

184

FMC425

N° ~~184~~

1010
- 101

N^o 101

THE BARRIERS

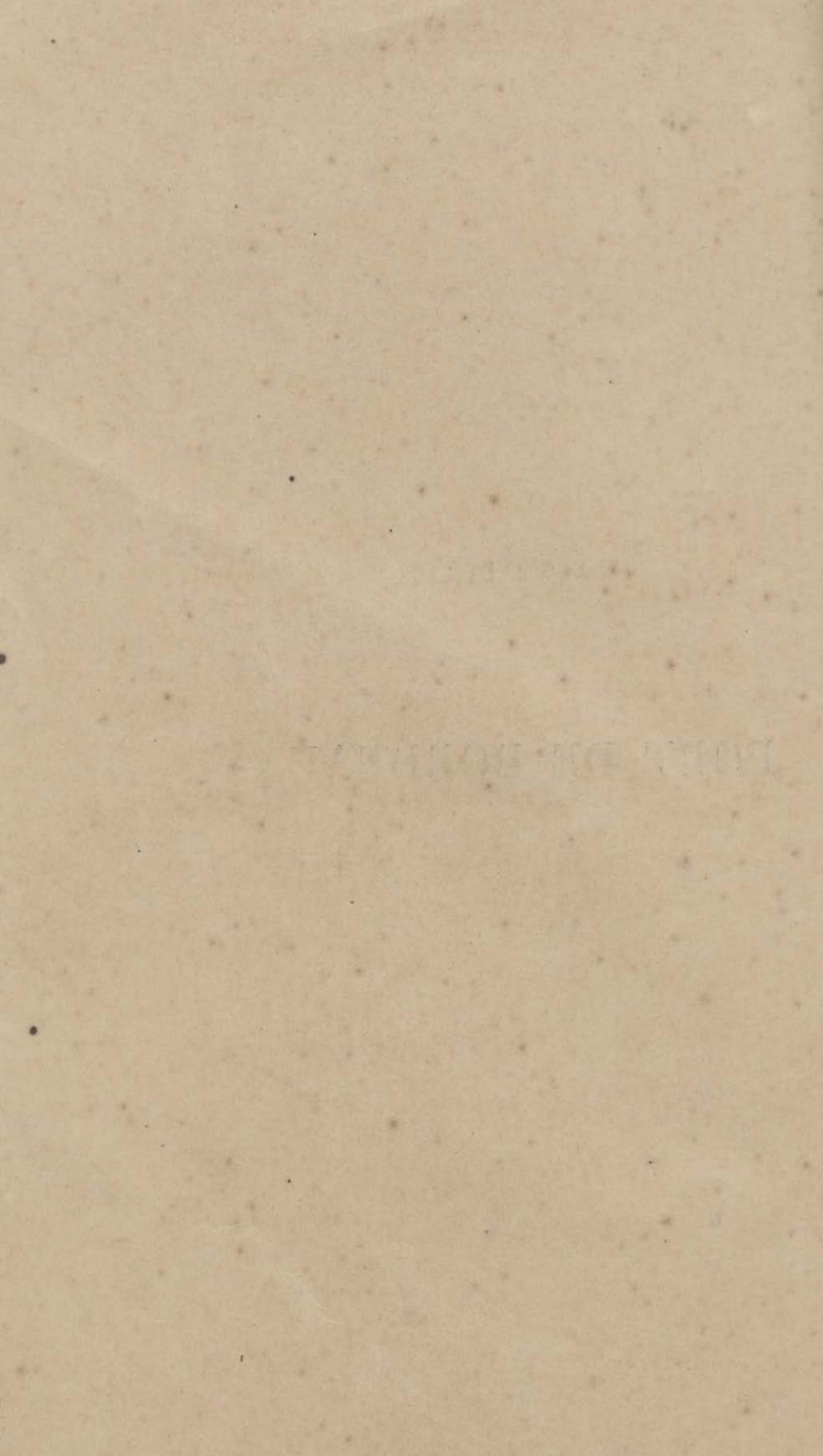
M^e 101

FHC 425

NOTICE

SUR LE

PORT DE BORDEAUX



№ 101



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

VUE GÉNÉRALE DE LA



U PORT DE BORDEAUX

1875
MAY 15 1875
RECEIVED
LIBRARY
OF THE
MUSEUM OF COMPARATIVE ZOOLOGY
AT HARVARD UNIVERSITY
CAMBRIDGE MASS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

(EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900)

NOTICE

SUR LE

PORT DE BORDEAUX

DESCRIPTION, COMMERCE ET INDUSTRIE



BORDEAUX

IMPRIMERIE DE G. DELMAS

10-12, Rue Saint-Christoly. 10-12

1900

DRESSÉ PAR LE SERVICE MARITIME DE LA GIRONDE

M. VOISIN, Ingénieur en chef.

MM. VIDAL, MEUNIER et KAUFFMANN, Ingénieurs ordinaires.

