

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

DE COËNE

**Paris port de mer**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 26 (1885), p. 455-458

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1885\\_\\_26\\_\\_455\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1885__26__455_0)

© Société de statistique de Paris, 1885, tous droits réservés.

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

NUMDAM

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

IV.

PARIS PORT DE MER.

La Seine : Paris, Rouen et le Havre (1).

Paris, qui n'est qu'un simple port fluvial, est l'objet d'un trafic aussi et même plus considérable que Marseille, qui est cependant notre premier port maritime de commerce.

Et, en effet, en 1883, le trafic de Paris s'est élevé à 5,334,095 tonnes, tandis que le poids total des marchandises entrées et sorties du port de Marseille pendant la même année n'a atteint que 4,667,662 tonnes, soit 663,443 tonnes de moins.

C'est en s'appuyant des chiffres de ce genre, qu'un certain nombre d'ingénieurs, et notamment M. Bouquet de La Grye, voudraient faire de Paris un port de mer, et que d'autres ingénieurs bornent leurs désirs à l'amélioration de la Seine et à des transformations pratiquées dans les ports de Rouen et du Havre, lesquelles, à leur sens, augmenteraient considérablement le commerce de ces deux ports, placés, au point de vue des affaires générales du monde, dans une si heureuse situation géographique.

Il ne nous appartient pas de trancher de si importantes questions ; mais peut-être convient-il auparavant de présenter quelques considérations préalables sur la valeur qu'il faut attacher au trafic que Paris fait par la Seine, et dont nous venons d'indiquer le formidable total.

Notre premier soin sera de décomposer ce chiffre. Justement nous trouvons cette décomposition établie dans la dernière statistique du tonnage des fleuves et canaux, publiée par le Ministre des travaux publics (Paris, I. N., 1885).

*Trafic du port de Paris (1883).*

Expéditions. . . . .	619,883 tonnes.	12
Arrivages. . . . .	3,938,930 —	74
Transit. . . . .	290,925 —	5
Trafic local. . . . .	484,357 —	9
	<u>5,334,095</u> —	<u>100</u>

La première conclusion à tirer de ce petit tableau, c'est que Paris est presque exclusivement un port de destination, car ce sont les arrivages qui constituent les trois quarts de son trafic, tandis que les expéditions sont relativement de faible importance.

Et ce qui confirme ce dernier point, c'est que sur 100 bateaux qui arrivent à Paris, il n'y en a pas moins de 83 qui repartent à vide ; 17 seulement trouvent un chargement.

Sur les 3,938,930 tonnes qui représentent ces arrivages, 2,218,890 tonnes ont été débarquées par la Seine, et 1,727,040 par les canaux Saint-Denis et Saint-Martin.

---

(1) Extrait d'une conférence faite à la Société de statistique, le 4 février 1885.

Quant au sens de ce mouvement, il se répartit ainsi :

Marchandise entrée à Paris par la haute Seine . . .	1,817,210 tonnes.
— — par la basse Seine . . .	1,600,220 —
— — par l'Ourcq . . . . .	521,500 —
	<hr/>
	3,938,930 tonnes.

D'où il résulte que c'est par la haute Seine que Paris fait son principal commerce et qu'il n'y a que les deux cinquièmes de ce mouvement total qui aient lieu par la basse Seine ou dans la direction de la mer à Paris. Ajoutons, que sur ce chiffre d'arrivages par la basse Seine, Rouen entre pour 391,000 tonnes, consistant principalement en céréales et denrées alimentaires, 123,605 tonnes; liquides, 91,600 tonnes; bois de toute espèce, 52,000 tonnes; charbons anglais, 31,000 tonnes; produits divers, 21,700 tonnes, etc.

Paris d'ailleurs, qui reçoit de Rouen 391,600 tonnes, ne lui en expédie que 109,300.

Il nous semble que c'est sur ces derniers chiffres qu'il faut principalement tabler, en ce qui concerne les progrès à réaliser par l'augmentation du tirant d'eau de la Seine. Il faut faire attention à la nature des marchandises venant de Rouen dont Paris a besoin, et reconnaître que, jusqu'à présent du moins, Paris n'est pas en mesure de renvoyer les navires de Rouen avec un fret suffisant.

Ces conditions, qui tiennent en partie à la force même des choses, changeront-elles, lorsque Paris pourra recevoir des navires de plus de 3,000 tonneaux? On peut l'espérer, mais qui oserait, dès à présent, l'affirmer?

