

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variété. Les gares d'eau

Journal de la société statistique de Paris, tome 44 (1903), p. 415

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1903__44__415_0

© Société de statistique de Paris, 1903, tous droits réservés.

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

NUMDAM

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

VI.

VARIÉTÉ.

LES GARES D'EAU.

Les gares d'eau ou ports de transbordement, qui permettent à la marchandise d'emprunter successivement les voies de fer et d'eau, constituent un mode de transport mixte, mais peu usité en France. Et cependant les avantages en sont indéniables. Véritables points de jonction entre les chemins de fer et les canaux, les gares d'eau permettraient, d'une part, de réduire au strict nécessaire le transport par wagon à l'usine des matières premières et de l'autre, le transport facile et immédiat du bateau au wagon des produits fabriqués par les usines voisines d'un canal.

On sait que les frais de transport forment l'un des rares éléments du prix de revient pour lesquels le fabricant est encore fondé à espérer quelque abaissement. Dans ces conditions, un troisième mode de transport, dont l'industriel et le commerçant peuvent régler à leur convenance le prix et la rapidité n'est pas à dédaigner. Les faits sont là d'ailleurs pour prouver le succès des gares d'eau. Tandis qu'en France, 32 millions de tonnes circulent sur nos voies navigables et plus de 114 millions de tonnes sur nos chemins de fer, le trafic de transbordement reste insignifiant. Il ne dépasse pas 750 000 tonnes, soit 5 p. 1 000, pour 36 gares d'eau, dont une vingtaine seulement sont à considérer comme ayant une activité réelle.

Bien différente est la situation en Allemagne, où tous les ports fluviaux de quelque importance sont reliés à la voie ferrée et possèdent, pour transborder les marchandises, un puissant outillage mécanique. Mieux encore, cette facilité donnée au commerce se trouve amplifiée par l'existence de tarifs combinés ou tarifs communs. M. Louis Laffitte a montré comment on draine le transit international à l'aide de ces prix spéciaux qui comportent des réductions très appréciables sur le tarif plein du chemin de fer. C'est ainsi que, sur le Rhin, on est parvenu non seulement à accroître la circulation intérieure, l'exportation et l'importation, mais aussi à faire transiter des produits expédiés des ports belges et hollandais vers l'Alsace, la Suisse et même l'Italie.

Grâce à cette union du canal et de la voie de fer, la plupart des ports intérieurs allemands ont vu leur mouvement se développer dans des proportions surprenantes. Déjà, en 1887, le tonnage des marchandises transbordées atteignait la moitié du trafic total des voies navigables, soit 8 à 9 millions de tonnes, dont 5 millions pour le Rhin lui seul. Ce chiffre n'a pu qu'augmenter, car depuis cette époque les ports de transbordement se sont multipliés. Pour donner une idée de l'importance actuelle de ceux-ci, rappelons que le trafic d'échange, en 1900, s'est élevé à 349 000 tonnes pour Dresde, 410 000 tonnes pour Riesa, 993 000 tonnes pour Magdebourg et 1 475 400 tonnes pour Aussig, située à l'entrée de l'Elbe en territoire autrichien.

T. G.