NOVEMBRE 1900



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

BOURSE (Vue de la Place de la Bourse)

COMPOSITION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

MM. Gabriel FAURE (*), *Président*.
Maurice SEGRESTAA (*), *Vice-Président*.
Edmond BESSE (*), *Secrétaire*.
Adolphe DEMAY (*), *Trésorier*.

MM.
Alfred DANÉY (C. *, O I.).
Charles BEYLOT (*).
Paul TANDONNET.
Jean CALVET.
Charles GRUET.
Émile MAUREL (*, O A.).
Léon COLIN (*).

MM.
Louis VIDEAU.
Philippe RÖDEL (*).
André BALLANDE.
Pascal BUHAN (*).
Charles GADEN (*).
Arthur BOURGÈS.
Henri BORDES.



SOMMAIRE

	Pages.
PRÉAMBULE.....	11

PREMIÈRE PARTIE

Aperçu historique.

Ville de Bordeaux.....	13
Construction des ouvrages du port de Bordeaux :	
Rive gauche.....	14
Rive droite.....	18
Bassin à flot.....	19
Situation comparative en 1880 et 1900.....	21
Contribution de la Chambre de Commerce.....	22

DEUXIÈME PARTIE

Situation actuelle du port.

Indications générales.....	25
Accès du port.....	26
Port en rivière.....	27
Bassin à flot.....	29
Avant-port de Bordeaux (Pauillac-Trompeloup).....	32
Port annexe de Bègles.....	33
SERVICE DE SAUVETAGE.....	33
Outillage et installations diverses.....	34
Tarifs d'usage.....	39
Droits divers.....	47

	Pages.
Entrepôts et magasins généraux.....	47
Installations et établissements maritimes particuliers.....	49
Relations du port.....	51
Facilités de navigation en Garonne et en Gironde.....	52

TROISIÈME PARTIE

Renseignements statistiques.—Mouvements du commerce et de la navigation.

Observations générales.....	55
Nombre et répartition des navires ayant fréquenté le port (tonnages et tirants d'eau). — Tableaux nos 1, 2, 3, 4, 5, 6.....	64
Nombre et tonnage de jauge des navires. — Tableau n° 7.....	68
Poids des marchandises (commerce extérieur et cabotage). — Tableau n° 8.....	69
Tonnage de jauge des principaux ports de France. — Tableau n° 9.....	70
Poids détaillé des marchandises.—Tableaux nos 10, 11, 12 et 13.	71
Répartition par pavillon du mouvement de la navigation. — Tableau n° 14.....	76
Répartition par pays de provenance et de destination.—Tableau n° 15.....	77
Mouvement des passagers. — Tableau n° 16.....	78
Principales Compagnies de navigation fréquentant le port de Bordeaux. — Tableaux nos 17 et 18.....	79
Navires à vapeur armés à Bordeaux.— Tableau n° 19.....	83
Tonnage des gares de Bordeaux (P. V.). — Tableau n° 20.....	84
Mouvement des voies ferrées des quais. — Tableau n° 21.....	85
Établissements industriels de Bordeaux qui utilisent des appareils à vapeur. — Tableau n° 22.....	86
Recettes de l'outillage administré par la Chambre de Commerce. — Tableaux nos 23 et 24.....	88
Droits de douane. — Tableau n° 25.....	90

LISTE DES GRAVURES

	Pages.
Vue générale de la Ville et du Port de Bordeaux.....	3
Bourse (vue de la place de la Bourse)	5
Quai des « Messageries Maritimes ».....	27
Cale de la Monnaie	28
Écluses du Bassin à flot	30
Port de Bègles (cale aux morues).....	33
Forme de radoub	35
Grue hydraulique de 10 tonnes	36
Bigue hydraulique de 80 tonnes.....	36
Pavillon-abri et pylône d'éclairage électrique.....	38
Gare maritime d'Orléans.....	38
Magasin à laines des Docks.....	47
Halle des Docks (intérieur).....	48
Graphiques des facilités de navigation.....	52

Graphiques des mouvements du commerce maritime.

1. Nombre et répartition des navires ayant fréquenté le port (tonnages).
 2. Nombre et répartition des navires ayant fréquenté le port (tirants d'eau).
 3. Tonnages de jauge de la navigation.
 4. Fréquentation du port (nombre de bateaux).
 5. Poids des marchandises.
 6. Tonnages de jauge des principaux ports de France.
 7. Importation des houilles, céréales et produits chimiques.
 8. Importation des vins, bois et poissons.
 9. Exportation des bois, vins, poteries et cristaux.
-

PRÉAMBULE

La Chambre de Commerce de Bordeaux a été admise à participer à l'Exposition universelle de 1900, dans le pavillon spécial des Chambres de Commerce maritimes, dépendant du groupe VI, classe 29.

