tonnages
1883	?	1906	1133595
1884	?	1907	1013060
1885	827623	1908	1167114
1886	1116337	1909	1287351
1887	1290834	1910	1100109
1888	1375017	1911	1220222
1889	1302904	1912	1078744
1890	1354071	1913	1024402
1891	1234024	1914	?
1892	1185568	1915	704090
1893	1175116	1916	653097
1894	1253593	1917	454473
1895	1264833	1918	503438
1896	1243944	1919	566894
1897	1151526	1920	558364
1898	1205234	1921	585215
1899	1191497	1922	761312
1900	1115010	1923	682943
1901	1084427	1924	700626
1902	960757	1925	803337
1903	1054149	1926	857778
1904	1114781	1927	772853
1905	1091626	1928	833901

Source : AMB C-20 2, Mouvement de la navigation (grands bassins de La Villette).

Tableau 36. Composition du trafic du bassin de La Villette en 1884-1885.

Expéditions du Bassin de la Villette à destination des canaux de...

Arrivages au Bassin de la Villette provenant des canaux de...

Nature des Marchandises	L'Ourcq	Saint-Denis	Saint-Martin	Totaux	Nature de marchandises	L'Ourcq	Saint-Denis	Saint-Martin	Totaux
Combustibles.	11179			11179	Combustibles	81	175927	625	176633
Bois.	803	381	238	1422	Bois	14673	9130	9666	33469
Moellons, pierres.	5891	997	13349	20237	Moellons	52741	60133	31099	143973
Plâtre.	454			454	Plâtre	236748	348		237096
Céréales.	2368	2919	772	6059	Céréales	16350	63374	1780	81504
Diverses.	12042	68347	2230	82619	Autres denrées et diverses	12273	79412	2788	94473
Eaux, vannes.	15958	6340	387	22685	Eaux-vannes, engrais	1229	6774	80033	88036
Métallurgie, pyrites.	78	5970	364	6413	Métallurgie, pyrites.				
Ensemble :	48773	84955	17340	151068	Ensemble :	334439	408403	127151	869993

Transit

Nature de marchandises	De Saint-Denis à Saint-Martin	De Saint-Denis sur l'Ourcq.	De Saint-Martin sur Saint-Denis	De l'Ourcq sur Saint-Denis	De l'Ourcq sur Saint-Martin.	Totaux
Combustibles	82004	-	4693	220		86917
Bois	3570	-	2512	494	3033	9609
Moellons	11154	-	7895	5505	3348	27962
Plâtre	1051	-			82622	83673
Céréales	11867	-	4666		103	16636
Autres denrées et diverses	25122	-	7782	2387	125	40416
Eaux-vannes, engrais	1050 (ou 1080 ?).	-	128146		7335	136531
Métallurgie, pyrites.	8224	-	5893	23		14140
Ensemble :	144042	5000	161587	8689	96566	415884

Source : Archives départementales de la Seine, VO3 789. Bassin de La Villette. Minute. Statistique de la navigation du 15 décembre 1883 au 15 décembre 1884. Résumé. *Minute*.

Tableau 37. État comparatif des bateaux arrivés à la Villette par le canal de l'Ourcq et entrés au canal Saint-Denis pendant les années 1869-1879.

Années	Nombre de bateaux arrivés à la Villette par le canal de l'Ourcq et entrés au canal Saint-Denis	Nombre de bateaux arrivés à la Villette par le canal de l'Ourcq et entrés au canal Saint-Denis.
1869	12134	3941
1870	7041	2300
1871	4970	2488
1872	7187	2881
1873	6826	3025
1874	6925	2920
1875	8044	3316
1876	7878	3163
1877	10118	3630
1878	9820	3643
1879	10529	3696

Source : Archives départementales VO3 789. État comparatif des bateaux arrivés à la Villette par le canal de l'Ourcq et entrés au canal Saint-Denis pendant les années 1869-1879.

III. Trafics en amont de Paris.

A. Yonne.

Tableau 38. Trafic de l'Yonne 1848-1866.

Années	Oise (159km Chauny- embouchure de la Seine)	Total des stères	Montants des droits (en francs)	Yonne (Auxerre à Montereau 117km)	Total des stères	Montants des droits (en francs)
1848	475013	127765	883,45	20478809	54113444	88571,43
1849	408374	45599	749,49	26969987	58717176	114521,55
1850	458523	43093	831,49	24664109	65224265	105716,11
1851	435251	37134	742,82	22078547	69434889	98064,19
1852	251358	12449	432,83	20408623	65793374	89745,03
1853	254162	5232/98544	511,80	20746196	70466480	85144,87
1854	309639	38438	556,77	20746196	317172	72518,26
1855	299798	3344/59463	573,21	17072197	74071799	70774,60
1856	606029	87354	704,68	18768427	67467685	74158,19
1857	276553	824773	609,78	18523907	84180002	81434,87
1858	302162	35622	581,13	14384650	72129263	63420,17
1859	270574	12172	526,41	18914118	87260641	82508,85
1860	245300	13929	413,17	20406788	89262150	77035,10
1861	193220	42950	242,49	21286657	90549371	48166,58
1862	249353	53679	339,74	24621016	83550707	50153,09
1863				26852684	61591676	50514,86
1864	122418	38810	148,64	34137078	56705177	20278,02
1865	81972	5178	100,98	23862291	58738953	46460,93
1866				29505504	61195695	53997,36

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.

Tableau 39. Trafic du port de Sens 1890-1898.

Années	Trafic du port de Sens (tonnes)
1890	35914
1891	54122
1892	60652
1893	44652
1894	41783
1895	42777
1896	39984
1897	41822
1898	49999

Source : Ministère des Travaux publics, Extraits des rapports des ingénieurs de la navigation, extrait des rapport des ingénieurs, dans Ministère des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure, année 1898, vol.1p.303.

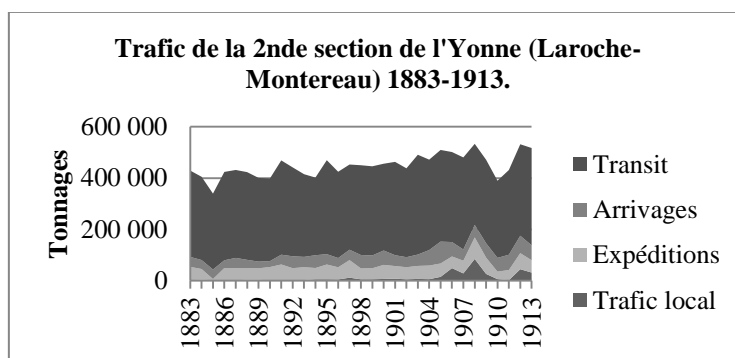


Tableau 40. Trafic de la 2^e section de l'Yonne (Laroche-Montereau, 85km) 1883-1913 (en tonnes).

Années	Total	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre de bateaux
1883	428983	4267	49225	38923	336568	3763
1884	405001	3388	41838	34978	324797	4208
1885	377324	1746	4281	37239	296058	3808
1886	423927	1784	47387	30122	344634	3280
1887	431560	1475	47136	39930	343019	3280
1888	423099	3204	45760	32028	342107	3083
1889	400709	3051	44965	26055	326638	3018
1890	397903	1496	51315	23165	322027	2990
1891	468768	1088	61735	38186	367759	3270
1892	441572	1751	46707	46478	346636	3214
1893	415054	2245	49942	40302	322565	2245
1894	401915	4998	44083	49882	302952	2963
1895	466608	5145	57578	40442	366443	3286
1896	423529	4469	47476	36130	336454	2977
1897	452766	11214	68795	40461	332296	3345
1898	449897	4959	42423	52390	350125	4959
1899	445774	5057	43171	49818	347728	2923
1900	455854	6482	54783	56164	338425	3091
1901	463022	7603	49070	42397	363952	3070
1902	437973	4799	47422	39172	346580	2913
1903	490830	6564	50692	44326	389248	3224
1904	471845	5411	53227	60531	352676	3352
1905	509571	14619	52191	85207	357554	5779
1906	501447	48715	45473	56138	351121	4036
1907	480453	28096	49417	43847	359093	3353
1908	533420	84536	84080	48609	316195	2372
1909	471216	26040	63312	56275	325589	3120
1910	389549	5636	29331	53658	300924	2479
1911	431350	1814	39381	59732	330423	2617
1912	531720	44480	62621	67916	356703	3257
1913	517199	31332	48153	58139	379575	3093
Croissance 1883-1913	21%	634%	-2%	49%	13%	-18%

B. 3^e section de la Seine (de Montereau à Corbeil, 67km²³⁰)

Tableau 41. Trafic de la 3^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements Traffic local	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés
1882	1235402	-	478136	-	681181	-
1883	1166873	22368	178550	46190	910765	8926
1884	1033423	11339	98724	45780	877580	9489
1885	916229	9818	92480	50158	763773	8258
1886	1064937	8158	106886	61174	888719	8081
1887	1155568	19843	110389	84022	941314	8546
1888	1298667	20207	123431	159019	996010	9199
1889	1334378	31626	143263	180072	979417	9424
1890	1288150	49182	139782	69197	1029999	10105
1891	1529168	39078	253109	74347	1162634	10849
1892	1456230	21734	211539	75363	1147594	10238
1893	1402552	19715	189643	72560	1120634	9909
1894	1553372	88774	200359	105602	1141737	11264
1895	1592415	95675	214497	114429	1167800	23011
1896	1535989	95566	167765	96609	1176049	10752
1897	1637802	70408	179135	139658	1248601	11537
1898	1696606	90023	185578	116273	1304732	11404
1899	1772437	73184	213424	96890	1388939	11169
1900	1945287	35359	149990	116156	1643782	
1901	1794071	72977	155964	129496	1435634	11309
1902	1786378	41306	190402	128861	1425809	10897
1903	1791047	29245	121189	151494	1480119	10936
1904	1953302	43235	190023	118770	1601274	11620
1905	1944381	64313	212905	121796	1545367	11371
1906	1883071	60884	199181	126137	1496869	10203
1907	1872921	40334	152038	120801	120801	9916
1908	2037901	33608	169582	130575	1704136	10642
1909	2014192	34753	172311	116114	1691014	11030
1910	1734566	42577	124340	113893	1453756	8728
1911	1829702	58293	169930	121117	1480362	9596
1912	1810315	99228	245306	150055	1315726	10791
1913	2158746	115514	347269	159861	1536102	10471
Croissance pendant la période	85%	416%	94%	246%	69%	17%

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

²³⁰ La longueur de la 3^e section s'est trouvée diminuée à 58 kilomètres (sectionnement modifié par décision ministérielle du 8 septembre 1890) et inclut la portion du fleuve s'étirant de Montereau à la limite des départements de Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise. Elle fait partie des grandes lignes de navigation de Paris à Lyon via la Bourgogne et par le Bourbonnais. Selon l'ancien sectionnement, le trafic aurait été respectivement de 1 444 534 tonnes, en 1894, réparties de la façon suivante : 86680 tonnes pour le trafic intérieur, 163 721 tonnes pour les expéditions, 181 662 tonnes pour les arrivages, et 1 012 471 tonnes pour le transit.

C. 4^e section de la Seine (de Corbeil à la fortification amont de Paris 40km).

Tableau 42. 1. Trafic de la 4^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements	Chargement moyen	Descente	Remonte	Bois	Flottage
1874	1716608	-	-	-	-	-
1875	1612372	-	-	-	-	-
1876	1494506	-	-	-	-	-
1877	1421855	-	-	-	-	-
1878	1427471	-	-	-	-	-
1879	-	-	-	-	-	-
1880	-	-	-	-	-	-
1881	-	-	-	-	-	-
1882	2453932	-	-	-	-	-
1883	2608802	157	2175833	432969	328697	50074
1884	2553487	149	2175833	432969	304531	39976
1885	2311008	147	1895230	415778	316570	22250
1886	2526116	156	1922847	603269	344558	29247
1887	2845971	160	2083463	762508	331784	48375
1888	3041879	168	2167726	874153	318714	3549
1889	3239213	170	2217396	1021817	312571	3283
1890	3585086	164	2422403	1162683	321680	4022
1891	4018944	178	2754241	1264703	348980	1842
1892	3943294	180	2741627	1201667	314200	2964
1893	3856980	184	2630878	1226102	292828	41582
1894	4173281	189	2767324	1405957	286475	32718
1895	4456739	194	3040126	1416613	313449	29071
1896	4397568	197	2942605	1454963	314014	33742
1897	5009032	211	3131259	1877773	340554	38962
1898	6228407	213	1473367	2709566	375740	29784
1899	7568117	220	4164715	3403402	334713	34089
1900	6496304	222	3942061	2554243	415006	17146
1901	6226121	229	3340648	2885473	397998	13702
1902	6595052	225	3673908	2921144	374975	12092
1903	7343496	229	3880461	3463035	390661	7792
1904	7194318	231	3937308	3257010	401208	6378
1905	7788462	239	4191134	3597328	404334	5152
1906	7849994	251	4081822	3768172	368017	4965
1907	7871183	252	4114425	3756758	291228	3294
1908	7090471	228	3460961	3629510	327536	2253
1909	7927752	250	3991028	3936724	326977	2613
1910	7265933	254	3601496	3664437	305134	5120
1911	8146276	246	4158978	3987298	317171	966
1912	8601552	244	4465346	4136206	302799	235
1913	9602997	267	4762137	4840860	293785	300
Croissance pendant la période 1883-1913	268%	213%	228%	1293%	72%	117%

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 43. 2. Trafic de la 4^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes)

Années	Poids total des chargements	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés
1882	2453932	-	803498	496945	1153489	
1883	2608802	24330	985071	289740	1309661	16599
1884	2553487	50000	979379	344601	1179507	18298
1885	2311008	57096	857509	258692	1137711	15724
1886	2526116	86767	794250	473744	1171355	16154
1887	2845971	93604	917421	548323	1286623	17735
1888	3041879	86051	985469	584893	1385466	18092
1889	3239213	115680	1051222	643147	1429164	19057
1890	3585086	141244	1152034	899255	1392553	21773
1891	4018944	124559	1266469	1003261	1624655	22604
1892	3943294	205745	1218521	930085	1588943	21937
1893	3856980	180538	1208869	912842	1554731	21015
1894	4173281	226495	1351405	1019548	1575833	22043
1895	4456739	202454	1586292	1052361	1615632	23011
1896	4397568	183297	1561361	1057204	1595706	22295
1897	5009032	150920	1659373	1390614	1808125	23781
1898	6228407	172433	2133462	2015633	1916879	29185
1899	7568117	180796	2485327	2903111	1998883	34390
1900	6496304	323042	2332940	1719948	2120374	29316
1901	6226121	438394	1842622	1948328	1996777	27242
1902	6595052	309996	2099672	2278741	1906643	29335
1903	7343496	248462	2181469	2786192	2127373	32114
1904	7194318	87996	2205396	2609689	2291237	31090
1905	7788462	213390	2343900	2901998	2329174	32938
1906	7849994	222368	2274245	3072554	2280827	31241
1907	7871183	132044	2281736	3227116	2230287	31273
1908	7090471	75905	1799582	2845155	2369829	31066
1909	7927752	49292	2390112	3142225	2346123	31682
1910	7265933	220806	1993259	2979680	2072188	28626
1911	8146276	159981	2617918	3268394	2099983	33106
1912	8601552	232248	3114695	3502284	1752328	35169
1913	9602997	76159	3232341	4036269	2258228	35986

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

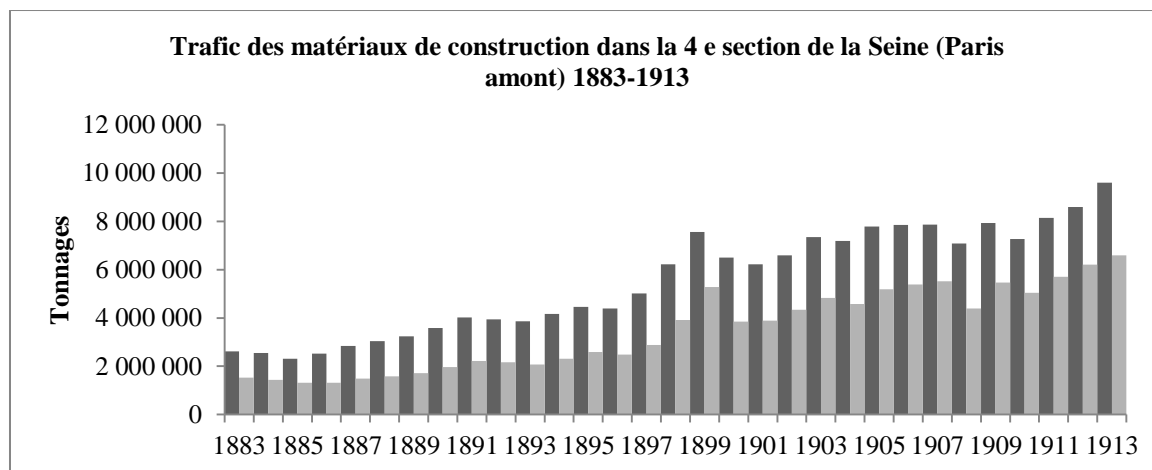


Tableau 44. Part des matériaux de construction dans le trafic de la 4^e section de la Seine 1883-1913.