Tout le monde connaît le projet de M. Bouquet de La Grye, *Paris port de mer*. Dans ce projet, le canal maritime et le port de mer de Paris seraient en eau profonde, à marée, sans barrages et sans écluses. Ils auraient 6<sup>m</sup>,50 de profondeur en basses eaux, et 8<sup>m</sup>,50 en eaux vives et crues. Ils seraient accessibles dans les plus basses eaux aux navires de mer de 2,000 tonneaux qui remontent déjà la Seine jusqu'à Rouen. En eaux vives et crues, très fréquentes dans la Seine, ils seraient accessibles aux cuirassés tirant 8 mètres d'eau.

Le grand bassin maritime serait construit à Poissy.

M. Bouquet de La Grye pense qu'en creusant le lit de la Seine de 10<sup>m</sup>,40 seulement depuis Poissy jusqu'à Rouen, la marée pourra être amenée jusqu'à Poissy qui n'est élevé que de 15 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le travail de creusement qui se ferait par simples dragages pourrait, selon lui, être terminé en un an, avec une dépense qu'il estime à 100 millions de francs seulement, pour lesquels les fonds sont déjà souscrits.

Ce projet une fois réalisé, Paris n'aurait rien à envier à Londres. Il deviendrait en peu de temps la première place commerciale et maritime du monde. De plus, le camp retranché de Paris, rendu par ce moyen imprenable par famine comme par la force, deviendrait la première forteresse de l'univers.

Voilà certes un projet grandiose, mais qu'on ne songera pas *à priori* à déclarer impraticable, après le percement du canal de Suez et de Panama, toutefois on pensera avec moi qu'il convient de réserver à d'autres générations, si la chose est possible, la réalisation d'un projet qui imposerait au bas mot 300 millions de dépenses pour amener les navires à 20 kilomètres de Poissy, au bas d'une chute de 17 mètres de hauteur.

En attendant, nos ingénieurs s'efforcent de perfectionner le cours de la basse Seine, en resserrant son lit et en maintenant son niveau à l'aide de barrages. Grâce à ces mesures et aux neuf barrages projetés ou en cours d'exécution, formant ensemble une chute de 23 mètres, la Seine canalisée à 3 mètres, pourra recevoir des navires de 500, 600 et même 1,000 tonneaux, ce qui permettra de faire baisser le fret de 5 à 6 fr. qui est son prix actuel à 2 fr. 50 c., et d'économiser, par là, une somme de 2,500,000 fr. par an, représentant l'intérêt à 4 p. 100 des sommes dépensées.

De plus, les 23 mètres de chute fournis par les barrages constituent une force hydraulique de 30,000 chevaux, qu'on pourra facilement utiliser. Et, qui sait, si en 1889, à notre Exposition universelle, on ne réussira pas à faire marcher les machines de l'Exposition et à l'éclairer tout entière, rien qu'avec la force accumulée aux barrages de Bezons et de Suresnes ?

La Seine fluviale, dont, comme on vient de le voir, on se propose d'améliorer le cours, aboutit à Rouen, qu'on peut considérer comme le véritable port de Paris. Placé à 130 kilomètres de la capitale, il en forme, pour ainsi dire, la banlieue.

Rouen communique à la mer par la Seine maritime. Autrefois, cette partie de la Seine se composait, à partir de Rouen, d'un chenal d'une profondeur variant de 5 à 10 mètres, à marée basse, et de 8 à 13 mètres en marée haute, puis d'une partie marécageuse, où le lit du fleuve variait fréquemment.

Cette partie de la Seine a été endiguée et à la place de ces marais on a construit un chenal profond, entouré de magnifiques prairies qui ont acquis une énorme valeur.

Qu'en est-il résulté ? C'est que Rouen qui ne faisait, en 1875, que 500,000 tonneaux par des navires de faible tirant d'eau, de 2<sup>m</sup>,50 à 3 mètres, reçoit constamment aujourd'hui des navires de 2,000 tonneaux, calant 6 mètres et même 7 mètres, et réalise un trafic de plus de 1,500,000 tonneaux.