A cette occasion, il lui a paru utile de mettre en évidence la situation du port de Bordeaux, tant au point de vue des conditions matérielles de sa fréquentation et des facilités aussi grandes que possible qu'y rencontre la navigation, qu'à celui de l'importance du mouvement commercial.

Tel est l'objet de la présente notice.

NOTICE

SUR LE

PORT DE BORDEAUX

PREMIÈRE PARTIE

APERÇU HISTORIQUE

Ville de Bordeaux.

Bordeaux, métropole du Sud-Ouest de la France et chef-lieu du département de la Gironde, est situé à 584 kilomètres de Paris (distance réelle de Bordeaux Saint-Jean). Sa population, à l'intérieur des limites de l'octroi, est de 256,906 habitants; mais, si l'on y comprend celle des communes avoisinantes qui forment le prolongement immédiat de la ville (Bègles, Talence, Caudéran, Le Bouscat, Lormont, Cenon, Floirac), on arrive à un chiffre qui dépasse 300,000 habitants.

Fondé vraisemblablement par les Ibères ou Aquitains, Bordeaux passe sous la domination romaine avec le nom de Burdigala, vers l'an 56 avant Jésus-Christ.

Vers l'an 276 de notre ère, le flot des Barbares s'abattit sur le Bordeaux romain, mais sans y fonder un établissement définitif.

Avec Clovis, en 508, arrive la grande invasion des Francs, lesquels s'implantèrent dans le pays.

En 1152, Aliénor se séparait de Louis VII par le divorce et épousait, deux mois après, Henri Plantagenet, qui devenait bientôt roi d'Angleterre. L'Aquitaine, devenue Guyenne, était dès lors anglaise, et elle devait le rester pendant trois siècles.

Après l'expulsion des Anglais, les invasions guerrières n'apportent plus aucun élément nouveau à l'ethnographie bordelaise; mais il se fait encore, et jusqu'à nos jours, une invasion pacifique. Le commerce de la vieille cité des Bituriges Vivisques va augmentant de plus en plus. Grâce à sa situation, grâce à la fertilité du sol et surtout à la merveilleuse aptitude de ce sol qui produit, on peut le dire, les meilleurs vins du monde, des représentants de tous les peuples de l'Europe: Anglo-Saxons, Hollandais (1), Scandinaves, Espagnols, Portugais, s'installent dans cette ville qui, par son port, communique si facilement avec l'univers entier.

Construction des ouvrages du port de Bordeaux.

Rive gauche.

A l'époque de la domination romaine, le port de Bordeaux se trouvait dans l'intérieur de la ville et correspon-

(1) Les Hollandais y sont venus, au xvi^e siècle, dans le but principal de commencer les travaux de dessèchement des marais qui infestaient alors le nord de la ville.

daît à l'estuaire du ruisseau ou estey de la Devèze (ou Devise), aujourd'hui canalisé et transformé en égout collecteur.

Au commencement du xvii^e siècle, le rivage présentait encore un sol inégal et recouvert de vase, qui n'était accessible que pendant les hautes marées. C'est alors que les premiers quais, ou plutôt des terre-pleins avancés, flanqués de cales d'accostage, furent construits à proximité des portes de la ville dites du Chapeau-Rouge, des Paux et des Salinières, qui correspondent actuellement aux places Richelieu, de la Bourse et de Bourgogne. On construisit également des tronçons de cales aux Chartrons et des chantiers pour les navires en Paludate.

Vers 1750, des travaux d'amélioration furent entrepris sous l'administration de M. de Tourny, notamment dans la partie comprise entre la Douane et les Salinières.

En 1810, on construisit des cales au droit des quais Sainte-Croix, de la Monnaie et de la Grave, en même temps qu'on agrandissait les cales situées en aval.

En réalité, le port de Bordeaux ne possédait encore aucun moyen d'effectuer avec facilité et économie le chargement et le déchargement des grands navires. Ces opérations ne pouvaient se faire qu'au moyen d'allèges de 30 à 40 tonneaux qui, après avoir reçu la marchandise bord à bord, la conduisaient au pied des cales sur lesquelles on la roulait, ou on la transportait à dos d'homme jusqu'au terre-plein des quais.

La construction du pont de pierre, poursuivie de 1811 à 1821, eut pour résultat de diviser le port en deux parties, dont celle d'aval seule est restée accessible à la grande navigation. A cette occasion, le directeur des travaux du pont, chargé de l'étude des travaux à exécuter dans le port, proposa en 1815 de construire des bassins à flot aux Quinconces, dans l'emplacement de l'ancien Château-

Trompette, dont la démolition venait d'être autorisée. Mais ce projet n'eut pas de suite, en raison surtout de la période critique dans laquelle on se trouvait. On exécuta toutefois le remaniement des ouvrages aux abords du nouveau pont.