Années	Poids total des chargements (tonnes)	Matériaux de construction (tonnes)	%
1883	2608802	1525294	58%
1884	2553487	1438062	56%
1885	2311008	1313978	57%
1886	2526116	1314204	52%
1887	2845971	1483502	52%
1888	3041879	1581775	52%
1889	3239213	1713736	53%
1890	3585086	1969334	55%
1891	4018944	2214856	55%
1892	3943294	2169220	55%
1893	3856980	2069058	54%
1894	4173281	2307137	55%
1895	4456739	2595038	58%
1896	4397568	2485988	57%
1897	5009032	2881903	58%
1898	6228407	3915681	63%
1899	7568117	5283771	70%
1900	6496304	3854635	59%
1901	6226121	3886657	62%
1902	6595052	4336669	66%
1903	7343496	4829274	66%
1904	7194318	4583554	64%
1905	7788462	5185777	67%
1906	7849994	5386645	69%
1907	7871183	5523221	70%
1908	7090471	4394748	62%
1909	7927752	5467504	69%
1910	7265933	5040733	69%
1911	8146276	5700575	70%
1912	8601552	6203072	72%
1913	9602997	6590666	69%

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 45. Trafic des ports sabliers de la 4^e section de la Seine 1886-1910 (en tonnes).

Années	Draveil		Vigneux		Villeneuve		Choisy	
	Expéditions	Arrivages	Expéditions	Arrivages	Expéditions	Arrivages	Expéditions	Arrivages
1886	264417	21876	374	310	108459	0	0	0
1887	200438+52061	654	301805	20	72897	0	5334	112032
1888	209454	1050	251084	1267	137082	1267	7061	91514
1889	243990+459	822+10	312605	332	95680	22000	18198	42060
1890	245166+895	1965+1969	370985	91757	38648	103	6270	52027
1891	242967+48187	387+80028	360278	80028	138923	23624	129705	28438
1892	258932+344929	2469+13276	152709	13276	104297	28302	119228	22615
1893	205377+258778	4302+10514	191176	4023	125459	44826	148591	8504
1894	278814+3293	4171+207	598201	4974	79381	61604	134172	60837
1895	294773	23395	789691	9636	26716	104059	172299	123527
1896	218263	8549	732991	9348	58210	73710	238973	104083
1897	177103	8767	707585	12408	111838	161325	337500	183797
1898	319811	141151	873961	7408	233426	265551	236764	225854
1899	255050	218985	1013721	55493	295528	918898	226982	318115
1900	408523	75201	1129417	176926	327793	178799	164747	139001

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

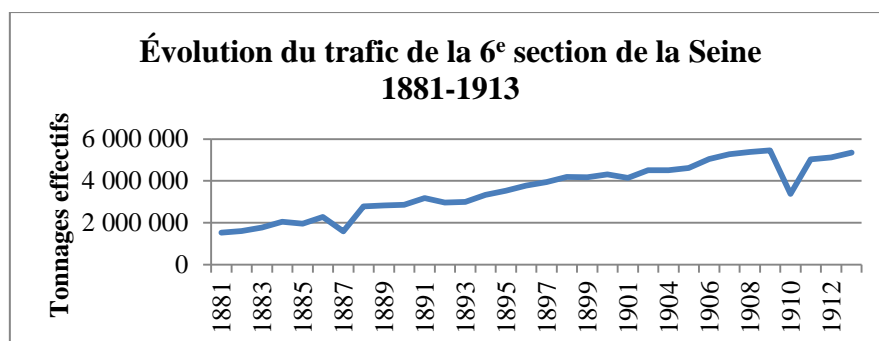
IV. Trafic de la Basse-Seine :

A. 6^e section de la Seine (des fortifications aval de Paris à la Briche, à la confluence avec le canal Saint-Denis, 21km).

Tableau 46. Trafic de la 6^e section de la Seine par courants de trafics 1881-1883 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés	Houilles
1881	1523850	-	-	-	-	6326	-
1882	1603704	-	119962	518636	965106	5624	-
1883	1775722	7499	214943	439478	1113802	8011	681444
1884	2051192	6240	120268	664856	1259828	9876	827655
1885	1952352	2902	122876	592045	1234524	9576	775569
1886	2281804	20325	69058	542133	1650288	9864	750053
1887	2595404	15303	67915	580619	1931567	11671	895382
1888	2787152	6273	70369	664795	2045715	12279	984535
1889	2830860	15421	75544	597782	2142113	13711	1017351
1890	2861484	7916	140487	1036654	3123500	13474	1101844
1891	3177556	3814	66141	688546	2419055	15459	1149807
1892	2960923	80	70733	650871	2239239	14205	1062061
1893	3003189	0	62619	718970	2221780	13696	1069074
1894	3329713	215	70649	770660	2488189	16413	1234437
1895	3536947	150	102072	1000162	2434563	18418	1335920
1896	3768897	0	102423	1098581	2567893	17744	1390482
1897	3942043	0	101588	1034597	2805858	16295	1575326
1898	4182933	5200	103418	1047855	3026460	17262	1650348
1899	4175906	9717	117936	1204866	2843387	16764	1652492
1900	4308548	7916	140478	1036654	3123500	16461	2036199
1901	4138417	34533	147995	990619	2965270	16015	1964377
1902	4046433	4420	187506	1017009	2837498	15559	1890271
1903	4503268	6871	189398	1203762	3103237	17541	2277406
1904	4614620	14307	243181	1215789	3140743	17871	2236580
1905	4791104	0	367688	1228024	3195392	18557	2163242
1906	5042889	29209	267345	1397899	3348436	18961	2457381
1907	5281478	45678	295949	1481688	3458163	19474	2818074
1908	5381738	33582	313231	1460236	3574689	19810	2867712
1909	5462934	32552	303275	1426555	3700552	20127	2786376
1910	3373808	40168	53208	403830	2876602	12423	1703261
1911	5032307	83165	129748	673331	4146063	18827	2334257
1912	6500611	88881	444117	2126735	3840878	28563	2875171
1913	6571915	72433	492496	1845287	4161699	23601	3263575
Croissance 1883-1900	143%	6%	-35%	136%	180%	105%	199%
Croissance 1883-1913	270%	866%	129%	320%	274%	195%	379%

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.



Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 47. Trafic par matériaux dans la 6^e section de la Seine 1883-1913.

Années	Poids total des chargements	Houilles	Matériaux de construction	Engrais	Produits métallurgiques	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires	Machines
1883	1775722	681444	302866	357850	61858	305908	255355	1491
1884	2051192	827655	314855	375969	74188	27778	330535	5841
1885	1952352	775569	257913	421586	77495	26553	294798	6820
1886	2281804	750053	442581	431715	122523	32709	366916	4962
1887	2595404	895382	504418	477732	142106	22521	389329	3160
1888	2787152	984535	507480	434219	1666157	32672	443696	1081
1889	2830860	1017351	472974	478650	174491	25230	429698	1435
1890	2861484	1101844	430050	446754	168431	35258	422009	1725
1891	3177556	1149807	477245	425484	145344	119809	545250	3220
1892	2960923	1062061	419776	129346	150234	98300	581125	1700
1893	3003189	1069074	542563	496200	179101	118920	454696	1586
1894	3329713	1234437	544702	500450	183367	167429	563298	2267
1895	3536947	1335920	740812	542118	191063	170005	399028	1586
1896	3768897	1390482	821852	509032	187910	175005	500970	3105
1897	3942043	1575326	754446	534341	187110	168153	520692	2111
1898	4182933	1650348	753013	532104	183367	167429	811725	2767
1899	4175906	1652492	902930	527360	203839	189203	485530	2104
1900	4308548	2036199	672989	560563	174096	229085	442044	3165
1901	4138417	1964377	670409	515258	114203	232597	401731	54330
1902	4046433	1890271	684393	507970	119959	222063	356980	80033
1903	4503268	2277406	788547	441314	140195	228492	368060	76049
1904	4614020	2236580	886670	364219	126673	250276	444860	87956
1905	4791104	2163242	2163242	1047314	439432	105953	258520	104129
1906	5042889	2457381	2457381	1067485	362546	139845	267137	88919
1907	5281478	2818074	1007636	363313	128542	258251	419551	82234
1908	5381738	2867712	930377	339116	135603	291351	524291	80670
1909	5462934	2786376	969078	360008	140989	297037	530649	84538
1910	3373808	1703261	547166	182539	85511	226631	401292	72408
1911	5032307	2334257	1063460	149096	127661	295016	709347	102670
1912	6500611	2875171	1830474	460607	154528	305908	534546	84467
1913	6571915	3263575	1510692	431395	120789	333110	569568	83854

Source : Ministère des Travaux publics, statistiques de la navigation intérieure, années 1883-1913.

Tableau 48. Transports de bois dans la 6^e section de la Seine 1883-1913.

Années	Descente	Remonte	Chargement moyen	Bois	Flottage
1883	676526	1099196	222	64628	7112
1884	786759	2051192	208	50428	5907
1885	743729	1208623	204	50137	2962
1886	846020	1435784	231	122523	5119
1887	979981	1615423	222	87821	3753
1888	931577	1855575	227	129808	3708
1889	1047605	1783605	206	159189	3295
1890	1007330	1854154	212	165969	4320
1891	1084790	2092766	206	167542	3929
1892	1097079	1863844	208	129346	3847
1893	1212610	1790579	219	112001	1440
1894	1268899	2172478	203	117071	1913
1895	1513996	2022951	192	138807	2779
1896	1549816	2219081	212	151107	4082
1897	1437734	2504309	242	162882	6112
1898	1473367	2709566	242	175628	3496
1899	1576004	2599902	258	167544	4637
1900	1442643	2865905	249	145945	2507
1901	1365051	2773366	261	153077	2583
1902	1357550	2688883	260	149468	3385
1903	1352306	3150962	256	148424	3615
1904	1435770	3178250	258	174497	1863
1905	1660521	3130583	258	168358	2218
1906	1563074	3479815	267	163129	1561
1907	1529708	3751770	271	170815	1680
1908	1407430	3974308	272	170476	0
1909	1676174	3786760	242	178081	3398
1910	884163	2489645	271	3373808	0

1911	1259000	3773307	268	199779	1667
1912	1817273	4683338	227	271757	302
1913	1785135	4786780	278	180390	200

Tableau 49. **Évolution de la part des combustibles minéraux dans la 6^e section de la Seine 1883-1913.**

Années	Poids total des chargements (tonnes)	Combustibles minéraux (tonnes)	Part des combustibles minéraux
1883	1775722	681444	38%
1884	2051192	827655	40%
1885	1952352	775569	40%
1886	2281804	750053	33%
1887	2595404	895382	34%
1888	2787152	984535	35%
1889	2830860	1017351	36%
1890	2861484	1101844	39%
1891	3177556	1149807	36%
1892	2960923	1062061	36%
1893	3003189	1069074	36%
1894	3329713	1234437	37%
1895	3536947	1335920	38%
1896	3768897	1390482	37%
1897	3942043	1575326	40%
1898	4182933	1650348	39%
1899	4175906	1652492	40%
1900	4308548	2036199	47%
1901	4138417	1964377	47%
1902	4046433	1890271	47%
1903	4503268	2277406	51%
1904	4614620	2236580	48%
1905	4791104	2163242	45%
1906	5042889	2457381	49%
1907	5281478	2818074	53%
1908	5381738	2867712	53%
1909	5462934	2786376	51%
1910	3373808	1703261	50%
1911	5032307	2334257	46%
1912	6500611	2875171	44%
1913	6571915	3263575	50%
Croissance 1883-1900	143%	199%	
Croissance 1900-1913	53%	60%	
Croissance 1883-1913	270%	379%	

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1913.

B. 7^e section de la Seine (de la Briche au confluent de l'Oise, 42km) :

Tableau 50. Trafic de la 7^e section de la Seine 1883-1913

Années	Poids total des chargements	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés	Houilles
1883	2290862	898	144435	97619	2047910	13940	1028185
1884	2348881	8096	60095	78842	2201848	12783	1112302
1885	2441985	7420	55977	64501	2314087	13782	1211566
1886	2762803	8385	58661	81591	2614166	12933	1271630
1887	3037727	5183	53226	90138	2889180	13097	1390930
1889	3207771	3655	66093	116569	3021454	14252	1475497
1890	3254108	2649	75755	145978	3029706	14602	1571923
1891	3550937	4428	62414	190301	3293794	15864	1612599
1892	3468113	4950	66732	163856	3232575	15491	1632061
1893	3584498	5091	65321	231650	3282436	15539	1612206
1894	3871770	31260	97866	227521	3515123	16679	1822558
1895	3789505	11633	71957	227209	3478706	16196	1933528
1896	4038785	12539	84836	220935	3720475	17109	2052825
1897	4448466	31985	130640	291975	3993866	18290	2288355
1898	4688311	24784	122627	273066	4247834	16658	2340214
1899	4497356	37546	168209	274969	4016632	18196	2323873
1900	4966029	91871	199276	335494	4339388	19382	2800740
1901	4138417	34533	147995	990619	2965270	18797	2624818
1902	4631196	48617	194272	363145	4025162	18660	2586199
1903	5121498	57924	212746	373297	4477531	20598	3015680
1904	5442965	42547	221209	409259	4769950	21569	2983009
1905	5540782	63674	180814	505970	4790324	21883	3022535
1906	5970816	59200	162564	580227	5168775	22403	3580092
1907	6457632	10004	63758	272616	704200	24073	3960726
1908	6625410	52067	314721	698899	5559723	24708	4058607
1909	6854696	86417	285094	723800	5759385	25717	4202400
1910	5998309	76530	305628	663087	4953064	22430	3488264
1911	7966033	64963	380244	930492	6590334	28720	4713308
1912	7651835	71668	430814	1063765	6085588	27751	4433224
1913	8660488	114407	458903	1070672	7016506	31557	5244034
Croissance 1883-1913	278%	12640%	218%	997%	243%	126%	410%

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques du ministère des Travaux publics*, années 1883-1913.

Tableau 51. a) Trafic par matériaux sur la 7^e section de la Seine 1883-1913 (en tonnes).

Années	Houilles	Matériaux de construction	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires	Chargement moyen d'un bateau	Industrie métallurgique
1883	1028185	451599	63985	451749	164	99550
1884	1112302	355699	79539	522593	184	107369
1885	1211566	324373	83873	498915	177	121575
1886	1271630	417181	45292	470307	214	130068
1887	1390930	458182	44368	515628	223	152493
1888	1433520	433653	47121	562862	232	4075
1889	1475497	422334	97362	483887	225	155854
1890	1571923	381430	140631	599361	223	160101
1891	1612599	422938	208659	828079	224	170777
1892	1632061	420614	98300	581125	224	150234
1893	1612206	430119	177840	815603	231	232220
1894	1822558	434073	216959	816562	232	220670
1895	1933528	405330	195328	636095	234	212310
1896	2052825	406224	210883	721734	236	237183
1897	2288355	508639	217574	736449	243	248997
1898	2340214	458595	-	-	280	-
1899	2323873	452148	223398	766365	247	236639
1900	2800740	460764	226308	719186	256	218873
1901	2624818	463132	232597	401731	250	143895
1902	2586199	530153	226274	570498	250	167442
1903	3015680	618954	255052	537983	249	136229
1904	2983009	659484	277596	692485	252	139707
1905	3022535	696952	311580	698458	253	137053
1906	3580092	554315	341880	711040	267	178617
1907	3960726	702743	351096	642954	268	155818

1908	4058607	706694	368263	653942	268	187212
1909	4202400	716450	414194	649986	267	145348
1910	3488264	759457	339374	683705	267	137661
1911	4713308	989127	412353	1007386	274	291656
1912	4433224	1100292	442208	795517	276	193766
1913	5244034	1169047	549926	788788	274	199347
Croissance 1883-1913	410%	159%	759%	75%	67%	100%

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1913.

Tableau 52. b) Trafic par matériaux de la 7^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes) (suite).

