

PAUL LÉON

Fleuves
Canaux
Chemins de fer

AVEC UNE INTRODUCTION DE

Pierre BAUDIN

Député, ancien Ministre des Travaux publics.

Quatre planches hors texte.



Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	I
------------------------	---

CHAPITRE I

LES VOIES NAVIGABLES EN FRANCE DEPUIS LA CRÉATION DES CHEMINS DE FER.

Projets d'extension des voies navigables en Europe . .	1
I. — <i>Le réseau navigable au milieu du XIX^e siècle.</i> — Con- traste avec le réseau ferré. Faible mouillage des rivières. Construction défectueuse des canaux. Taxes prohibitives	5
II. — <i>Les phases de la concurrence entre la batellerie et les chemins de fer.</i> — Période d'accord jusqu'en 1852. Formation des grands réseaux et ruine de la batelle- rie (1852-1860). Son relèvement après 1860. Insuffi- sance des chemins de fer : pénurie du matériel; élé- vation et arbitraire des prix (tarifs différents, tarifs d'abonnement, tarifs de saison). Impossibilité d'une concurrence entre les Compagnies. Nécessité de maintenir la navigation intérieure en face du mono- pole des chemins de fer.. . . .	11

CHAPITRE II

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN 1879. LE PROGRAMME DE FREYCINET.

Unification du réseau navigable. Influence des travaux d'amélioration sur les recettes des chemins de fer. Le programme des travaux neufs : voies navigables et ports maritimes. Dissémination des crédits. Échec des principales entreprises.	27
--	----

CHAPITRE III

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN 1901.
LE NOUVEAU PROGRAMME DES GRANDS TRAVAUX.

- I. — *L'extension du réseau navigable.* — Principaux projets : Le canal du Nord. Le canal du Nord-Est et Dunkerque. Les canaux du Rhône à Cette et à Marseille. L'amélioration de la Loire. Solidarité de la batellerie et de la marine marchande. 57
- II. — *L'exploitation du réseau navigable.* — Principe du concours financier des intéressés. Nouveaux groupements des Chambres de commerce. Syndicats de la voie navigable. Réformes de l'exploitation : halage, affrètement, délais de chargement, outillage des ports intérieurs. Formes d'association nécessaires. 56

CHAPITRE IV

LES CANAUX PROJETÉS ET LES RECETTES
DES CHEMINS DE FER.

- Modifications apportées par la Commission sénatoriale au programme de 1901 : suppression des articles de la loi relatifs à l'exploitation; ajournement de plusieurs voies navigables nouvelles. 71
- I. — *Le canal du Nord-Est.* — Objections formulées par les Compagnies de chemins de fer. Insuffisance du trafic probable. Incertitude de la combinaison financière. Résultats économiques : déchet des coques transportés par eau, invasion des houilles étrangères, exportation des minerais nationaux, réduction de prix sans profit pour le consommateur. Grave préjudice causé aux recettes des chemins de fer. Discussion 76
- II. — *Le canal du Nord.* — Objections formulées par les Compagnies de chemins de fer. Comparaison des tarifs et des frets par le transport de la houille de Lens à Paris. Causes de la surélévation des frets dans la région du Nord. Nécessité d'une voie nouvelle et de réformes d'exploitation. Les bases de la combinaison financière et le concours des houillères. 89

CHAPITRE V

LE RACCORDEMENT DU RÉSEAU FERRÉ ET DU RÉSEAU
NAVIGABLE.

Absence de toute jonction entre voies de fer et voies d'eau.	105
I. — <i>L'exploitation des gares d'eau.</i> — Leurs origines anciennes. Leur état actuel : inexécution ou suppression des raccordements. Absence de l'outillage nécessaire. Application de taxes prohibitives. Histoire du port de Roanne.	106
II. — <i>Condition légale des raccordements.</i> — Formule restrictive du cahier des charges des Compagnies. Corrections apportées pour les raccordements sur les lignes nouvellement concédées. Difficultés d'une solution sur les lignes anciennes. Vœux des Chambres de commerce. Préjudice causé au commerce et à l'industrie par la limitation du droit de raccordement.	118
III. — <i>Influence des raccordements sur le trafic des chemins de fer.</i> — Persistance du camionnage entre les gares et les ports, due à l'absence de jonction. Stagnation du trafic. Détournement sur les voies étrangères.	128
IV. — <i>L'amélioration et la création des gares d'eau.</i> — Réseau de l'Est : Gray, Reithel, Saint-Florentin, Sens, Varangeville, Pagny-sur-Moselle, Épinal. — Réseau d'Orléans : Montargis, Saint-Satur, La Guerche, Vierzou, Montluçon, Pont-Vert. — Réseau du P.-L.-M. ; Roanne, Gimouille, Chalon, Chagny, Paray-le-Monial, Dijon, Saint-Jean-de-Losne, Besançon, Lyon, Auxerre, Montereau, Dompierre, Dôle, Avignon, Beaucuire. — Réseau du Nord : Pont-à-Vendin, Don, Port-Vauban, Port-aux-Perches, Lille, Abbeville, Amiens, Cambrai, Valenciennes. — Réseau du Midi : Montauban, Toulouse, Narbonne. — <i>Le port de Paris.</i> — Conclusion	133

CHAPITRE VI

L'OUTILLAGE ÉCONOMIQUE DU RHIN ALLEMAND.

La navigation intérieure en France et l'exemple de l'Allemagne. Le Congrès de Dusseldorf et la navigation du Rhin.	157
I. — <i>La voie et le matériel.</i> — Régularisation du chenal. Batellerie fluvio-maritime : navires de mer et allèges de mer sur le Rhin.	160
II. — <i>Les ports.</i> — Surfaces, tonnages, nature du trafic : le groupe de Ruhrort. — Duisbourg. — Dusseldorf, Cologne et les ports du Mein. — Les ports du Rhin supérieur de Mannheim à Strasbourg	168

CHAPITRE VII

LES CHEMINS DE FER PRUSSIENS ET LA NAVIGATION RHÉNANE.

Le Rhin et la concurrence des ports allemands et hollandais	191
I. — <i>La guerre de tarifs.</i> — Lutte des chemins de fer prussiens contre la navigation du Rhin. Tarifs des ports de mer, tarifs de jonction. Protestation des Chambres de commerce rhénanes. L'intérêt national et l'intérêt des chemins de fer.	197
II. — <i>Les résultats.</i> — Supériorité du Rhin pour l'importation. Pertes subies à l'exportation. Progrès de l'exploitation : centralisation des entreprises. Industrialisation des rives. Nécessité d'une entente entre les chemins de fer et la voie navigable.	210

CHAPITRE VIII

CONCLUSION.

Importance de l'abaissement des prix de transport. Comparaison des chemins de fer et de la navigation intérieure : les tarifs et les frets, l'exploitation, le prix de revient, la subvention de l'État. Avantages inhérents à la batellerie. Durée de ces avantages : éventualité du rachat des chemins de fer par l'État. Préjudice réel causé par la navigation intérieure aux recettes des Compagnies de chemins de fer. Nécessité d'une concurrence. Ses limites.	210
--	-----

TABLE DES MATIÈRES. 259

ANNEXE I

Projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, l'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes. 257

ANNEXE II

Projet de loi présenté par la Commission du Sénat. . . 240

ANNEXE III

Organisation du Comité consultatif de la navigation intérieure et des ports. Rapport du ministre des Travaux publics au Président de la République. 251