Le premier essai d'ouvrages accostables directement par les navires a été réalisé en vertu d'une autorisation du Gouvernement du 21 novembre 1824. Il consista dans la construction qui fut faite : 1^o en 1825, aux frais de la Chambre de Commerce, d'un embarcadère devant l'Entrepôt ; 2^o en 1828, aux frais du Trésor, de deux embarcadères devant la place Royale (aujourd'hui place de la Bourse). Ces ouvrages étaient constitués par des appontements en charpente de 80 mètres de longueur chacun et de 8^m30 de largeur, en saillie de 27 mètres environ sur le mur de quai, et reliés au terre-plein au moyen d'une plate-forme de 6 mètres de largeur. Le mur de quai était lui-même construit suivant un profil établi sensiblement à 45°.

Une ordonnance royale du 24 juin 1832 autorisa l'exécution d'un ensemble de travaux d'amélioration du port, consistant dans la mise en état des cales et terre-pleins, exécution de pavages et installations diverses. La Ville concourut à la dépense, et il fut établi un droit de péage.

Anciens quais verticaux. — Une loi du 5 août 1844 autorisa la construction d'un quai vertical entre la Douane et l'Entrepôt, sur une longueur de 900 mètres environ. Cet ouvrage, qui a été terminé en 1856, était coupé par les cales Richelieu et des Quinconces, encore existantes, et, en outre, par le grand escalier des Quinconces, que l'on a dû démolir en 1895, pour des raisons de stabilité. La cale des Quinconces a été prolongée d'autant.

Le quai vertical dont il s'agit est donc le plus ancien des ouvrages actuels destinés à la navigation maritime.

Un décret du 25 août 1861 autorisa l'exécution de travaux d'amélioration au droit des quais des Chartrons et de Bacalan.

On exécuta d'abord, de 1863 à 1869, la partie du quai vertical des Chartrons, de 206 mètres de longueur, encore dénommée quai Neuf, située en amont de la rue Raze et séparée des anciens quais ci-dessus définis par la cale Fenwick.

On construisit ensuite, de 1865 à 1871, les cales des Chartrons, entre les rues Raze et Poyenne; de 1868 à 1878, un égout longitudinal et des égouts transversaux; en 1874 et 1875, le prolongement des cales sur 200 mètres au delà de la rue Poyenne; de 1877 à 1880, une cale de 200 mètres au droit du débarcadère des Messageries Maritimes; enfin, de 1879 à 1881, le prolongement des cales de Bacalan jusqu'à la faïencerie Vieillard.

Un décret du 6 janvier 1874 autorisa la construction de la digue de Bacalan et de cales en aval du bassin à flot. Mais on se borna à exécuter, à différentes reprises, de 1874 à 1882, une risberme en enrochements depuis le bassin à flot jusqu'à la cale dite du Passage de Lormont.

La loi du 21 février 1880 déclara d'utilité publique un ensemble de travaux d'appropriation des deux rives du port, à l'exécution desquels fut affectée une dotation de 8 millions.

Sur la rive gauche, qui nous occupe en ce moment, les travaux réalisés consistent : 1^o dans la construction, de 1880 à 1882, du raccordement des cales de Bacalan avec les ouvrages d'entrée du bassin à flot; 2^o dans la construction, de 1883 à 1887, de cales entre les deux ponts, c'est-à-dire au droit des quais de Paludate, Sainte-Croix et de la Monnaie, travaux combinés avec l'exécution de dragages importants, portant notamment sur le banc de

la Manufacture, et complétés par l'aménagement de vastes terre-pleins de dépôt.

Nouveaux quais verticaux des Chartrons et de Bacalan. — Enfin, une loi du 2 août 1887 déclara d'utilité publique une nouvelle série de travaux intéressant l'ensemble du port et évalués à 10 millions, dont le montant devait être fourni par la Chambre de Commerce au moyen de l'application de taxes de tonnage. Sur la rive gauche, on exécuta, de 1888 à 1894, un quai vertical de 1,600 mètres de longueur, prolongeant les anciens quais jusqu'au bassin à flot.

Ce quai est coupé par la cale établie au droit du cours du Médoc; il est limité à l'aval par la cale dite Lucien-Faure.

Dès la mise en service des ouvrages autorisés par la loi de 1887, les quais ont été pourvus d'un outillage définitif consistant, soit en pavillons-abris pour recevoir les marchandises, soit en engins de manutention à vapeur et hydrauliques, soit enfin en voies ferrées permettant le transbordement direct de wagon à navire et *vice versa*.

Rive droite.

Une décision ministérielle du 5 juillet 1841 autorisa la construction d'une digue sur le banc de Queyries pour le dépôt des vases du port; ce travail fut exécuté en partie de 1844 à 1846.

En même temps qu'elle déterminait les alignements du quai de Queyries, une ordonnance royale du 12 février 1843 autorisait la construction de cales et de terre-pleins en arrière; les travaux eurent lieu de 1847 à 1849.

Une décision ministérielle du 7 juillet 1848 approuva le projet d'une digue en aval du quai de Queyries; son exécution eut lieu de 1848 à 1857, et, quelques années plus

tard, la crête de la digue fut transformée en chemin vicinal.