Années	Poids total des chargements	Descente	Remonte	Engrais	Bois	Machines
1883	2290862	303224	1987638	14871	110605	6537
1884	2348881	327330	2021551	16925	88797	8919
1885	2441985	321866	2120119	30503	84416	12450
1886	2762803	372727	2390076	36670	77710	1618
1887	3038727	415331	2622396	45611	99686	960
1888	3194213	429694	2764519	38729	136079	226
1889	3207771	493989	2713782	58988	115704	2442
1890	3254108	528049	2726059	74777	145039	406
1891	3550937	587917	2936020	66720	216974	1483
1892	3468113	556710	2911403	81179	177656	3537
1893	3584498	595724	2988774	95933	196928	2857
1894	3871770	637253	3234517	119579	227076	2387
1895	3789505	655928	3133557	136790	257096	2395
1896	4038785	691476	3347309	120828	272019	3992
1897	4448466	750420	3698046	145407	290357	2823
1898	4688311	693097	3975214	143568	310724	3000
1899	4497356	729382	3767974	166974	314084	3708
1900	4966029	798610	4167419	195515	322447	8095
1901	4138417	819717	3860096	187270	302840	53986
1902	4631196	783960	3847236	192172	270457	57529
1903	5121498	785355	4336143	165305	277530	78385
1904	5442965	1046272	4396693	262110	317236	78129
1905	5540782	1082075	4458707	233755	307728	113513
1906	5970816	910255	5060561	172495	294673	112596
1907	6457632	986415	5471217	216365	304125	92011
1908	6625410	876385	5749025	243624	278551	104401
1909	6854696	947424	5907272	286937	279081	110728
1910	5998309	838348	5159961	216963	212985	87331
1911	7966033	1078308	6887725	213123	306038	87290
1912	7651835	1166051	6485784	288729	271757	96633
1913	8660488	1115837	7544651	291656	283525	91912
Croissance 1883-1913	278%	268%	280%	1861%	156%	1306%

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques du ministère des Travaux publics*, années 1883-1913.

C. 8^e section de la Seine (du Confluent de l'Oise à Rouen, 171km)

Tableau 53. Tonnages-kilométriques de la 8^e section de la Seine 1874-1913.

Années	Tonnage kilométriques
1874	9080000
1875	95114000
1876	94864000
1877	95880000
1878	111249000
1879	116238000
1880	101503000
1881	116674308
1882	120251061
1883	27476512
1884	137616451
1885	135372737
1886	162592836
1887	183517680
1888	206595953
1889	202735748
1890	212566157
1891	243164126
1892	211182475
1893	231281369
1894	244512165
1895	123435336
1896	247007508
1897	264514693
1898	286757464
1899	275732369
1900	323401880
1901	291671573
1902	260543021
1903	285406287
1904	334598253
1905	345317173
1906	453641749
1907	478553287
1908	65029590
1909	507989234
1910	411885190
1911	597999151
1912	552534714
1913	650324885

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques du ministère des Travaux publics*, années 1883-1913.

Tableau 54. Trafic de la 8^e section de la Seine 1882-1913 (en tonnes)

Années	Poids total des chargements Traffic local	Trafic local	Expéditions	Arrivages	Transit	Nombre par bateaux chargés	Houilles
1882	947644	-	-	-	-	-	-
1883	980472	99974	102386	308663	469449	5911	133827
1884	1119001	101606	179518	327515	510362	7030	138122
1885	1035384	509123	60979	141739	323541	6684	167138
1886	1239720	112939	746146	288791	91844	6691	133827
1887	1389775	105492	822924	330434	130925	7270	202001
1888	1540195	114862	926488	305163	193682	7652	179251
1889	1504940	119036	816633	369434	199837	7565	210004
1890	1509551	123900	838383	344883	202385	9007	259590
1891	1694334	129681	990499	328389	245765	7923	292614
1892	1460650	119613	803784	305133	232120	7687	191315
1893	1575693	103656	909509	341523	221005	7692	183363
1894	1618655	95008	873874	405480	244293	8134	224632
1895	1462833	92448	766964	395807	206833	7428	266445
1896	1698883	95679	934097	443916	225191	8341	317964
1897	1798814	112674	949522	439614	297004	8441	304133
1898	1918217	99285	1051148	389070	378714	9101	274465
1899	1793379	100760	1031412	371781	289426	8215	274465
1900	2054284	102033	1332231	358730	261290	8634	344109
1901	1867209	100007	1157123	363789	246290	7893	538232
1902	1725405	96049	1061054	333783	234519	7398	524842
1903	1841089	100662	1105725	364583	270119	7890	564105
1904	2164316	111730	1311959	447842	292785	9126	666890
1905	2226247	115854	1383023	403884	323486	9339	640093
1906	2864182	134399	2052966	371589	305228	11088	1254481
1907	3014500	136107	2208024	360446	309923	10130	1420815
1908	3191716	137463	2384409	389350	280494	11645	1528819
1909	3238560	150211	2415799	400131	272419	11633	1612292
1910	2818378	153856	2074264	343295	246963	10046	1291164
1911	3777612	196989	2736656	422416	421551	13057	1720113
1912	3465997	152569	2503730	430083	379615	12042	1572853
1913	4054536	163641	3044565	429331	416999	12979	2025937
Croissance pendant la période	327,85%	63,68%	2873,61%	39,09%	-11,17%	119,57%	1413,85%

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques du ministère des Travaux publics*, années 1883-1913.

Tableau 55. Halage et remorquage sur la Basse Seine, entre Paris et Rouen 1847-1853.

Années	Total des bateaux montants	Bateaux halés	Bateaux remorqués
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

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

V. Liaison Paris-Nord de la France.

Tableau 56. Liaison Paris Nord de la France 1848-1867 (tonnages-kilométriques)

Années	Latéral à l'Oise	Montant des droits	Oise canalisée (105km)	Montant des droits	Saint-Quentin (96km)	Montant des droits
1848	3177977	282604,08	8064704	335350,34		
1849	3488212	322448,94	8634023	363777,39	24544378	299160,51
1850	4521552	419836,01	10392557	439860,88	81629247	959123,97
1851	3342094	455488,76	7464718	463899,56	87006101	1021186,32
1852	3545069	479604,63	7788828	472478,20	91247041	1063948,36
1853	5629132	530849,02	13096132	558697,85	163462643	1153187,40
1854	44538741	826098,88	12731552	546221,02	166708739	1177104,52
1855	5469471	521202,44	12623340	544299,19	166034387	1211342,70
1856	6004644	580071,97	14053012	607165,12	173712988	1385117,63
1857	5598242	540961,90	13216080	540422,22	165733205	1318216,64
1858	34425397	525058,51	10155433	485831,45	121142976	1039120,62
1859	4904560	493820,40	11810711	511892,84	89037289	1069444,12
1860	15005501	398773,98	50685030	492705,09	100470268	1014152,07
1861	40173151	168632,68	147682884	449157,19	113290329	685269,71
1862	51855666	200874,50	164219162	497324,99	132036903	794033,86
1863	52076560	202777,60	172898295	521867,61	144310653	875570,85
1864	59645029	191871,70	173592435	52333,87	141856702	850186,12
1865	50897671	197007,06	165748900	500113,25	147544104	890269,49
1866	57304504	227430,67	179853592	541924,50	164459054	999342,31
1867	49359477	137540,65	157513086	420024,47	143073946	457984,99

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.

Tableau 57. Tonnages absolus des transports entre Paris et Rouen, Paris et le Nord et le Nord et Rouen 1839-1852.

	Paris-Rouen			Nord et Paris			Nord-Rouen		
	Descente	Remonte	Total	Descente	Remonte	Total	Descente	Remonte	Total
1839	162223	246680	408603	22333	384110	406443	7043	25948	32991
1840	158864	220677	370541	19648	379910	399558	6570	28561	35131
1841	180255	249508	429763	27558	481662	509220	4070	42657	46727
1842	168383	267011	435394	30513	622400	652943	6863	30000	63863
1843	241525	351209	592024	30115	674432	704547	10382	52682	63064
1844	163196	234499	390095	33139	553138	586277	6881	106000	112881
1845	164943	265095	430039	41178	668605	709783	853	88940	97513
1846	130885	231100	382075	40374	675712	716086	8900	75885	84785
1847	144176	224217	368393	38861	860017	898878	5724	70223	75947
1848	86779	123799	210578	22016	871871	593917	4682	68890	73572
1849	154079	167799	321878	33655	619932	653587	8128	98000	106128
1850	149857	183983	333840	52666	740820	793486	13519	101632	115151
1851	165365	212874	378269	63199	753453	816652	14176	109516	123692
1852	166844	270909	437773	89608	786834	876442	13127	127766	140904

Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables et d'une partie de la Belgique*, Paris, N. Chaix, 1855, p.641.

Tableau 58. Trafic sur la Marne et l'Aisne 1848-1867.

Années	Marne (353km)	Total des stères	Montants des droits (en francs)	Aisne (59km)	Total des stères	Montants des droits (en francs)
1848	15729284	12177657	50296,33	9578279	705133	21986,70
1849	16529116	20365683	62025,17	11883067	479050	30050,62
1850	16937507	22427011	61475,66	17072132	681385	42017,48
1851	17492788	21273519	57732,81	18513563	750351	47706,48
1852	15291272	36207174	57522,18	17188192	932772	44038,45
1853	14996476	51390808	60995,17	22738879	1597453	53074,91
1854	12261493	44888997	51556,73	13206641	713794	29695,97
1855	12203086	53511456	56100,38	14985422	803068	36351,81
1856	13766859	55342432	63928,38	17102429	884880	45330,91
1857	6809414	53299753	43344,68	17858744	824773	47296,63
1858	5286117	50793504	36344,46	13316900	492233	34008,22
1859	6358754	55401869	36344,96	13710814	464016	36344,96
1860	6047389	50679598	32705,76	14653300	473813	33492,65
1861	3998510	45857582	16571,80	20190838	584596	30072,69
1862	3690226	46148030	15915,15	28405902	454669	37632,97
1863	3977876	39091418	14412,62	32735506	524871	44405,22
1864	3613378	34134948	12775,07	29579719	489948	39979,96
1865	3399395	26918139	10671,26	31218023	362347	42833,96
1866	5908455	28368605	14031,99	33379088	542264	47637,67
1867	5768202	30034619	14256,79	30823226	286152	39601,27

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.

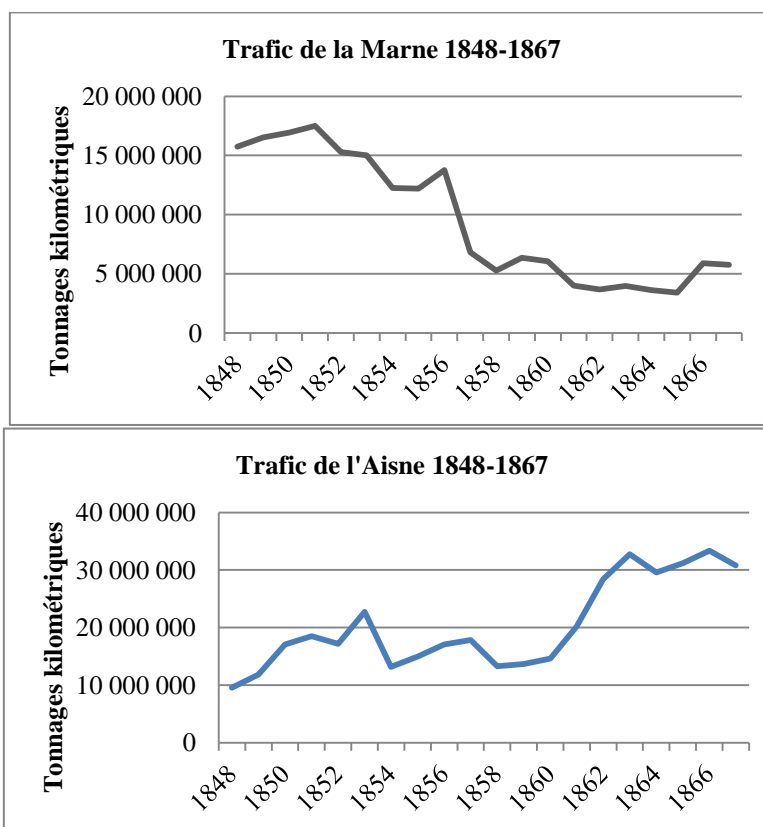


Tableau 59. Tonnages ramenés à la distance entière (tonnages moyens) de la voie sur les lignes de Mons à la Seine 1881-1913.

Années	Canal de Mons à Condé	Moyen-Escaut	Haut-Escaut	Canal de Saint-Quentin	Canal latéral à l'Oise	Oise canalisée	Section d'Étrun à Janville
1881	785059	1120052	2076389	1947016	2969814	1652649	1693761
1882	737114	1057307	2298708	1809960	2084763	1608932	1984478
1883	741157	1069044	2276716	2012190	1996417	1560615	2103550
1884	795761	1126239	2328973	2172114	2171455	1678522	3185495
1885	689921	1110722	2498810	2385001	2409327	1881110	2400777
1886	692676	1111976	2828806	2700223	2733742	2064795	2719523
1887	719323	1118877	3058775	2930026	2992027	2220705	2956307
1888	683344	1071679	3178212	3028215	3093345	2300286	3057096
1889	661961	1081694	3323650	3164555	3253383	2397746	3200017
1890	645708	1037033	3306942	3102729	2609782	2253008	2999782
1891	668259	1057186	3453822	3288187	2609751	2382097	3126538
1892	614359	1013844	3618412	3474251	2729579	2508362	3304546
1893	615613	1011196	3541063	3391013	2691436	2517026	3232847
1894	616341	1085697	4023215	3870731	2977128	2789201	3665316
1895	579384	1022610	4101513	3994244	3137181	2965036	3793863
1896	619249	1122213	4504831	4364640	3292243	3058806	4114430
1897	585465	1152660	4604208	4451828	3397636	3184737	4207123
1898	595916	1167684	4771299	4646034	3479324	3290078	4364775
1899	501851	1110323	4659129	4532103	3362307	3159028	5156932
1900	559341	1112371	4730165	4606048	3493109	3225024	4344533

Tableau 60. Tonnage global du canal Saint-Quentin 1878-1913 (93km).

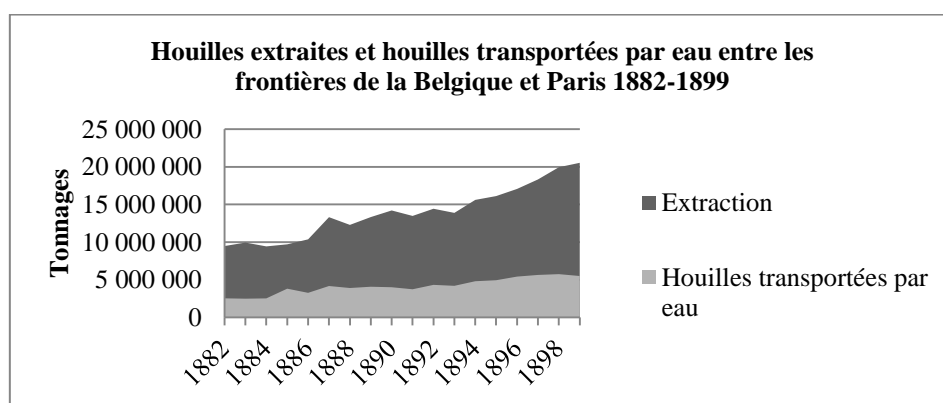
Années	Tonnage effectif	Tonnage-kilométrique	Tonnage moyen
1878	-	178362000	1838800
1879	-	175484000	1809100
1880	-	179967000	1855300
1881	-	172547000	1760684
1882	3157829	177376052	1809960
1883	2905389	197194631	2012190
1884	2786193	202006593	2172114
1885	2568789	221805102	2385001
1886	3606664	251120824	2700223
1887	3900453	272492452	2930026
1888	3986863	281624016	2702335
1889	4206103	294303607	3164555
1890	4136579	288553828	3102729
1891	4464966	305801378	3288187
1892	4752596	323105325	3474251
1893	4698451	315364221	3391013
1894	5296527	359977948	3870731
1895	5414781	371464709	3994244
1896	5862227	405911530	4504640
1897	5939477	414020031	4451828
1898	6094525	431151198	4636034
1899	5964544	431151198	4532103
1900	6092804	421485606	4606048
1901	5999905	428362423	4544504
1902	5840009	422638933	4355520
1903	6452539	405063367	4942309
1904	6452539	459634822	4838027
1905	6298594	469475821	5048127
1906	6231748	452966843	4870611
1907	6795174	502408674	5402243
1908	6690371	499953194	5375841
1909	7069781	534278656	5744933
1910	6965877	525003103	5220803
1911	7326873	558372124	6004001
1912	6272295	583323512	6272295
1913	6422252	597269405	6422252
Croissance 1882-1913	103%	237%	255%
Croissance 1900-1913	5%	42%	39%

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.