Il ne reste plus à terminer que l'estuaire de la Seine compris entre Tancarville et la mer, travail facile et productif, car il suffira de construire de simples digues aux dépens des marais environnants qui se trouveront transformés en magnifiques prairies. C'est alors que le port de Rouen, qui sera devenu ainsi accessible, de jour et de nuit, aux plus grands navires de mer, deviendra réellement le rival d'Anvers, et apportera un concours puissant au port du Havre, avec lequel il formera un établissement maritime complet.

Les ingénieurs reconnaissent que ces travaux sont d'une exécution facile, et qu'ils entraîneront les plus heureuses conséquences pour Rouen et la navigation de la Seine en général. Malheureusement, il se pose ici une question d'antagonisme entre le Havre et Rouen.

Le Havre s' imagine que le port de Rouen, en s'agrandissant, et recevant de gros navires, nuira nécessairement à son port. De là, toutes sortes de prétextes pour empêcher l'exécution de travaux qui, on n'en peut disconvenir, doivent être utiles à la prospérité générale du pays.

Nous arrivons au Havre et il nous reste à décrire, quelles sont les améliorations dont ce port, qui est, après Marseille, le port maritime le plus considérable de la France, doit être l'objet, non seulement pour maintenir son rang, mais pour acquérir l'importance à laquelle lui donne droit sa magnifique position au centre de l'Europe et à proximité de Paris.

Situé sur la mer tout près de la Seine dont il est séparé par la pointe du Hoc, le Havre est placé dans une situation très favorable pour l'accès des plus grands navires. Mais il est facile de voir qu'en dépit de sa situation, le Havre perd de ses avantages par ce seul fait qu'il lui manque une rade où les navires puissent, avant d'entrer dans les bassins, se mettre à l'abri. On ne contestera pas, en effet, que, pour être parfait, un port maritime doit être surtout un abri.

Si, par exemple, le Havre pouvait avoir comme à Cherbourg une rade à grande profondeur, où les navires pourraient attendre avec sécurité l'ouverture des bassins, son port, si bien situé, deviendrait le plus beau port du monde. Ce serait, en effet, le port de relâche obligé de toute la navigation qui doit desservir l'Europe centrale. Le Havre acquerrait ainsi à l'instant même tous les avantages des ports d'Anvers, de Bordeaux, de la Mersey et de Liverpool, sans offrir, comme ces ports en rivière, les inconvénients qui résultent des manœuvres compliquées du pilotage et du remorquage.

Or, cette rade qui manque au Havre, la nature l'a indiquée par une série de brisants qu'il suffit de relever. Elle est donc très facile à créer et la dépense serait d'environ 40 millions.

A ce projet si simple de la création d'une rade, qui doit former le complément nécessaire du port du Havre, l'administration a substitué une œuvre compliquée qui coûtera 80 millions et que tous les marins critiquent avec raison parce qu'elle changerait le sens des courants et soumettrait le port à la houle du Nord-Est qui est la plus dangereuse au Havre et ne tarderait pas à briser toutes les portes de ses bassins.

Il n'y a pas d'ailleurs à craindre, comme on l'a dit, l'envasement possible du Havre par la Seine. Cet envasement n'est pas à redouter puisque le port se creuse tous les jours et que les vases qui viennent de la Seine viennent se déposer toutes du côté sud vers la côte de Calvados, repoussées qu'elles sont du Havre par le courant du littoral qui marche du Nord au Sud.

Telle est l'analyse rapide mais que nous croyons fidèle des considérations que l'on peut présenter à l'appui des travaux qu'il y aurait lieu d'exécuter pour l'amélioration du cours de la Seine, et le perfectionnement du port du Havre.

On ne peut se dissimuler que ces travaux seront longs et coûteux, mais il est essentiel de ne plus s'en rapporter pour ces grandes entreprises aux soins exclusifs du Gouvernement. C'est à l'initiative privée qu'il faut recourir. En donnant ainsi aux populations maritimes le sentiment de leur responsabilité personnelle, on développera chez elles le sentiment des choses de la marine, et la France, que la nature a placée sur le passage de commerce du monde, ne tardera pas à conquérir le rang que cette situation même doit lui assurer.

A cet égard, les immenses travaux qui ont, sans qu'on ait eu besoin de réclamer le concours de l'État, transformé les grands ports d'Anvers, de Liverpool, d'Amsterdam, etc., doivent nous servir d'exemple. Qu'on fasse en France les mêmes efforts et l'on arrivera au même succès.

DE COËNE, *ingénieur.*

---