De 1875 à 1881, on effectua la mise en état des cales et chaussées des quais de La Souys, Deschamps et Queyries, dont le projet avait été approuvé par un décret du 29 mars 1874.

La loi du 21 février 1880, dont il a été question pour les travaux de cales et terre-pleins sur la rive gauche entre les deux ponts, comportait, pour la rive droite, l'établissement de cales au 1/5^e et de perrés à 45° sur la longueur comprise entre la gare dite de La Sauve (en amont du pont métallique) et le ruisseau du Captaou (Chantiers et Ateliers de la Gironde), c'est-à-dire sur tout le parcours susceptible d'être utilisé par la petite navigation. Ces travaux, complétés par l'aménagement de vastes terre-pleins de dépôt, furent exécutés de 1883 à 1889.

Enfin, la loi du 2 août 1887, déjà mentionnée pour la rive gauche, comprenait, pour la rive droite, la construction d'une estacade en charpente à l'extrémité aval des cales précédemment établies, estacade destinée à permettre l'accostage des navires et l'accomplissement de leurs opérations.

Cette estacade, qui a été dénommée « appontement de Queyries », a une longueur de 312 mètres. L'exécution a eu lieu de 1888 à 1890.

Bassin à flot.

Un décret du 27 juillet 1867 déclara d'utilité publique la construction d'un bassin à flot à l'extrémité aval du port. Les travaux, commencés en 1869, furent terminés en 1882, donnant lieu à une dépense totale de 21 millions environ, y compris 2,968,826 francs pour l'acquisition de

52 hectares 16 ares 65 centiares de terrain, et 2 millions pour l'établissement d'une forme de radoub de grandes dimensions. Le bassin fut livré au commerce le 20 octobre 1879.

L'avant-port du bassin est limité à l'amont et à l'aval par deux estacades en charpente, reconstruites en 1889 sur les fonds de la loi du 2 août 1887. L'estacade nord ou d'aval a un développement de 134 mètres, et celle d'amont un développement de 269^m50.

Situation comparative en 1800 et 1900.

Le tableau synoptique suivant renseigne sur la situation comparative des ouvrages et installations du port de Bordeaux au commencement et à la fin du siècle actuel.

DÉSIGNATIONS		1800	1900	OBSERVATIONS
Chenal d'accès (Gironde et Garonne) Profondeur d'eau.	{ A marée haute de vive eau moyenne.....	6m 86	8m 96	Les profondeurs afférentes à l'année 1800 correspondent à la reconnaissance de Beaumonts-Beaupré (1895).
	{ A marée haute de morte eau minima.....	4m 55	6m 65	
	{ A marée basse de vive eau.....	2m 26	4m 36	
Port en rivière.	{ Surface mouillée.....	355h	401h 60	(a) Il n'existe en 1900 qu'un seul bassin à flot.
	{ Quais et terre-pleins } Longueur de quai utile.....	3,000m	9,317m (a)	
Bassins retenus à flot par des écluses.	{ Ensemble de la surface mouillée.....	10h	30h 85	(b) indépendamment des 8 grues que la Chambre de Commerce va commander : 2 de 3,000 kilogr. et 6 de 1,500 kilogr.
	{ Quais et terre-pleins utilisables } Surface des terre-pleins.....	»	1,777m	
	{ Ectuses.....	»	15h 30	
Engins de radoub.	{ Nombre de cales, grils de carénage et slip-way.....	»	2	Une 2e forme de 100m de longueur a été déclarée d'utilité publique et va être prochainement construite. Entre la fosse à gouvernail et le pied de l'allongement réalisé en 1895. Force de 1,500 kilogr. (fixe). 2 grues roulantes de 3,000 kilogr. et 25 grues de 1,500 kilogr.
	{ Formes sèches.....	1	9	
Engins de levage.	{ Nombre de grues fixes et mobiles } A bras.....	»	1	1 barge de 80 tonnes, 1 grue roulante de 40 tonnes, 2 de 3,000 kilogr. et 9 de 1,500 kilogr. (roulantes). Y compris les bâtiments des magasins-docks du bassin à flot.
	{ Force de l'ensemble des engins.....	»	27	
Hangars.	{ Nombre.....	»	13 (b)	Avec 2 gares maritimes, Les voies sont réparties en 4 réseaux ou groupes concédés aux Compagnies du Midi, d'Orléans et du Médoc et à la Chambre de Commerce.
	{ Surface totale abritée.....	»	154,500h	
Voies ferrées des quais.	{ Nombre.....	»	24	30,040m
	{ Surface totale abritée.....	»	29,545m ²	

Contribution de la Chambre de Commerce à l'exécution des ouvrages.