Tableau 61. Trafic de l'Oise canalisée (de Janville à la Seine, 104km) 1883-1913 (en tonnes)

Années	Combustibles minéraux	Trafic total	%
1883	1297238	2244294	58%
1884	1611384	2626555	61%
1885	2259925	3378797	67%
1886	1764527	3005050	59%
1887	1914278	3205750	60%
1888	1940582	3312641	59%
1889	2032807	3494142	58%
1890	1714742	2824126	61%
1891	1662602	2702078	62%
1892	1756284	2809121	63%
1893	1729817	2823026	61%
1894	1979553	3117912	63%
1895	2106400	3277326	64%
1896	2259925	3378797	67%
1897	2368511	3546757	67%
1898	2406000	3639744	66%
1899	2312794	3551543	65%
1900	2482922	3621577	69%
1901	2381852	3633564	66%
1902	2390549	3755957	64%
1903	2826955	4176747	68%
1904	2738671	4184427	65%
1905	2749442	4188901	66%
1906	2698321	4086521	66%
1907	3018603	4370239	69%
1908	3024612	4441011	68%
1909	3119872	4598109	68%
1910	2803709	4317078	65%
1911	3512766	5180320	68%
1912	3393535	5076309	67%
1913	3514485	5318984	66%

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.

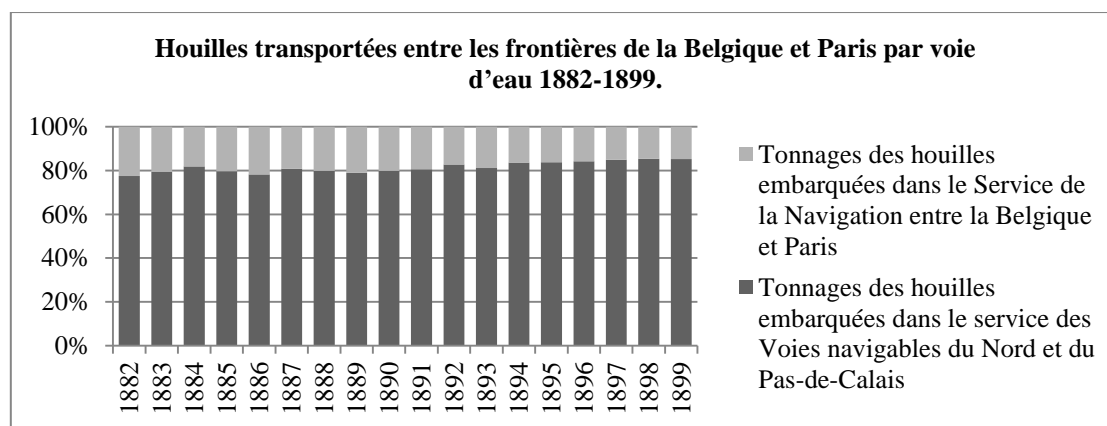


Source : Archive des canaux de Paris, boîte Paris-port-de-mer. Canal du Nord. Ministère des Travaux publics. Départements du Nord, du Pas-de-Calais ; de la Somme et de l'Oise, M la Rivière, M. Bourgeois, Canal du Nord. Avant-projet. Enquête d'utilité publique (titre Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 1.

Tableau 62. Tableau donnant les quantités de houilles extraites et les tonnages de houilles transportés des frontières de la Belgique à Paris par eau de 1882 à 1899 inclus.

Années	Extraction	Tonnages des houilles embarquées dans le service des Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	Tonnages des houilles embarquées dans le Service de la Navigation entre la Belgique et Paris	Total des houilles transportées par eau	Proportion par rapport à l'extraction
1882	9484000	1964204	571148	2535352	26,73
1883	9945000	1979721	512254	2491975	24,96
1884	9438000	2069155	458553	2527708	26,78
1885	9710000	2242410	572309	3819719	39,34
1886	10373000	2557992	710123	3268115	31,51
1887	13317000	3375900	797156	4173056	36,87
1888	12293000	3119482	787974	3907456	31,78
1889	13333000	3221757	854930	4076687	30,58
1890	14211000	3200211	809338	4009549	28,25
1891	13486000	3014269	725819	3740088	27,81
1892	14439000	3581581	745939	4327540	29,97
1893	13887000	3410042	788242	4198284	30,23
1894	15616000	4018680	788439	4807119	30,78
1895	16120000	4140922	802565	4943487	30,66
1896	17073000	4570845	853883	5424728	31,77
1897	18331000	4794086	851729	5645815	30,79
1898	19954000	4908778	841667	5750445	29,81
1899	20540872	4692436	810699	5503135	27,58
1900	20884175				

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 Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 1.

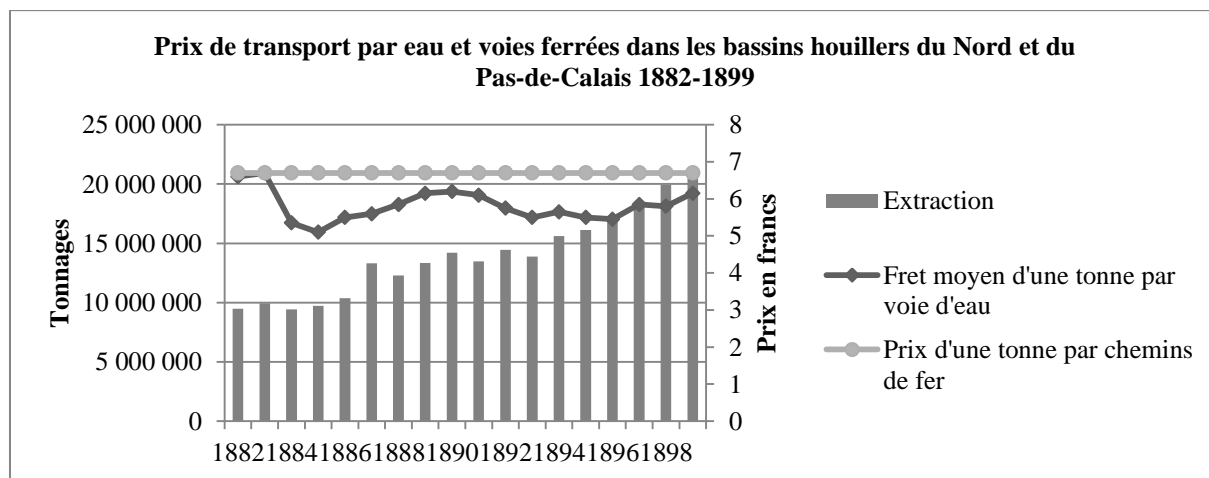


Source : Archive des canaux de Paris, boîte Paris-port-de-mer. Canal du Nord. Ministère des Travaux publics. Départements du Nord, du Pas-de-Calais ; de la Somme et de l'Oise, M la Rivière, M. Bourgeois, Canal du Nord. Avant-projet. Enquête d'utilité publique (titre Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 1.

Tableau 63. Prix de transport d'une tonne de houille de Lens à Paris de 1878 à 1900 (en francs).

Années	Transport par eau				Transport par fer				
	Distances (1)	Nombre des écluses (2)	Total (col. 2+3)	Fret moyen (5)	Fret par TK (6)	Fret par TK (7)	Distance	Prix	Prix par tk (col.9/8)
					(col.5/2)	(Col.5/4)			
					(6)	(7)			
1878	344	71	415	6,15	0,01788	0,01482	210	7,40	0,03524
1879	344	71	415	6,30	0,01831	0,01518	210	6,70	0,03524
1880	344	71	415	7	0,02035	0,01687	210	6,70	0,03524
1881	344	71	415	7,10	0,02064	0,01711	210	6,70	0,03524
1882	344	71	415	6,60	0,01919	0,01590	210	6,70	0,03524
1883	344	71	415	6,70	0,01948	0,01614	210	6,70	0,03524
1884	344	71	415	5,35	0,01555	0,01289	210	6,70	0,03524
1885	344	71	415	5,10	0,01483	0,01229	210	6,70	0,03524
1886	344	71	415	5,50	0,01599	0,01325	210	6,70	0,03524
1887	344	71	415	5,60	0,01628	0,01349	210	6,70	0,03524
1888	344	71	415	5,85	0,01701	0,01410	210	6,70	0,03524
1889	344	71	415	6,15	0,01788	0,01482	210	6,70	0,03524
1890	344	71	415	6,20	0,01802	0,01494	210	6,70	0,03524
1891	344	71	415	6,10	0,01773	0,01470	210	6,70 ²³¹	0,03190
1892	344	71	415	5,75	0,01672	0,01386	210	6,70	0,03190
1893	344	71	415	5,50	0,01599	0,01325	210	6,70	0,03190
1894	344	71	415	5,65	0,01642	0,01361	210	6,70	0,03190
1895	341 ²³²	64 ²³³	465	5,50	0,01613	0,01183	210	6,70	0,03190
1896	341	64	465	5,45	0,01598	0,01172	210	6,70 ²³⁴	0,03190
1897	341	64	465	5,85	0,01716	0,01258	210	6,70	0,03190
1898	341	64	465	5,80	0,01701	0,01247	210	6,70	0,03190
1899	341	64	465	6,15	0,01804	0,01323	210	6,70	0,03190
1900	341	64 ²³⁵	403	7,25	0,02126	0,01799	210	6,70	0,03190
1913 ²³⁶	299	38	337	3,60	0,012	0,01068			

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 Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 4.



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 Ier de la loi du 3 mai 1841). Notice explicative, Lille, le 15 août 1901, annexe 4.

²³¹ Par rames de 100 tonnes à partir du 19 janvier 1891.

²³² Réduction de 3 kil. Ar l'ouverture de la dérivation de la Scarpe autour de Douai.

²³³ Réduction de 2 écluses dans la traversée de Douai et de 5 écluses sur le canal Saint-Denis.

²³⁴ Par wagon de 10 tonnes depuis le 25 septembre 1896.

²³⁵ Le nombre des écluses de la voie actuelle devait être réduit à 62 par suite de l'abaissement du bief de partage de la Sensée.

²³⁶ Ouverture du canal du Nord dans l'hypothèse d'une durée de 2 ans pour les écluses de 10 ans pour les travaux.

Tableau 64. Distribution des Houilles de Valenciennes et de Belgique sorties par la Seine en 1887 :

Bassins houillers	En aval de Conflans	Entre Conflans et Paris	Paris et canal Saint-Denis	En amont de Paris
	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>
Houilles du bassin de Valenciennes	20108	42938	143640	46459
Houilles de Mons	6073	15823	160685	1340
Houilles de Charleroi	10898	43674	221265	10432
Totaux	37079	102435	525590	58231²³⁷

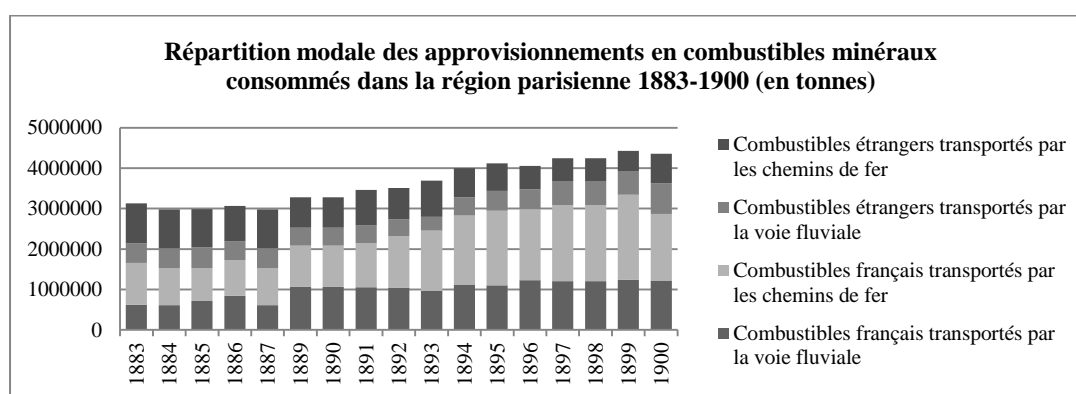
Source : Ministères des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure de l'année 1887, publiées en 1888, p.116.

Tableau 65. Distribution des Houilles de Valenciennes et de Belgique sorties par la Seine en 1898 :

Bassins houillers	En aval de Conflans	Entre Conflans et Paris	Paris et canal Saint-Denis	En amont de Paris
	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Tonnes</i>
Houilles du bassin de Valenciennes	20140	76208	114256	86000
Houilles de Mons	1143	15480	55980	1437
Houilles de Charleroi	25314	84304	325764	55834
Totaux	46597	175992	496000	143271

Source : Ministères des Travaux publics, Statistiques de la navigation intérieure de l'année 1898, publiées en 1899, p.132.

VI. Intermodalité :



Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1900.

Tableau 66. Évolution des proportions entre les voies fluviales et les chemins de fer dans le partage des marchandises à Paris 1883-1913 (en tonnes)

²³⁷ Sur les 58231 tonnes débarquées en amont de Paris, les canaux du Loing et de Briare en ont reçu 8042.

Années	Voies navigables	Voies ferrées	Trafic global	Part voies navigables	Part voies ferrées
1883	4558813	9640457	14199270	32%	68%
1884	4404738	8207142	12611880	35%	65%
1885	3815390	7731015	11546405	33%	67%
1886	4360632	8041539	8041539	54%	100%
1887	4481218	7611002	12092220	37%	63%
1888	4684610	7847240	12531850	37%	63%
1889	4766687	8160078	12926765	37%	63%
1890	4991553	8161800	13153353	38%	62%
1891	5410355	8479702	13890057	39%	61%
1892	5056934	8397500	13454434	38%	62%
1893	4803071	8058667	12861738	37%	63%
1894	5132499	8682412	13814911	37%	63%
1895	5159108	8861624	14020732	37%	63%
1896	5478343	8819750	14298093	38%	62%
1897	5930532	8921196	14851728	40%	60%
1898	8621176	8621176	15716160	55%	55%
1899	8510591	9762900	18273491	47%	53%
1900	7184013	10638855	17822868	40%	60%
1901	6902318	9617908	16520226	42%	58%
1902	7315299	9501328	16816627	44%	56%
1903	8024951	9993941	18018892	45%	55%
1904	8110137	9815323	17925460	45%	55%
1905	8271611	9832531	18104142	46%	54%
1906	8763848	9812915	18576763	47%	53%
1907	8653220	10259087	18912307	46%	54%
1908	8562670	9792765	18355435	47%	53%
1909	8763504	10222322	18985826	46%	54%
1910	8921461	10405976	19327437	46%	54%
1911	10773875	10435409	21209284	51%	49%
1912	11344991	11742244	23087235	49%	51%
Croissance 1883-1912	149%	22%	63%		

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1912.

Tableau 67. Répartition intermodales des charbons en région parisienne 1883-1899 (en tonnes).

Années	Combustibles français transportés par la voie fluviale	Combustibles français transportés par les chemins de fer	Combustibles étrangers transportés par la voie fluviale	Combustibles étrangers transportés par les chemins de fer
1883	618000	1042400	479500	992300
1884	615000	911800	496000	958000
1885	714400	815600	519300	937000
1886	839200	889700	455400	881500
1887	615000	911800	496000	958000
1888	1064900	1018000	447100	748000
1889	1064900	1018000	447100	748000
1890	1059900	1088100	441800	869200
1891	1050100	1272300	408800	776100
1892	970200	1484000	343100	896300
1893	1113600	1716600	450000	721000
1894	1104500	1842000	490200	681300
1895	1228000	1761600	488400	580100
1896	1210000	1868400	587900	576000
1897	1210000	1868400	587900	576000
1898	1238000	2109000	583000	499000
1899	1224923	1641931	757909	731958

Source : Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1883-1899.

7^{ème} section de la Seine :

Tableau 68. Répartition des houilles dans la 7^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes)

Années	Houilles françaises	Houilles belges	Houilles anglaises	Houilles allemandes	Totaux
1887	944930	446000	0	0	1390930
1888	859000	532000	0	0	1391000
1889	1076000	352000	45000	0	1473000
1890	1055000	363000	148000	0	1566000
1891	1088000	415000	105000	0	1608000
1892	1170000	402000	56000	0	1628000
1893	1152000	406000	51000	0	1609000
1894	1324286	436286	55476	247	1816529
1895	1385500	469000	69500	0	1924000
1896	1506000	444500	83500	7000	2041000
1897	1597600	546000	114600	8000	2266200
1898	1668400	536400	115100	6900	2326800
1899	1641500	467400	191200	3900	2304000

Source : « Extraits des rapports des ingénieurs de la 7^{ème} section de la Seine », in Ministère des Travaux publics, *Statistiques de la navigation intérieure*, années 1887-1900, volumes 1.