La Chambre de Commerce de Bordeaux a contribué à l'exécution des ouvrages du port dans les conditions suivantes :

1^o Pour la construction du bassin à flot et de la forme de radoub, elle a fait l'avance à l'État d'une somme de 14 millions et demi, en vertu des lois des 20 mai 1868 et 5 août 1874; ses frais ont été récupérés au moyen d'un droit de tonnage de 20 centimes, élevé plus tard à 25 centimes par tonneau de jauge;

2^o Pour les travaux d'amélioration (cales, dragages, terre-pleins), autorisés par une loi du 21 février 1880, elle a fait l'avance d'une somme de 3 millions et demi en vertu de la loi du 15 juillet 1885, qui autorisait à cet effet la perception d'un droit de tonnage de 12 centimes;

3^o Pour les nouveaux travaux (quais verticaux, estacades en charpente, etc.), autorisés par une loi du 2 août 1887, elle a fourni un subside de 10 millions correspondant à l'intégralité de la dépense, la dite loi autorisant, en outre, à cet effet, la perception de droits de tonnage variant de 60 centimes à 40 centimes par tonneau de jauge, suivant le nombre de voyages effectués dans l'année;

4^o Pour les travaux d'amélioration des accès du port (Gironde et Garonne maritime), autorisés par une loi du 3 août 1881, elle s'est engagée à faire l'avance d'une somme de 24 millions, en vertu d'une loi du 9 août 1888, autorisant, à cet effet, la prorogation de la perception des droits prévus par les lois de 1885 et 1887 précitées.

Il est à remarquer qu'aux termes d'un arrêté ministériel du 16 août 1898, les droits de tonnage ont été réduits et qu'ils subissent des abaissements suivant le degré d'importance des opérations effectuées par les navires.

D'un autre côté, la Chambre de Commerce a fait établir et elle exploite l'ensemble de l'outillage public (grues et pavillons-abris) existant sur les quais, en vertu des décrets des 4 novembre 1868, 15 mars 1881 et 15 avril 1885, remplacés ensuite par un décret du 24 avril 1894. L'éclairage électrique permanent et accidentel lui a également été concédé par un décret du 2 avril 1898, sauf remboursement par l'État et la Ville de Bordeaux de la dépense afférente à l'éclairage permanent.



DEUXIÈME PARTIE

SITUATION ACTUELLE DU PORT

Indications générales.

Bordeaux est situé sur les deux rives de la Garonne, à 98 kilomètres de l'Océan et à 25 kilomètres du confluent de la Garonne et de la Dordogne (Bec-d'Ambès), par $2^{\circ}53'48''$ de longitude ouest, prise au milieu du pont de pierre, et $44^{\circ}50'21''$ de latitude nord au même point.

Établissement du port compté du midi vrai : 6 h. 50'.

Le port est établi sur une anse concave de la rive gauche. En marée moyenne, la durée du flot est de cinq heures environ, et celle du jusant de sept heures et demie; la montée de la mer est de 4^m64 au-dessus de l'étiage.

Hautes mers de vives eaux ordinaires :	5^m36	au-dessus de l'étiage.		
— mortes eaux	—	: 3^m91	—	
Basses mers de vives eaux	—	: 0^m76	—	
— mortes eaux	—	: 0^m72	—	

Le zéro de l'échelle du pont de pierre de Bordeaux ou étiage correspond à 1^m726 au-dessous du niveau moyen de la Méditerranée, plan de comparaison du nivellement Lallemand.

La correction à faire à l'heure de la marée à Brest est de + 3 h. 1'.

Les limites du port de Bordeaux, aux termes d'un arrêté du préfet de la Gironde en date du 4 février 1896, sont fixées par deux droites normales à la direction générale des rives et correspondant, savoir : 1° en amont, au boulevard Jean-Jacques-Bosc; 2° en aval, à l'extrémité du village de Carriet, dans la commune de Lormont.

Accès du port.

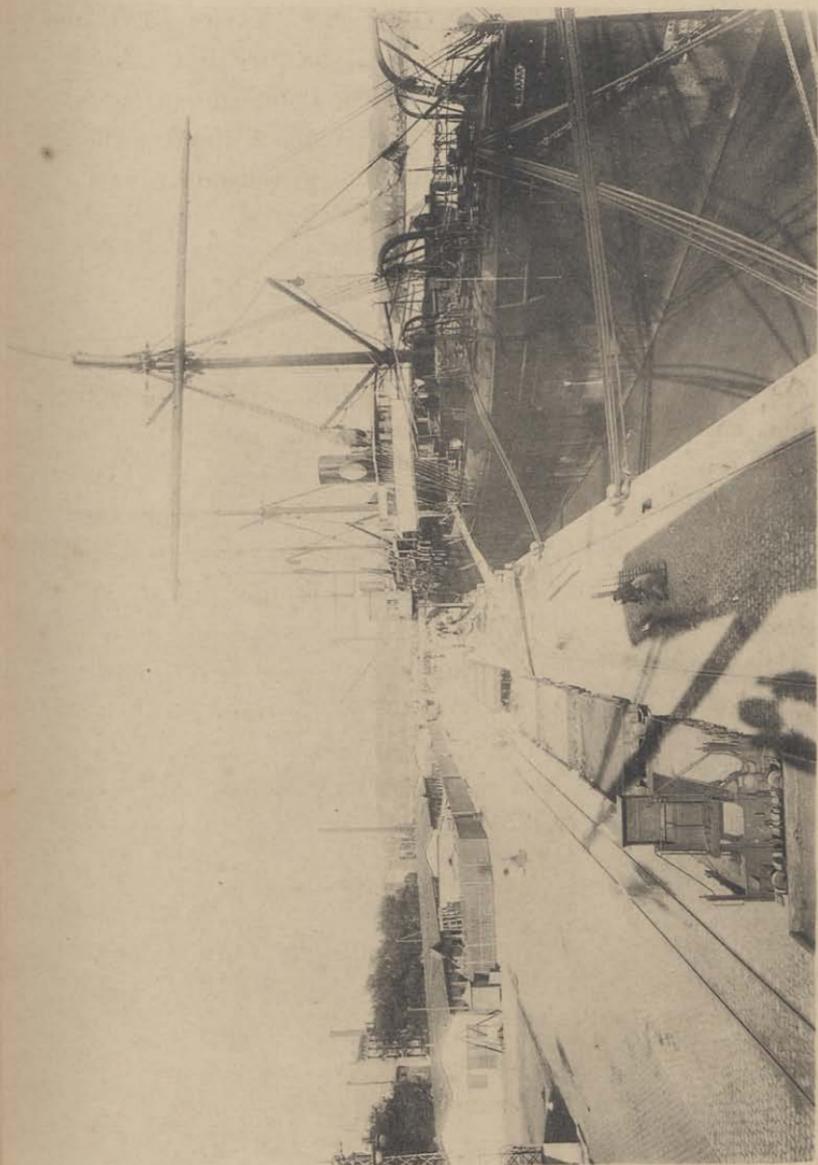
Entre la mer et la rade de Trompeloup (près Pauillac), qui constitue l'avant-port de Bordeaux, sur 50 kilomètres environ, les passes de la Gironde offrent partout une profondeur de 4^m25 au moins au-dessous de basse mer, et les plus faibles marées de morte eau relèvent le niveau de 4 mètres au moins; les navires trouvent ainsi largement, à toute marée, un tirant d'eau minimum de 8^m25 et presque toujours davantage.

Par suite des travaux d'amélioration de la Gironde supérieure et de la Garonne maritime, entrepris en exécution de la loi du 3 août 1881, l'état des passes de la rivière entre Pauillac et Bordeaux est actuellement très satisfaisant.

Les navires de 6^m75 de tirant d'eau peuvent monter et descendre par les plus faibles marées. En vive eau ordinaire, le port de Bordeaux peut recevoir des navires de 8 mètres, et, en morte eau moyenne, des navires de 7 mètres de calaison.

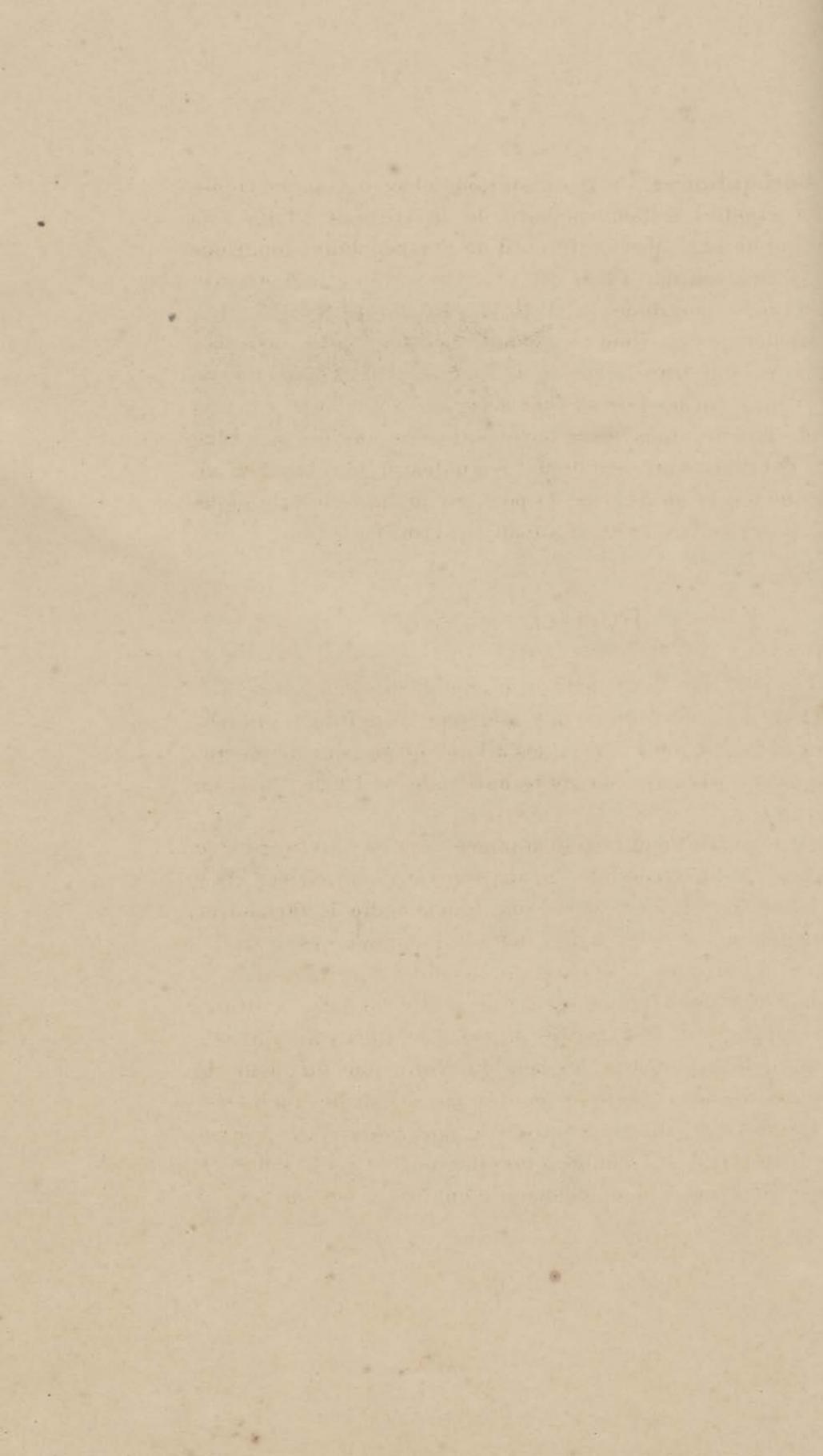
La route à suivre par les navires est indiquée avec toute la précision nécessaire par les ouvrages suivants :