Tableau 69. Tonnages des bois enlevés sur le canal de l'Ourcq et par les chemins de fer 1862-1897

Années	Tonnages des bois enlevés par le canal de l'Ourcq	Tonnages des bois enlevés par le chemin de fer.
1862	43938	
1863	42895	
1864	42912	8064
1865	52821	11137
1866	48026	8924
1867	44221	7558
1869	34881	4201
1870	36131	8910
1871	24563	
1872	22423	
1873	30543	
1874	20985	23802
1875	16794	12407
1876	21506	12694
1877	23229	10829
1878	24252	10139
1879	21646	9846
1880	20800	14448
1881	19163	10736
1882	20878	10444
1883	15628	14362
1884	23520	14435
1885		
1886	16014	11008
1887	17775	13237
1888	19857	11683
1889	19857	9408
1890	12434	9998
1891	16647	15089
1892	16686	11704
1893	17434	9246
1894	20202	7281
1895	20093	13714
1896	19711	12997
1897	21715	16758

Source : Archives départementales, VO³ 789. Service technique des Eaux, section des Canaux. Rapport de l'Ingénieur ordinaire.

VII. Matières premières :

A. Dans le département de la Seine :

1. Combustibles minéraux :

Tableau 70. Trafic des houilles dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes).

Années	Chargements totaux	Déchargements totaux	Totaux
1891	21403	1431263	1452666
1892	22812	1462447	1485259
1893	42188	1411963	1454151
1894	41720	1562203	1603923
1895	30543	1595216	1625759
1896	40343	1676196	1716539
1897	38808	1796580	1835388
1898	46609	1813006	1859615
1899	30936	1803787	1834723
1900	66681	2028085	2094766
1901	51233	1955994	2007227
1902	37371	1978525	2015896
1903	48049	2346801	2394850
1904	71845	2333221	2405066
1905	81091	2220132	2301223
1906	83971	2853261	2937232
1907	83223	3143343	3226566
1908	93458	3201077	3294535
1909	84802	3335217	3420019
1910	93224	2880322	2973546
1911	102573	3802017	3904590
1912	160208	3629490	3789698
1913	154512	4146052	4302477
1914	-	-	-
1915	189034	3468370	3657404
1916	369817	3551109	3920926
1917	383194	3790836	4174030
1918	462676	3903923	4366599
1919	458288	3100305	3558593
1920	437011	2782522	3219533

Source : Annuaire statistiques de la Ville de Paris, années 1891-1920.

Tableau 71. Comparaison entre les déchargements de combustibles minéraux en provenance des canaux du Nord et de la basse Seine 1891-1920.

Années	Chargements totaux	Déchargements totaux	Totaux	Déchargements Oise, canaux du Nord	Basse Seine (Rouen-Le Havre)
1891	21403	1431263	1431263	1254439	96280
1892	22812	1462447	1462447	1303034	56451
1893	42188	1411963	1411963	1290429	97328
1894	41720	1562203	1562203	1433977	53205
1895	30543	1595216	1595216	1488764	63576
1896	46343	1676196	1676196	1544367	79559
1897	38808	1796580	1796580	1639620	95002
1898	46609	1813006	1813006	1675508	99034
1899	30936	1803787	1803787	1610155	143127
1900	66681	2028085	2028085	1642389	321451
1901	51233	1955994	1955994	1586742	318995
1902	37371	1978525	1978525	1627970	307568
1903	48049	2346801	2346801	1918237	347314
1904	95053	2333221	2333221	1841131	401211
1905	81091	2220132	2220132	1728078	384268
1906	83971	2853261	2853261	1893917	889729
1907	83223	3143343	3143343	2038487	1041543
1908	93458	3201077	3201077	1997834	1147660
1909	84802	3335217	3335217	2056420	1201468
1910	93224	2880322	2880322	1840707	955296
1911	23850	3802017	3802017	1399344	2330837
1912	160208	3629490	3629490	1294455	2259423

1913	1545412	4146052	4146052	2365211	1697131
1914	-	-	-	-	-
1915	189034	3468370	3468370	2050	3428003
1916	369817	3551109	3551109	2208	3440225
1917	383194	3790836	3790836	1203	3790836
1918	462676	3903923	3903923	303	3842462
1919	458888	3100305	3100305	59701	2936572
1920	437011	2782522	2782522	359147	2259211

Source : Annuaires statistiques de la Ville de Paris, années 1891-1920.

2. Denrées alimentaires :

Tableau 72. Trafic des céréales et des alcools dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes).

Années	Total des chargements de céréales	Total des déchargements de céréales	Trafic total des céréales	Total des chargements d'alcools	Total des déchargements des alcools	Trafic total des alcools
1891	62192	361718	423910	3914	310125	314039
1892	87941	278656	366597	1404	310145	311549
1893	40321	362156	402477	18787	289626	308413
1894	84512	416478	500990	13385	236327	249712
1895	91488	267105	358593	10853	196571	207424
1896	89263	296071	385334	15837	286793	302630
1897	63772	332348	396120	19388	294772	314160
1898	58361	415903	474264	19714	288396	308110
1899	51926	321100	373026	22045	303745	325790
1900	49057	345091	394148	14873	264656	279529
1901	42647	387109	429756	11055	167200	178255
1902	35702	267045	302747	12919	170784	183703
1903	30329	245540	275869	11069	225506	236575
1904	55823	240601	296424	16816	284678	301494
1905	36949	292608	329557	15970	258218	274188
1906	31609	319034	350643	16985	265216	282201
1907	36727	284281	321008	20197	243914	264111
1908	33997	213045	247042	18036	262108	280144
1909	51122	240811	291933	22064	224951	247015
1910	35437	288726	324163	15621	217779	233400
1911	33347	422803	456150	12649	284204	296853
1912	38736	269609	308345	14780	282029	296809
1913	38327	319880	358207	15281	225146	240427
1914	-	-	-	-	-	-
1915	2551	290306	399555	2420	111468	133708
1916	1061	499875	557868	2700	98008	115689
1917	3973	334107	458446	5445	66182	117963
1918	3280	340192	516055	11747	16467	77187
1919	17643	472197	489840	18342	146220	164562
1920	1056	349807	350863	14812	103742	118554

Source : Annuaires statistiques de la Ville de Paris, années 1891-1920.

Tableau 73. Trafic des céréales sur la Seine en amont de Paris dans le département de la Seine 1891-1920.

Années	Céréales provenant de l'Yonne, Saône et Rhône	% au trafic total des céréales dans le département de la Seine	Céréales en provenance de la Haute-Seine	% par rapport au trafic total des céréales dans le département de la Seine	Trafic total des céréales dans le département de la Seine
1891	40659	11%	86474	24%	361718
1892	24999	9%	86157	31%	278656
1893	7389	2%	82070	23%	362156
1894	15845	4%	91700	22%	416478
1895	17824	7%	82107	31%	267105
1896	15885	5%	81693	28%	296071
1897	18118	5%	86482	26%	332348
1898	11873	3%	84969	20%	415903
1899	20025	6%	104851	33%	321100
1900	22763	7%	117436	34%	345091
1901	22330	6%	81764	21%	387109
1902	19630	7%	78074	29%	267045
1903	19302	8%	77239	31%	245540
1904	19112	8%	83810	35%	240601
1905	22846	8%	76109	26%	292608
1906	20312	6%	74160	23%	319034
1907	22623	8%	71956	25%	284281
1908	17233	8%	66121	31%	213045
1909	25268	10%	58576	24%	240811
1910	20740	7%	52150	18%	288726
1911	15524	4%	67101	16%	422803
1912	12344	4%	85967	28%	308345
1913	11718	3%	85271	24%	358207
1914	-	-	-	-	-
1915	20579	5%	107135	27%	399555
1916	10026	2%	74688	13%	557368
1917	8956	2%	126025	27%	458446
1918	15667	3%	181580	35%	516055
1919	7753	2%	37904	8%	489840
1920	5566	2%	138815	40%	349807

Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, 1891-1920.

Tableau 74. Trafic des sucres et des mélasses dans le département de la Seine 1891-1920.

Années	Chargements vers la Basse-Seine	Chargements vers l'Oise, canaux du Nord	Déchargements de sucres, mélasses, etc. en provenance de la Basse-Seine	Déchargements de sucres, mélasses, etc. en provenance de l'Oise, canaux du Nord	Chargements de sucres, mélasses, etc.	Déchargements de sucres, mélasses, etc.
1891	25785	25117	10909	47722	65043	87754
1892	21395	29785	11619	74253	75592	109874
1893	59155	24634	6757	57858	107190	89394
1894	47736	21134	1194	58567	87318	97087
1895	24719	23468	13129	86128	76542	125060
1896	23234	23758	11246	51935	75425	88558
1897	53264	21293	6412	24958	104824	63005
1898	27658	24727	87907	8860	79101	136790
1899	71134	33131	9217	63387	142437	115796
1900	67632	19270	5883	71827	123977	129217
1901	65427	18720	6938	58611	120146	112850
1902	26198	10890	15427	114678	74570	170784
1903	19051	10476	10196	100797	72664	153819
1904	55373	16842	8973	80552	125767	127993
1905	38091	12812	13464	95244	86347	152856
1906	34778	5530	13854	80548	91360	130583
1907	19624	41983	14083	41871	91373	90073
1908	23970	2065	15791	102563	61082	154953
1909	26300	6712	19622	90547	78279	141348
1910	16949	1359	53962	27487	103140	159588
1911	16114	1022	39922	89118	70337	158789
1912	13111	3343	118176	72712	72755	231660
1913	15900		26780	96611	86518	164981
1914	-	-	-	-	-	-
1915	5046	24297	141775	0	24297	180620
1916	6513	0	203040	0	25063	248347
1917	1935	56	167846	0	9170	198278
1918	11747	0	73508	0	16413	97375
1919	3383	0	172484	0	11558	197174
1920	4148	1451	132871	6291	15394	168750

Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, 1891-1920.

Tableau 75. Trafic des sables, cailloux et assimilés dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes).

Années	Chargements vers la Haute-Seine	Chargements vers la Basse-Seine	Déchargements en provenance de Haute-Seine	Déchargements en provenance de Basse-Seine	Total Haute-Seine	Total Basse-Seine
1891	121925	57802	1084285	217226	1206210	275028
1892	80701	46378	1096103	179397	1176804	225775
1893	83313	169867	1238176	134002	1321489	303869
1894	148387	78476	1308131	276190	1456518	354666
1895	189050	231262	1461111	184817	1650161	416079
1896	171517	250501	1436696	196060	1608213	446561
1897	371843	82513	1358893	344239	1730736	426752
1898	767814	75959	666345	366172	1434159	442131
1899	1617996	113040	2002088	511400	3620084	624440
1900	270986	111711	1693942	206926	1964928	318637
1901	705531	90473	1399336	155286	2104867	245759
1902	997945	116387	1179843	1543303	2177788	1659690
1903	1284123	192900	1570665	487007	2854788	679907
1904	1246431	2349411	1502114	272761	2748545	2622172
1905	1639905	359164	1589233	431398	3229138	790562
1906	1908304	325351	1629751	370041	3538055	695392
1907	1981879	251166	2336956	1635865	4318835	1887031
1908	1478503	204165	1316215	300703	2794718	504868
1909	1852236	188808	1746789	269451	3599025	458259
1910	1335829	228145	1493633	355771	2829462	583916
1911	2011622	317571	1758953	521869	3770575	839440
1912	2170151	449151	2170151	616262	4340302	1065413
1913	2328423	463737	2328423	526253	4656846	989990
1914	-	-	-	-	-	-
1915	596835	145318	677456	193636	1274291	338954
1916	328698	89967	850798	149024	1179496	238991
1917	229547	69686	738636	116992	968183	186678
1918	210647	61889	597051	84959	807698	146848
1919	326805	92082	120793	234034	447598	326116
1920	238412	83977	984116	473749	1222528	557726

Source : Annuaire statistique de la Ville de Paris, 1891-1920.

B. Statistiques du Ministère des Travaux publics.

1. Port de Paris.

Tableau 76. Trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements	Houilles	Matériaux de construction	Engrais	Produits métallurgiques	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires
1884	5337121	1112692	1991936	695763	186700	117973	685252
1885	4749270	636307	1745649	797592	210633	109778	661105
1886	5455161	1024908	1810586	804895	236728	106847	746252
1887	5578735	1148145	1903783	755141	293633	112891	749800
1888	5847719	1233459	1874762	723149	328696	156352	800748
1889	6146916	1268706	1945671	902529	343758	160634	775809
1890	6345233	1327988	2206055	835633	351131	183665	761095
1891	6878276	1324222	2446436	838819	318855	246725	979080
1892	6511486	1297663	2296232	884634	333181	221181	221411
1893	6465032	1244453	2205039	968098	397969	248598	894994
1894	6823283	1508566	2298688	9577768	406929	334578	869147
1895	6937714	1520046	2538756	941459	356168	350965	750612
1896	6937714	16550861	2585830	931842	399746	310081	811235
1897	7923795	1706990	2957084	993213	405318	320939	884231
1898	9164825	1701361	3918234	1034288	451954	441891	1024829
1899	10481483	1733936	5408678	982988	459245	412234	955446
1900	9301491	2186759	3729864	1040120	441460	424493	885870
1901	8900684	-	-	-	-	-	-
1902	9238056	1830489	4310264	871129	323874	425275	798850
1903	9857146	2070237	4751366	831040	357587	406174	772770
1904	10030830	2109508	4682498	793000	291072	440754	945080
1905	10202828	2063280	5056882	565000	332222	484919	946838
1906	10525136	2216440	4676681	908327	336517	496494	1094065
1907	10845558	2587882	4975483	936000	295653	490577	877187
1908	10940525	2563039	4832371	810772	317213	484064	841583
1909	10940525	2651922	4753871	895000	349300	535414	892389
1910	10330758	2217976	5098537	814442	271411	437063	842751
1911	13035259	2942029	6375435	848000	352641	505976	1261516
1912	13708206	2960214	7124385		333891	540630	1099742
1913	15208085	3209992	8446044	874298	306401	559509	1036086

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.

2. Dans la traversée de Paris (5^e section à partir de 1883).

Tableau 77. Houilles et céréales dans la traversée de Paris 1883-1913 (en tonnes).

Années	Houilles			Céréales			Trafic total
	Descente	Remonte	Total	Descente	Remonte	Total	
1883	79879	489879	568955	130052	261234	391286	3513445
1884	92937	412342	505279	130427	321238	451665	3524081
1885	67388	426307	493695	126085	294235	420320	3457163
1886	81189	485313	566502	129580	446942	576522	3671098
1887	91532	643506	735038	141770	484006	625776	3955946
1888	75342	719460	794802	183534	505485	689019	4316743
1889	66594	747830	814424	169099	501531	670630	4514033
1890	78704	828834	907538	198287	463204	661491	4734650
1891	64471	862481	926952	255608	647513	903121	5280846
1892	103887	735132	839019	221926	533232	755158	4889290
1893	88906	787044	875950	189735	547952	737687	4834840
1894	66654	886782	953436	207578	483692	691270	5050742
1895	45884	909418	955302	249904	306198	556102	5261847
1896	61433	990824	1052257	229297	420853	650150	5467431
1897	73714	1104220	1177934	211117	499625	710742	6162263
1898	47155	1172377	1219532	210499	601226	811725	7315134
1899	48965	1173762	1222727	256727	466209	722936	8711254
1900	64162	1576219	1640381	280291	399362	679653	7494037
1901	53115	1538491	1591606	280317	378882	659199	7180160
1902	39265	1353139	1392404	239348	335911	575259	7511821
1903	76703	1552874	1629577	225493	375696	601189	8244465
1904	109101	1483390	1592491	277205	412298	689503	8250045
1905	117971	1434419	1552390	296655	433464	730119	8402404
1906	98830	1477904	1576734	293281	555710	848991	8401580
1907	116019	1859283	1975302	246022	399020	645042	8773135
1908	87298	1897400	1984698	214046	451607	665653	8662564
1909	93402	1857271	1950673	222710	468354	691064	8750769
1910	50270	1471772	1522042	144894	431510	576404	7981945
1911	102824	1972329	2075153	197258	808956	1006214	10449227
1912	141784	2042654	2184438	182107	672504	854611	11265405
1913	107817	2159686	2267503	185950	586568	772518	12558436

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.

Tableau 78. Trafic par matières première dans la 5^e section de la Seine (traversée de Paris) 1883-1913 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements	Houilles	Matériaux de construction	Engrais	Produits métallurgiques	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires	Machines
1883	3513445	568955	1502536	342240	165968	39307	391286	12878
1884	3524081	505279	1441657	301391	147895	55802	451665	16251
1885	3457163	493695	1366462	536613	147455	45448	420320	17225
1886	3671698	566502	1245708	582431	194027	60756	576522	8203
1887	3955946	735038	1339405	550148	233599	78745	625776	4431
1888	4316743	793802	1456498	567268	283525	118409	689019	2411
1889	4514033	814424	1527922	644163	295682	122282	670630	924
1890	4734650	907538	1691304	595375	304966	139330	661491	2434
1891	5280846	926952	1945566	563889	283171	215770	903121	5531
1892	4889290	839010	1839019	631980	294207	199309	755158	5900
1893	4834840	875950	1728199	664240	324558	208971	737687	4000
1894	5050742	953436	1888669	694835	326115	265270	691270	3039
1895	5261847	955302	2204657	699345	305730	259376	556102	2413
1896	5467431	1052257	2175500	680861	343143	264384	650150	4220
1897	6162263	117934	2574225	709440	362700	271360	710742	2956
1898	7315134	1219532	3507232	729877	401052	305063	811725	3000
1899	8711254	1227727	50306634	654034	412148	310371	722936	2885
1900	7494037	1640381	3342568	667499	406883	367544	679653	3649
1901	7180160	1591606	3189496	602433	343509	338596	659199	65660
1902	7511821	1392404	3887437	549084	292943	342276	575259	86044
1903	8244465	1629577	4299180	537131	323616	381886	601189	127050
1904	8250045	1592491	4292142	477986	235704	400462	689503	141453
1905	8402404	1552390	4637092	292837	216299	419914	730119	149631
1906	8401580	1576734	4287492	494920	244371	407142	848991	138724
1907	8773135	1975302	4588067	421761	237970	394663	645042	149414
1908	8662564	1984698	4430062	371124	244448	423066	665653	167502
1909	8750769	1950673	4303488	411550	285553	456247	691064	204000
1910	7981945	1522042	4550295	325543	187022	358489	576404	151077
1911	10449227	2075153	5763056	383501	264230	388944	1006214	159000
1912	11265405	2184438	6532368	431564	245957	436487	854611	153199
1913	12558436	2267503	7855381	414753	208666	459859	772518	169120

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.

3. Haute-Seine.

Tableau 79.

a) Trafic de la 4^e section de la Seine 1883-1913 par matériaux (en tonnes)

Années	Poids total des chargements	Chargement moyen	Descente	Remonte	Bois	Flottage
1883	2608802	157	2175833	432969	328697	50074
1884	2553487	149	2175833	432969	304531	39976
1885	2311008	147	1895230	415778	316570	22250
1886	2526116	156	1922847	603269	344558	29247
1887	2845971	160	2083463	762508	331784	48375
1888	3041879	168	2167726	874153	318714	3549
1889	3239213	170	2217396	1021817	312571	3283
1890	3585086	164	2422403	1162683	321680	4022
1891	4018944	178	2754241	1264703	348980	1842
1892	3943294	180	2741627	1201667	314200	2964
1893	3856980	184	2630878	1226102	292828	41582
1894	4173281	189	2767324	1405957	286475	32718
1895	4456739	194	3040126	1416613	313449	29071
1896	4397568	197	2942605	1454963	314014	33742
1897	5009032	211	3131259	1877773	340554	38962
1898	6228407	213	1473367	2709566	375740	29784
1899	7568117	220	4164715	3403402	334713	34089
1900	6496304	222	3942061	2554243	415006	17146
1901	6226121	229	3340648	2885473	397998	13702
1902	6595052	225	3673908	2921144	374975	12092
1903	7343496	229	3880461	3463035	390661	7792
1904	7194318	231	3937308	3257010	401208	6378
1905	7788462	239	4191134	3597328	404334	5152
1906	7849994	251	4081822	3768172	368017	4965
1907	7871183	252	4114425	3756758	291228	3294
1908	7090471	228	3460961	3629510	327536	2253
1909	7927752	250	3991028	3936724	326977	2613
1910	7265933	254	3601496	3664437	305134	5120
1911	8146276	246	4158978	3987298	317171	966
1912	8601552	244	4465346	4136206	302799	235
1913	9602997	267	4762137	4840860	293785	300
Croissance pendant la période	268%	70%	119%	1018%	-11%	-99%

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.

Tableau 80. b) Trafic de la 4^e section de la Seine par matériaux 1883-1913 (en tonnes).

Années	Poids total des chargements	Houilles	Matériaux de construction	Engrais	Produits métallurgiques	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires	Machines
1883	2608802	159770	1525294	85579	119913	27192	218272	13180
1884	2553487	189110	1438062	90977	304531	41865	230419	15011
1885	2311008	136124	1313978	80700	98149	32417	231700	25436
1886	2526116	202135	1314204	115832	145209	56623	308725	3314
1887	2845971	266628	1483502	331784	158959	93415	212223	1603
1888	3041879	295575	1581775	119085	184477	129884	364885	2031
1889	3239213	343333	1713736	119575	199501	136044	375834	1353
1890	3585086	350818	1969334	134644	232898	134101	393376	2434
1891	4018944	361134	2214856	159528	218949	160813	503460	3779
1892	3943294	402184	2169220	161025	218457	141349	480267	7507
1893	3856980	430459	2069058	196956	244443	149503	422877	6151
1894	4173281	481104	2307137	227260	236881	166032	428757	3386
1895	4456739	479474	2595038	230679	243559	166699	392086	2987
1896	4397598	500565	2458988	278468	254148	164920	360714	3019
1897	5009032	611195	2881903	260811	261965	198079	415174	1505
1898	6228407	632967	3915081	285534	305472	219474	488504	2000
1899	7598117	686356	5283771	273355	284883	22297	442668	2885
1900	6496304	981660	3854635	277542	293018	222460	426685	1079
1901	6226121	894455	3886657	251659	183540	205578	663992	22607
1902	6595052	766913	4336669	255526	177351	246977	375273	48236
1903	7343496	931814	4829274	263280	199624	276173	382140	59093
1904	7194318	905890	4583554	274707	183395	292625	445044	96105
1905	7788462	924884	5185777	283362	191185	298379	405632	81443
1906	7849994	881412	5386645	275194	173035	293373	397352	65476
1907	7871183	866672	5523221	226097	236184	246480	404083	61136
1908	7090471	1017128	4394748	311432	243120	279276	436696	62573
1909	7927752	893247	5467504	249537	163324	307321	385414	106986
1910	7265933	821562	5040773	247521	153817	239433	576404	67742
1911	8146276	858511	5700575	284428	153355	328149	412980	86222
1912	8601552	968391	6203072	89091	150996	323342	493583	67316
1913	9602997	1087091	6590666	280855	191963	365890	646797	82501
Croissance sur toute la période	268%	580%	332%	228%	60%	1246%	196%	526%

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.

4. Basse-Seine :

Tableau 81. Trafic par matériaux de la 7^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes)

Années	Poids total des chargements	Chargement moyen d'un bateau	Houilles	Matériaux de construction	Produits industriels	Produits agricoles et denrées alimentaires	Industrie métallurgique
1881							
1882	2281184						
1883	2290862	164	1028185	451599	63985	451749	99550
1884	2348881	184	1112302	355699	79539	522593	107369
1885	2441985	177	1211566	324373	83873	498915	121575/3
1886	2762803	214	1271630	417181	45292	470307	130068
1887	3038727	223	1390930	458182	44368	515628	152493
1888	3194213	232	1433520	433653	47121	562862	4075
1889	3207771	225	1475497	422334	97362	483887	155854
1890	3254108	223	1571923	381430	140631	599361	160101
1891	3550937	224	1612599	422938	208659	828079	170777
1892	3468113	224	1632061	420614	98300	581125	150234
1893	3584498	231	1612206	430119	177840	815603	232220
1894	3871770	232	1822558	434073	216959	816562	220670
1895	3789505	234	1933528	405330	195328	636095	212310
1896	4038785	236	2052825	406224	210883	721734	237183
1897	4448466	243	2288355	508639	217574	736449	248997
1898	4688311	280	2340214	458595	-	-	-
1899	4497356	247	2323873	452148	223398	766365	236639
1900	4966029	256	2800740	460764	226308	719186	218873
1901	4138417	250	2624818	463132	232597	401731	143895
1902	4631196	250	2586199	530153	226274	570498	167442
1903	5121498	249	3015680	618954	255052	537983	136229
1904	5442965	252	2983009	659484	277596	692485	139707
1905	5540782	253	3022535	696952	311580	698458	137053
1906	5970816	267	3580092	554315	341880	711040	178617
1907	6457632	268	3960726	702743	351096	642954	155818
1908	6625410	268	4058607	706694	368263	653942	187212
1909	6854696	267	4202400	716450	414194	649986	145348
1910	5998309	267	3488264	759457	339374	683705	137661
1911	7966033	274	4713308	989127	412353	1007386	291656
1912	7651835	276	4433224	1100292	442208	795517	193766
1913	8660488	274	5244034	1169047	549926	788788	199347

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.

Tableau 82. Trafic de la 7^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes)

Années	Poids total des chargements	Descente	Remonte	Engrais	Bois	Machines
1883	2290862	303224	1987638	14871	110605	6537
1884	2348881	327330	2021551	16925	88797	8919
1885	2441985	321866	2120119	30503	84416	12450
1886	2762803	372727	2390076	36670	77710	1618
1887	3038727	415331	2622396	45611	99686	960
1888	3194213	429694	2764519	38729	136079	226
1889	3207771	493989	2713782	58988	115704	2442
1890	3254108	528049	2726059	74777	145039	406
1891	3550937	587917	2936020	66720	216974	1483
1892	3468113	556710	2911403	81179	177656	3537
1893	3584498	595724	2988774	95933	196928	2857
1894	3871770	637253	3234517	119579	227076	2387
1895	3789505	655928	3133557	136790	257096	2395
1896	4038785	691476	3347309	120828	272019	3992
1897	4448466	750420	3698046	145407	290357	2823
1898	4688311	693097	3975214	143568	310724	3000
1899	4497356	729382	3767974	166974	314084	3708
1900	4966029	798610	4167419	195515	322447	8095
1901	4138417	819717	3860096	187270	302840	53986
1902	4631196	783960	3847236	192172	270457	57529
1903	5121498	785355	4336143	165305	277530	78385
1904	5442965	1046272	4396693	262110	317236	78129
1905	5540782	1082075	4458707	233755	307728	113513
1906	5970816	910255	5060561	172495	294673	112596
1907	6457632	986415	5471217	216365	304125	92011
1908	6625410	876385	5749025	243624	278551	104401
1909	6854696	947424	5907272	286937	279081	110728
1910	5998309	838348	5159961	216963	212985	87331
1911	7966033	1078308	6887725	213123	306038	87290
1912	7651835	1166051	6485784	288729	271757	96633
1913	8660488	1115837	7544651	291656	283525	91912
Croissance 1883-1913	278%	268%	280%	1861%	156%	1306%

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.

Tableau 83. Trafic des houilles et céréales sur la 8^e section de la Seine 1883-1913 (en tonnes).

Années	Houilles			Céréales			Trafic total	Total agricole Paris
	Descente	Remonte	Total	Descente	Remonte	Total		
1883	40300	93527	133827	40113	311788	351901	980472	391286
1884	56003	82119	138122	32065	399715	431780	1119001	451665
1885	71167	95971	167138	20020	359751	379771	1035384	420320
1886	107381	64637	172018	56238	414307	470307	1239720	576522
1887	129379	72622	202001	52410	491224	534634	1389775	625776
1888	111936	67315	179251	53381	598220	651601	1540195	689019
1889	141995	68009	210004	63650	496703	560353	1504940	670630
1890	108577	184037	292614	84723	472442	557165	1509551	661491
1891	98090	151500	249590	78057	641666	719723	1694334	903121
1892	94787	96528	191315	77049	540147	617196	1460650	755158
1893	105042	78321	183363	88489	590229	678718	1575693	737687
1894	139825	84807	224632	84412	559806	644218	1618655	691270
1895	166548	99897	266445	80711	372959	453670	1462052	556102
1896	201854	116110	317964	74224	511370	585594	650150	650150
1897	156339	147794	304133	86271	541945	628216	710742	710742
1898	141029	133436	274465	51035	775380	908391	1918217	601226
1899	101340	242769	344109	93557	518337	611894	1793379	722936
1900	84707	534084	618791	96311	486257	582568	2054284	679653
1901	89464	448768	538232	10929	445147	554416	1867209	659199
1902	109794	415048	524842	58039	368772	426811	1725405	575259
1903	120953	443152	564105	50473	374468	424941	1841089	601189
1904	150482	138236	666890	124861	437998	562859	2164316	689503
1905	147462	498631	646093	78278	510946	589224	2226247	730119
1906	132563	1121918	1254481	64695	541654	606349	2864182	848991
1907	132932	1287883	1420815	63024	504829	567853	3014500	645042
1908	161507	1367312	1528819	45928	297944	343872	3191716	665653
1909	166662	1452630	1619292	63096	479282	542378	3238560	691064
1910	147314	1143850	1291164	35939	524559	560498	2818378	665653
1911	173621	1546492	1720113	50120	772352	822472	3777612	1006214
1912	181117	1391736	1572853	50064	622371	672435	3465997	854611
1913	165863	1860074	2025937	43452	618945	662397	4054536	772518

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.

Tableau 84. Comparaison des trafics de combustibles minéraux dans la 8^e section de la Seine, sur l'Oise et dans la traversée de Paris 1883-1913 (en tonnes).

Années	Houilles dans la 8 ^e section de la Seine	Houilles sur l'Oise de Janville à la Seine	Trafic des houilles à Paris
1883	133827	1297238	568955
1884	138122	1611384	505279
1885	167138	2259925	493695
1886	172018	1764527	566502
1887	202001	1914278	735038
1888	179251	1940582	794802
1889	210004	2032807	814424
1890	292614	1714742	907538
1891	249590	1662602	926952
1892	191315	1756284	839019
1893	183363	1729817	875950
1894	224632	1979553	953436
1895	266445	2106400	955302
1896	317964	2259925	1052257
1897	304133	2368511	1177934
1898	274465	2406000	1219532
1899	344109	2312794	1222727
1900	618791	2482922	1640381
1901	538232	2381852	1591606
1902	524842	2390549	1392404
1903	564105	2826955	1629577
1904	666890	2738671	1592491
1905	646093	2749442	1552390
1906	1254481	2698321	1576734
1907	1420815	3018603	1975302
1908	1528819	3024612	1984698
1909	1619292	3119872	1950673
1910	1291164	2803709	1522042
1911	1720113	3512766	2075153
1912	1572853	3393535	2184438
1913	2025937	3514485	2267503

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.

CHRONOLOGIE SOMMAIRE:

29 floréal an X (19 mai 1802) : promulgation du décret ordonnant la construction du canal de l'Ourcq.
10/06/1818 : Ordonnance Royale abandonnant pour 99 ans à partir de 1^{er} janvier 1823 les péages et revenus, à la *Compagnie des Canaux de Paris*.
Lois du 5 août 1821 et du 14 août 1822 définissant deux axes de réforme : création de nouvelles voies navigables (quelques milliers de kilomètres) et standardisation de l'ensemble des voies selon un gabarit unique : le gabarit Becquey (longueur utile : 30,40 mètres ; largeur utile : 5,20 mètres ; mouillage : 1,60 mètres ; hauteur sous ouvrage : 3 mètres).
1822 : Ouverture à la circulation du canal de l'Ourcq.
1^{er} mars 1822 : Arrêté préfectoral rendant définitive la concession du canal Saint-Martin à la compagnie Vassal (99 ans à compter du 1^{er} janvier 1823)
3/05/1822 : Le préfet de la Seine, M. de Chabrol, pose la première pierre pour la construction du canal Saint-Martin.
1824 : Le port de La Villette communique avec la rivière de l'Ourcq et le canal Saint-Denis.
4 novembre 1825 : Inauguration par Charles X du canal Saint-Martin.
27/02/1832 : Ordonnance royale autorisant les entrepôts dans les villes intérieures.
29/07/1833 : Inauguration du canal Saint-Martin, le roi Louis-Philippe pose la première pierre.
1/04/1834 : Ouverture du canal Saint-Martin pour la réception des marchandises.
1834 : Ouvertures de l'entrepôt des Marais sur le long du canal Saint-Martin et de l'entrepôt de l'Ile-des-Cyignes.
Premier barrage à fermettes métalliques articulées par des crapaudines scellées dans un radier construit dans le fond de la rivière sur l'Yonne à Basseville.
Août 1837 : Ouverture de la ligne de chemin de fer Paris-Saint-Germain-en-Laye, puis en septembre 1840 celle de Paris à Corbeil.
1838-1839 : mise en place du barrage mobile de Bezons.
11 mars 1842 : Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France
2 mai 1843 : Inauguration du chemin de fer de Paris à Orléans
3 mai 1843 : Inauguration de la ligne de Paris à Rouen.
7 janvier 1846 : ouverture du tronçon Paris-Pontoise (en fait, Paris-Épluches à Saint-Ouen-l'Aumône, première gare de Pontoise)
21/03/1848 : Décret définissant l'expression « magasins général », les dépositaires pour le compte d'un tiers peuvent désormais remettre aux déposants un récépissé.
1/10/1854 : Ordonnance de police supprimant le Chef des ponts
1854 : Création de la Compagnie des Magasins généraux.
1855 : Suppression du Chef des ponts.
Décret du 29 août 1857 décidant l'ouverture du boulevard Prince-Eugène (actuellement boulevard Voltaire).
1858 : Dédoubllement du récépissé et du warrant.
Décret du 30 avril 1859 : abaissement du canal Saint-Martin déclaré d'utilité publique pour permettre l'exécution du boulevard Prince-Eugène. Le décret autorise les travaux de couverture du canal Saint-Martin entre la rue Rampon la Bastille sur 1,6km. Réclamation d'un arrangement à l'amiable par la compagnie concessionnaire qui se jugea expropriée pour cause d'utilité publique.
12 septembre 1859 : réclamation d'une indemnisation de 6 000 000 francs.
1^{er} novembre 1859 : début des travaux d'abaissement du canal Saint-Martin.
23 janvier 1860 : traité de libre-échange avec la Grande-Bretagne.
4 novembre 1859 : réunion à l'Hôtel de Ville au sujet de la rétrocession du canal Saint-Martin
31 août 1860 : acceptation du conseil municipal des propositions d'arrangement de la compagnie concessionnaire concernant la rétrocession du canal Saint-Martin.
9 juillet 1861 : signature d'un traité entre le baron Eugène Haussmann, préfet du département de la Seine et MM. Alexis Vavin notaire honoraire, ancien député, Frédéric Adolphe Mercuard, banquier, et Antoine, Louis, Christophe Dupin, président de la Compagnie. La Ville doit payer la somme totale de 1 338 000 francs pour compenser la perte causée par l'interruption de la navigation. Pour prix de l'abandon de tous ses droits pour la période restant à courir, la Ville devra verser 61 annuités de 180 000 francs payables à partir

du 16 janvier 1862. La compagnie concessionnaire remet le canal à la Ville.

15 novembre 1862 : la Ville remet à la Compagnie 3 590 bons de liquidation au porteur de 949 franc chacun à 5% l'an jusqu'au terme du remboursement.

1862 : fin de travaux d'abaissement du canal Saint-Martin.

1865 : Abolition de la règle du passavant, les mariniers ne sont plus désormais astreints à stationner dans les gares d'approches.

1869 : fondation de la Société des Batelleries réunies (restructurée en 1891)

1876 : Création de la Société anonyme de tournage et de remorquage de l'Oise administrée par les frères Frédéric et Gustave Williams.

20 juin 1876 : Signature du traité de rachat achevé des canaux concédés par la ville de Paris entrant en jouissance à partir du 1^{er} janvier 1876. Le service municipal prend en main l'exploitation le 1^{er} juillet. La ville entreprend d'importants travaux de remise en état, voire de reconstruction des installations.

8 décembre 1876 : Création par décision ministérielle d'un raccordement entre le PLM et la voie fluviale à Bercy.

5/08/1879 : Programme Freycinet.

1880 : Suppression des droits de navigation.

1883-1886 : agrandissement du port du « bassin élargi » de la Villette entre le Rond-Point des canaux et le Pont de Crimée, extension s'élevant à 30 m. Approfondissement par dragage du bassin de 2 à 3,20m. Divers travaux de réfection du bassin.

22 janvier 1889 : fondation de la société Piketty, Lenery, Guérin et C^{ie}, société en nom collectif et en commandite simple au capital de 1 060 000.

1891-1892 : Reconstruction de l'écluse de la Villette remplaçant quatre anciennes écluses. Le nombre total d'écluses du canal Saint-Denis passe de douze à sept. Avec une hauteur de plus de 10 m, il s'agit de la plus haute chute d'écluse au monde et conserva la plus importante hauteur de chute en France jusqu'en 1950, avec l'inauguration de l'écluse de Donzère-Mondragon sur le Rhône.

1892-1895 : Reconstruction du canal Saint-Denis et mise à grand gabarit du canal de l'Ourcq entre le rond-point des canaux et la limite de Paris.

1894 : Déclaration d'utilité publique du port de raccordement d'Ivry.

30 avril 1895 : Ordonnance de la préfecture de Police. Elle comprend 153 articles fixant les conditions de la navigation sur les cours d'eaux, canaux et ports dans le ressort de la préfecture.

1894 : Absorption de la Compagnie Le havre-Paris-Lyon créée en 1883 par la Compagnie Lyonnaise de navigation pour former la Compagnie Le havre-Paris-Marseille (H.P.L.M.) qui devient la première entreprise fluviale en France à l'orée du XX^e siècle.

22/12/1903 : Loi Baudin tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables.

1905 : Création des Magasins d'Austerlitz.

Juin-juillet 1908 : Grèves des sablières.

Janvier-mars 1910 : Inondations historiques dans la région parisienne.

1910 : Institution par décret d'une commission chargée de rechercher les causes des inondations et de déterminer les mesures de protection nécessaires.

14/01/1911 : Création d'une seconde commission ministérielle « Paris port de mer » visant à étudier quelles améliorations à apporter au port de Paris.

22/03/1911 : Adoption des conclusions de la commission des inondations.

1915 : Création du port de Bonneuil-sur-Marne.

10/11/1917 : Arrêté instituant la commission « Commission Administrative d'Étude du Port de Paris ».

1922 : Adoption d'un vaste programme d'aménagement du par le département de la Seine.

GLOSSAIRE :

Aide de pont : Celui qui aide à la manœuvre lors du passage d'un bateau sous un pont.

Aller à va l'eau : Aller au fil de l'eau, en descente, sans autre traction que celle de l'eau.

Aller vider : se rendre au port de déchargement.

Amanteau : barre de gouvernail.

Amasse : regroupement de bateaux en attente.

Amont : Côté d'où vient un cours d'eau, sa partie supérieure opposée à la partie inférieure qu'on appelle aval.

Arrivages : trafic ayant son origine hors de la voie, mais qui s'y arrête.

Arche marinière : arche d'un pont par laquelle passent ordinairement les navires.

Aval : Côté vers lequel descend un cours d'eau, à l'inverse de l'amont.

Automoteur : Bateau de navigation intérieure qui peut se déplacer par lui-même, étant doté de son propre moyen de propulsion.

Avalant : bateau qui descend le courant.

Bac à traille : bac que l'on fait évoluer en se servant du courant et d'un cordage aérien joignant les deux rives à relier.

Bachot : petit bateau.

Baissier ou *bassier* : partie de la rivière où la profondeur des eaux demeure faible.

Bajoyer : paroi latérale d'une écluse.

Ballast : Réserve d'eau emmagasinée dans la cale par le marinier afin de servir de lest. r

Banine: toile tendue pour protéger du soleil et masquer la vue.

Banquette : terre-plein employé le plus couramment pour le stockage des bois à brûler et de construction.

Les banquettes étaient soutenues par des murs verticaux ou par des pierres, elles étaient sujettes à des dégradations fréquentes tassement de la terre en arrière des murs ou des pierres de défense, ce qui avait pour résultat de rendre difficile leur approche.

Barrage-éclusé: barrage pourvu d'une écluse pour permettre le passage des bateaux.

Barrage fixe : obstacle artificiel construit transversalement à la rivière de façon à en augmenter la hauteur en amont, mais dont il n'est pas possible de modifier les éléments de bouchure.

Barrage-mobile : barrage amovible permettant de maintenir en amont un mouillage supérieur au mouillage naturel du cours d'eau durant une bonne partie de l'année de façon à faciliter la navigation. Durant les périodes de crues, ce type de barrage est enlevé pour laisser à la rivière sa section naturelle.

Bassinée : ensemble des bateaux contenus dans une écluse lors d'un sassement ; volume nécessaire à une éclusée. *Bassinier* : vider une écluse.

Bateau-écurie : bateau possédant à bord une écurie pour les animaux de halage.

Bateau à laver/lessive ou encore *bateau lavoir*: bateau contenant 24 places (appelées selles).

Besogne : type de bateau ancien à levée naviguant principalement sur l'Oise et la Basse-Seine.

Bureau de tour : service chargé de l'application du tour de rôle pour les artisans bateliers.

Bief : portion d'un cours d'eau, entre deux chutes ; portion de canal entre deux écluses.

Biller : attacher à une courbe de chevaux la corde qui sert à tirer les bateaux sur les rivières. Le contraire est *débiller*.

Bois flotté : bois arrivant à Paris en flottant et qui descend avec le courant depuis l'amont de la capitale.

Bollard : Bitte d'amarrage sur les pousseurs. *Boulard* : Bitte d'amarrage sur les péniches.

Bourse : Réunion périodique des mariniers choisissant des transports selon le système du tour de rôle.

Désigne également le lieu où se déroulent ces séances de bourse.

Bréler : Assembler de manière rigide et solidaire les barges et leur pousseur à l'aide d'un système de câbles et de treuils.

Bureau de tour : Bureau d'affrètement.

Cabotage : Désigne la navigation près des côtes à l'opposé de la haute mer.

Canal latéral : un canal établi dans la vallée d'une rivière dont il suit le cours. Généralement la rivière canalisée fait suite à ce canal.

Canal à bief de partage : canal reliant deux vallées en franchissant une crête. Il porte souvent le nom des deux cours d'eau reliés.

Canal de jonction par dérivation : canal reliant les vallées de deux bassins versants différents, séparés par un relief suffisamment faible pour que le canal se sépare du premier cours d'eau, qui l'alimente, et rejoigne le second en suivant simplement une courbe de niveau jusqu'au point de franchissement de la ligne de partage des eaux, à partir de laquelle il peut descendre vers le second cours d'eau. Plusieurs canaux du nord et la partie sud du canal de Saint-Quentin, de la Somme à l'Oise, fonctionnent sur ce principe. Le canal de la Sauldre, en Sologne, aussi.

Chablage : Passer un pont en remontant le courant du fleuve.

Chadburn : Appareil transmetteur d'ordres aux machines.

Chalans : bateau capable de transporter jusqu'à 600 tonnes de marchandises dans les hautes eaux.

Chambre des portes : partie d'une écluse dans laquelle s'effacent les portes de leur ouverture pour ne pas être accrochées par les bateaux.

Chantier : Emplacement clôturé où les marchands entassent le bois ou le charbon qu'ils ont à vendre.

Charrière : grande barque symétrique à fond plat employée pour les piétons et les animaux pour passer d'une rive à l'autre.

Chef de pont : Personne responsable du passage des bateaux sous un pont.

Chenal de navigation : Ligne de rivière où la profondeur des eaux est la plus grande et que suivent par conséquent les bateaux.

Chômage : Arrêt momentané de la navigation en vue de l'entretien de certaines voies navigables.

Coche d'eau : bateau transportant essentiellement des voyageurs (voire des paquets) en un service régulier d'une ville à une autre.

Col : Le porteur d'eau transporte deux seaux à l'aide d'une corde munie de bretelles qu'il se passe en écharpe autour du cou.

Cotteret : Fagot de bois.

Coupon : La 18^e partie d'un train. Il a 12 pieds de long (3,9m) et 4,55m de large.

Courbe : Une courbe de chevaux désigne un couple de chevaux utilisés pour le halage.

Darse : autre nom pour dire bassin.

Débacler : Faire sortir les bateaux vides d'un port.

Débardeur : Ouvriers chargés de débarquer le bois flotté.

Déchirer : Détruire un bateau hors d'usage. Le *déchireur* est donc celui qui est chargé de *déchirer* les bateaux.

Dérouleuse : Ouvrier chargé de la manutention dans les ports.

Divers : Marchandises générales.

Ducs d'Albe : ensemble de pieux plantés dans le fond d'un cours d'eau de manière à permettre l'accostage d'un navire.

Éclusage : passage d'une écluse. Synonyme de sassement.

Écluse : ouvrage d'art permettant au bateau de franchir en douceur un dénivelé sans quitter l'eau.

Écoutilles : Panneaux recouvrant la cale et protégeant les marchandises qui s'y trouvent.

Entrepôt fictif : Les marchandises séjournaient dans des magasins particuliers. Les préposés de l'octroi effectuaient les vérifications à domicile.

Entrepôt réel : Magasin public et spécialisé pour le dépôt de marchandises qui doivent être soit réexporté, soit réexpédiées. Il était fermé avec deux clés, la première destinée au préposé de l'administration des Douanes, la deuxième étant détenue par un délégué de la Chambre de Commerce.

Étaler : Manœuvre consistant à arrêter le bateau à l'aide de câbles que l'on enroule autour des boullards.

Expéditions : trafic né sur la voie, mais qui franchit les limites.

Fascine : Fagot serré de branchages, employé dans les travaux de terrassement, de fortification, d'hydraulique.

Fil de fer : Câble d'acier filé employé par les marins afin d'amarrer leur péniche.

Flette : bateau de petite taille qui sert d'allège à la besogne.

Flûte de l'Ourcq : Type de bateau spécialement adapté de par ses petites dimensions pour le canal de l'Ourcq, dans sa section hors du département de la Seine.

Foncet : bateau de type ancien navigant sur la Basse-Seine.

Fret : désigne l'ensemble des marchandises constituant la cargaison, soit le prix payé par le client pour le transport effectué.

Gaffe : Perche munie d'un croc et d'une pointe ou de deux crocs pouvant servir à manœuvrer le bateau.

Galiote : type de bateau-poste transportant des voyageurs et paquets sur la Basse-Seine.

Godiller : Manœuvrer une embarcation avec la godille en un mouvement hélicoïdal.

Gords : pêcheries.

Gouvernail : appareil de gouverne d'un bateau.

Gravelaine : petit pont transversal d'une péniche qui permet d'accéder au logement.

Halage : traction d'un bateau à partir d'un rivage, traction qui peut être humaine, c'est ce qu'on appelle le *halage à la bricole* à l'aide d'une large sangle en tissu que le passeur passe en travers de la poitrine, animale ou encore motorisé : soit par un petit locomotive électrique, ou diesel, soit par un camion.

Immatriculer : Quand par une fausse manœuvre un bateau ou un remorqueur heurte un autre bateau par l'arrière ou par l'avant, il *l'immatricule*.

Jauge : volume intérieur d'un bateau.

Lettre de voiture : acte écrit par lequel l'expéditeur informe le destinataire des quantités de marchandises chargées ainsi que des principales conditions du transport.

Lobe du méandre : partie interne du méandre.

Long-jours : haleurs professionnels.

Lunette de gouvernail : Queue amovible du gouvernail se relevant et s'abaissant à volonté.

Macaron : Gouvernail.

Magasin général : Établissement exploité par des personnes de droit privé mettant à la disposition du public des locaux destinés à recevoir des marchandises en vue de constituer une garantie à un prêt. L'ouverture d'un magasin général est soumise au dépôt d'une caution et d'une autorisation préfectorale. Le déposant se voit remettre deux titres, transmissibles par endossement sans sortie du magasin, le récépissé (dont le but est de transférer la propriété de la marchandise) et le warrant (destiné à la marchandise à titre de gage entre les mains du prêteur). Le magasin général a la possibilité d'effectuer une vente publique des marchandises, suivant la demande du propriétaire ou du prêteur, sous le régime des salles de ventes publiques. Le régime des magasins généraux a été créé en 1848, les warrants ont été de leur côté introduits en 1858.

Mail : Appelé aussi *port aux fruits*, il se trouvait le long de la Seine au bas du quai de l'Hôtel de Ville. On y vendait pommes, poires... Les ventes ne s'effectuaient que lors de la saison des récoltes, donc en automne, le restant de l'année il fermait. Les bateaux étaient disposés en *boyard* c'est à dire à la verticale du quai. Il ne disparut qu'en 1914.

Marquise : Timonerie sur la péniche.

Mascaret : Vague remontante du flot de marée.

Matériel : Les mariniers utilisent ce mot afin de désigner l'ensemble constituant leur instrument de travail : bateau, moteur, barge...

Mettre en tour (se) : Se faire inscrire au tour de rôle de la bourse d'affrètement.

Montant : Bateau remontant le courant.

Mouillage : Hauteur d'eau disponible correspondant à la distance verticale entre la surface de l'eau et le fond du chenal de navigation.

Moulin à nefs : Moulin sur l'eau.

Moulin pendant : Moulin doté d'un système permettant d'élever ou d'abaisser la roue selon la hauteur des eaux.

Muid : Ancienne unité de mesure de capacité des liquides, des grains et diverses matières. Elle variait selon les pays et les marchandises, à Paris le muid valait 274 litres pour le vin. Cela désigne une futaille de la capacité d'un muid.

Naviguer à blanc : Naviguer sans remorquer sans remorquer de bateaux.

Naviguer à couple : Lorsque deux péniches sont amarrées côte à côte et naviguent ensemble.

Noüe : Terrain couvert d'eau témoignant de l'existence ancienne d'un bras du cours d'eau.

Part : Une part se compose de coupons, en forme la moitié d'un train.

Passavant : Autorisation pour qu'un bateau obtienne dans une gare d'attente pour se rendre dans un port parisien.

Passé de navigation : Ouverture dans un barrage permettant le passage des bateaux.

Passelis : Digue de retenue des eaux d'un moulin avec un passage des bateaux.

Passer debout : Bateau traversant la capitale sans débarquer de marchandises.

Pattes d'oie : Estacades aménagées aux entrées d'écluse permettant aux bateaux de s'amarrer.

Perrée : Construction en maçonnerie établie pour soutenir le bord d'une rivière.

Pertuis : Ouverture pratiquée à une digue afin de laisser le passage aux bateaux.

Pied : Unité de mesure = 0,3m.

Pilote : Personnel spécialisé dirigeant le bateau dans des endroits difficiles.

Plat-bord : passage étroit situé de chaque côté du bateau et reliant l'avant à l'arrière.

Plumet : Nom donné aux manœuvres travaillant sur les ports pouvant débarquer les marchandises et les porter au domicile des acheteurs.

Pointil : Secteur d'une rivière aux eaux profondes.

Port droit : Port muni d'un quai vertical. Ces murs de quais peuvent être construits en pierres pour les plus anciens, sinon en blocs de béton, ou sur palées en béton armé (c'est à dire un bloc de béton soutenu par des pieux plantés en terre) en palplanches métalliques et en gabione en palplanches métalliques.

Port de tirage : Type de port composé d'une rive où l'on « tirait » les navires. Ce type de port a disparu du fait de l'augmentation du tonnage des navires.

Pousseur ou convoi poussé: ensemble composé par un pousseur chargé de pousser plusieurs barges. Ce type de convoi peut atteindre 5000t aujourd'hui sur la Basse-Seine.

Potamologie: Nom donné parfois à l'hydrologie fluviale.

Prime : Opérations liées à l'action de surveillance de la Douane.

Radier d'une écluse : Fond de l'ouvrage compris entre les deux bajoyers verticaux.

Radoub : Passage au bassin de radoub d'un navire pour l'entretien ou la réparation de la coque. La *cale* ou le *bassin de radoub* sont donc synonymes de *cale sèche*.

Rallonge de gouvernail : Extrémité coulissante de la barre du gouvernail.

Rame : Convoi de péniches.

Ravageur : Le ravageur puise à l'aide d'une longue drague le sable de la rivière pour en extraire les minerais.

Regrat : Vente de détail et de seconde main, de denrées et de produits de consommation.

Risberme: Talus de protection recouvert de fascine au pied d'un ouvrage hydraulique (piles d'un pont, jetée etc.)

Sapins : Bateau fabriqué avec les bois du Nord d'un tonnage de 200 tonnes. Ils chargeaient et remontaient du Havre à Paris sans s'arrêter à Paris.

Sassement : Passage d'un bateau dans une écluse.

Sémaque : Voile d'une péniche.

Surestaries : Indemnités payées au marinier en cas de retard pris au chargement ou au déchargement de son bateau.

Télee : Charge d'un bateau.

Terminal : Équipement portuaire qui sert au chargement ou au déchargement des vraciers, des pétroliers et des minéraliers ; ensemble des installations de pompage et de stockage situé à l'extrémité d'un pipe-line.

Théâtre de bois : Bois empilé afin d'être stocké avant la vente. Chaque catégorie de bois est empilée distinctement.

Tinette : Sceau.

Tirant d'air : Distance verticale mesurée à la surface de l'eau et l'arche d'un pont dans sa partie la plus haute. Il faut distinguer le tirant d'air mesuré au-dessus des plus hautes eaux navigables, c'est à dire pendant les périodes de crue d'un cor d'eau. La différence de mesure peut être effectivement très importante.

Tirant d'eau : Distance verticale mesurée à la surface de l'eau et le fond du bateau.

Tonnage absolu (ou tonnage effectif) : poids des marchandises transportées, autrement dit le nombre de tonnes effectives ayant parcouru telle ou telle voie à toute distance.

Tonnage ramené au parcours d'un kilomètre ou *tonnage kilométrique* : il s'obtient en multipliant les tonnes effectives par la longueur du trajet qu'elles ont respectivement effectué sur la voie considérée.

Tonnage ramené à la distance entière ou *tonnage moyen* : tonnage obtenu en divisant par la longueur de la voie la somme de tonnes kilométriques.

Toise : Unité de mesure = 1,9m.

Touage : Technique pour la remonter un convoi de bateaux reliés à un *toueur*, bateau à fond plat se déplaçant le long d'une chaîne scellée au fond de l'eau et actionnée par une machine à vapeur.

Tour de rôle : Système de répartition des voyages visant à éviter la concurrence entre les artisans bateliers. On l'établit selon l'ordre d'inscription des bateaux sur une liste chronologique en fonction des disponibilités effectives des bateaux. Ce système tend aujourd'hui à disparaître, et devrait complètement disparaître avec la libéralisation des transports fluviaux.

Tractionnés : Tractés.

Trafic intérieur : trafic qui a son point de départ et d'arrivée sur la voie.

Train : Convoi de plusieurs bateaux, radeaux...

Train de bois : Pièces de bois attachées ensemble et flottant sur un cours d'eau. Un train ordinaire à 36 toises de long (4,55m). Un train éclusé est plus petit et reçoit uniquement les dimensions convenables afin de franchir les écluses.

Transit : trafic qui parcourt une voie d'un bout à l'autre.

Trémater : Dépasser.

Veule : Pont arrière ou avant d'une péniche.

Vidanges : Bouteilles vides.

Voie : Quantité de marchandises équivalent à une charretée ordinaire ou environ deux stères de bois = 1 hectolitre ; une voie de charbon de terre = 1,2kg ; une voie d'eau = 30l.

Warrant : Titre à ordre, permettant la constitution d'un gage sur les choses qu'il représente, réalisée sans dépossession du débiteur ou grâce au dépôt du gage dans des magasins généraux.

INDEX DES TABLEAUX :

Tableau 1. Crédit total à ouvrir au service des Ponts et Chaussées.	104
Tableau 2 Activité du port 1899-1903.	108
Tableau 3. Mouvement comparatif aux gares d'Eau d'Ivry et de Charenton à Ivry.	112
Tableau 4. Estimation des recettes et charges du port d'Ivry en 1902.	123
Tableau 5. Nouvelle tarification du port d'Ivry du 10 novembre 1903.	128
Tableau 6. Évolution de l'activité du port d'Ivry 1900-1907.	129
Tableau 7. Réception de houilles des ports de la 6 ^{ème} section en 1892.	138
Tableau 8. Trafic fluvial global et trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes).	147
Tableau 9. Fréquentation et longueur des voies navigables françaises 1847-1913.	148
Tableau 10. Fréquentation des voies navigables : part des lignes principales et secondaires dans l'ensemble du réseau 1872-1913.	149
Tableau 11. Trafic des voies navigables françaises 1847-1913 (tonnes-kilométriques)	150
Tableau 12. Mouvements de la navigation dans tout le ressort de la Préfecture de police 1872-1913 (en tonnes) [tableau reconstitué]	151
Tableau 13. Trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes)	152
Tableau 14. Composition du trafic du port de Paris pendant l'année 1898.	152
Tableau 15. Mouvement de la navigation du port de Paris pendant l'année 1887.	153
Tableau 16. Mouvement de la navigation du port de Paris pendant l'année 1897.	153
Tableau 17. Tonnages effectifs des arrivages à Paris 1843-1853.	154
Tableau 18. Arrivages par provenance en 1853.	154
Tableau 19. Localisation des ports.	154
Tableau 20. Frais à faire pour arriver aux divers entrepôts en 1832:	155
Tableau 21. Trafics des ports dans la traversée de Paris en 1889 (en tonnes).	155
Tableau 22. Trafic de la 5 ^e section de la Seine (traversée de Paris) 1883-1913 (en tonnes).	156
Tableau 23. Tonnages kilométriques des sections de la Seine dans la région parisienne 1882-1913 (en tonnes)	157
Tableau 24. Tonnages moyens des sections sur la Seine dans la région parisienne 1881-1913 (en tonnes)	158
Tableau 25. Tonnages effectifs de divers cours du bassin parisien 1882-1913.	159
Tableau 26. 1. Tonnages de différents canaux 1882-1913 (en tonnes)	159
Tableau 27. 2. Tonnages de différents cours d'eau 1882-1913 (en tonnes)	160
Tableau 28. Comparaison des trafics des canaux parisiens et des ports dans la traversée de Paris (5 ^e section) 1882-1913 (en tonnes).	161
Tableau 29. Trafic des canaux de Paris dressés par les agents municipaux 1867-1913 (en tonnes)	162
Tableau 30. Comparaison canaux de Paris et traversée de Paris uniquement selon les données fournies par la Ville de Paris, 1872-1911.	163
Tableau 31. Trafic des canaux de Paris dressé par les agents du ministère des Travaux publics 1882-1913 (en tonnes).	164
Tableau 32. Tonnages-kilométriques et tonnages moyens des canaux de Paris 1883-1913 (en tonnes).	165
Tableau 33. Produits des canaux de Paris 1867-1914 (en francs courants)	166
Tableau 34. Trafic des canaux de Paris et du bassin de la Villette 1885-1913 (en tonnes)	167
Tableau 35. Mouvement de la navigation 1883-1928 (grands bassins de La Villette)	167
Tableau 36. Composition du trafic du bassin de La Villette en 1884-1885.	168
Tableau 37. État comparatif des bateaux arrivés à la Villette par le canal de l'Ourcq et entrés au canal Saint-Denis pendant les années 1869-1879.	168
Tableau 38. Trafic de l'Yonne 1848-1866.	169
Tableau 39. Trafic du port de Sens 1890-1898.	169
Tableau 40. Trafic de la 2 ^e section de l'Yonne (Laroche-Montereau, 85km) 1883-1913 (en tonnes).	170
Tableau 41. Trafic de la 3 ^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes).	171
Tableau 42. 1. Trafic de la 4 ^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes).	172
Tableau 43. 2. Trafic de la 4 ^e section de la Seine 1874-1913 (en tonnes)	173
Tableau 44. Part des matériaux de construction dans le trafic de la 4 ^e section de la Seine 1883-1913.	174
Tableau 45. Trafic des ports sabliers de la 4 ^e section de la Seine 1886-1910 (en tonnes).	174
Tableau 46. Trafic de la 6 ^e section de la Seine par courants de trafics 1881-1883 (en tonnes).	175
Tableau 47. Trafic par matériaux dans la 6 ^e section de la Seine 1883-1913.	176
Tableau 48. Transports de bois dans la 6 ^e section de la Seine 1883-1913.	176
Tableau 49. Évolution de la part des combustibles minéraux dans la 6 ^e section de la Seine 1883-1913.	177
Tableau 50. Trafic de la 7 ^e section de la Seine 1883-1913	178
Tableau 51. a) Trafic par matériaux sur la 7 ^e section de la Seine 1883-1913 (en tonnes).	178
Tableau 52. b) Trafic par matériaux de la 7 ^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes) (suite).	179

Tableau 53. Tonnages-kilométriques de la 8 ^e section de la Seine 1874-1913.....	180
Tableau 54. Trafic de la 8 ^e section de la Seine 1882-1913 (en tonnes).....	181
Tableau 55. Halage et remorquage sur la Basse Seine, entre Paris et Rouen 1847-1853.....	181
Tableau 56. Liaison Paris Nord de la France 1848-1867 (tonnages-kilométriques)	182
Tableau 57. Tonnages absolus des transports entre Paris et Rouen, Paris et le Nord et le Nord et Rouen 1839-1852.....	182
Tableau 58. Trafic sur la Marne et l'Aisne 1848-1867.	183
Tableau 59. Tonnages ramenés à la distance entière (tonnages moyens) de la voie sur les lignes de Mons à la Seine 1881-1913.....	184
Tableau 60. Tonnage global du canal Saint-Quentin 1878-1913 (93km).	184
Tableau 61. Trafic de l'Oise canalisée (de Janville à la Seine, 104km) 1883-1913 (en tonnes)	185
Tableau 62. Tableau donnant les quantités de houilles extraites et les tonnages de houilles transportés des frontières de la Belgique à Paris par eau de 1882 à 1899 inclus.....	186
Tableau 63. Prix de transport d'une tonne de houille de Lens à Paris de 1878 à 1900 (en francs).	187
Tableau 64. Distribution des Houilles de Valenciennes et de Belgique sorties par la Seine en 1887 :	188
Tableau 65. Distribution des Houilles de Valenciennes et de Belgique sorties par la Seine en 1898 :	188
Tableau 66. Évolution des proportions entre les voies fluviales et les chemins de fer dans le partage des marchandises à Paris 1883-1913 (en tonnes	188
Tableau 67. Répartition intermodales des charbons en région parisienne 1883-1899 (en tonnes).....	189
Tableau 68. Répartition des houilles dans la 7 ^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes)	190
Tableau 69. Tonnages des bois enlevés sur le canal de l'Ourcq et par les chemins de fer 1862-1897	190
Tableau 70. Trafic des houilles dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes).	191
Tableau 71. Comparaison entre les déchargements de combustibles minéraux en provenance des canaux du Nord et de la basse Seine 1891-1920.....	191
Tableau 72. Trafic des céréales et des alcools dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes).....	192
Tableau 73. Trafic des céréales sur la Seine en amont de Paris dans le département de la Seine 1891-1920.....	193
Tableau 74. Trafic des sucres et des mélasses dans le département de la Seine 1891-1920.	194
Tableau 75. Trafic des sables, cailloux et assimilés dans le département de la Seine 1891-1920 (en tonnes)....	195
Tableau 76. Trafic du port de Paris 1883-1913 (en tonnes).	196
Tableau 77. Houilles et céréales dans la traversée de Paris 1883-1913 (en tonnes).....	197
Tableau 78. Trafic par matières première dans la 5 ^e section de la Seine (traversée de Paris) 1883-1913 (en tonnes).	198
Tableau 79.....	199
Tableau 80. b) Trafic de la 4 ^e section de la Seine par matériaux 1883-1913 (en tonnes).....	200
Tableau 81. Trafic par matériaux de la 7 ^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes).....	201
Tableau 82. Trafic de la 7 ^e section de la Seine 1881-1913 (en tonnes).....	202
Tableau 83. Trafic des houilles et céréales sur la 8 ^e section de la Seine 1883-1913 (en tonnes).	203
Tableau 84. Comparaison des trafics de combustibles minéraux dans la 8 ^e section de la Seine, sur l'Oise et dans la traversée de Paris 1883-1913 (en tonnes).	204

TABLE DES MATIÈRES :

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE :	2
I. SOURCES MANUSCRITES :	3
II. SOURCES IMPRIMÉES :	23
III. PÉRIODIQUES :	43
IV. SOURCES STATISTIQUES :	44
V. RESSOURCES ÉLECTRONIQUES :	47
VI. BIBLIOGRAPHIE :	48
ANNEXES :	74
ANNEXE I : LE PORT ET LES HOMMES.....	74
ANNEXE II : RÉALITÉS DE PARIS PORT DE MER : LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME AU XIX ^E SIÈCLE.	85
ANNEXE III : PORT D'IVRY : UNE CONCESSION PRIVÉE DANS L'IMPASSE 1902- 1903 ET UNE IMPOSSIBLE MODERNISATION.....	101
ANNEXE IV. : TRAFIC DANS UNE ZONE EN PLEIN ESSOR INDUSTRIEL : LA PROCHE BANLIEUE AVAL DE PARIS.	137
ANNEXE V : LISTES DE PRÉSIDENTS ET MINISTRES DE DIVERSES INSTITUTIONS.....	139
ANNEXE VI: STATISTIQUES.	147
CHRONOLOGIE SOMMAIRE:	205
GLOSSAIRE :	207
INDEX DES TABLEAUX :	212