18 phares fixes; 2 feux flottants; 38 bouées lumineuses; 24 feux de rive.



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

QUAI DES MESSAGERIES MARITIMES



Sémaphores. — Deux stations électro-sémaphoriques sont établies à l'embouchure de la Gironde : l'une à la Pointe de la Coubre, côté nord de l'embouchure, longitude $3^{\circ}34'19''$, latitude $45^{\circ}41'40''$; l'autre à la Pointe-de-Grave, côté sud, longitude $3^{\circ}25'40''$, latitude $45^{\circ}32'37''$. Les dépêches des guetteurs signalant l'entrée ou la sortie des navires sont transmises à la Chambre de Commerce de Bordeaux qui les fait afficher à la Bourse.

En rivière, tous les mouvements des navires sur rade de Pauillac sont également signalés à la Chambre de Commerce et au Service du port par la ligne téléphonique qui relie, depuis 1890, Bordeaux et Pauillac.

Port en rivière.

Le port de Bordeaux proprement dit comprend une section de la Garonne d'une longueur d'environ 9 kilomètres, dont 2 k. 600 sont situés à l'amont du pont de pierre, qui donne passage à la route nationale n° 10 de Paris en Espagne.

Cette partie amont est dénommée *port de batelage* parce qu'elle n'est accessible qu'aux bateaux de rivière. Il y existe : sur la rive gauche, une longueur de 1,300 mètres de cales inclinées au $1/5^{\text{e}}$, indépendamment des installations de la gare maritime de Brienne, appartenant à la Compagnie des Chemins de fer du Midi; sur la rive droite, une longueur de 368 mètres de cales inclinées au $1/5^{\text{e}}$, et, pour le débarquement des bois du Nord, une longueur de 996 mètres de perrés à 45° , coupée par deux cales inclinées.

La partie aval, qui constitue le *port maritime* proprement dit et avec laquelle communique le bassin à flot ci-après désigné, a une longueur d'environ 6,400 mètres et

une largeur moyenne de 423 mètres à l'étiage. Il y existe. 1^o sur la rive gauche, en partant du pont de pierre, 482 mètres de cales inclinées au 1/5^e pour les opérations de la batellerie; 2,803 mètres de quais verticaux accostables par les navires, les dits quais coupés par cinq cales ayant de 83 à 100 mètres de longueur chacune; 2^o sur la rive droite, 336 mètres de cales inclinées au 1/5^e; une estacade en charpente de 102 mètres, comprise dans les dépendances de la gare maritime de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans; 658 mètres de perrés à 45° (coupés par une cale de 97 mètres), pour le débarquement des bois; 1,600 mètres de cales inclinées, et, enfin, un appontement public en charpente, dit de Queyries, d'une longueur de 312 mètres, continué sur 63 mètres par l'appontement d'une Société particulière.

Le long des quais verticaux, on maintient des profondeurs de 4 à 5 mètres au-dessous de l'étiage.

Le mouillage de Bordeaux présente des variations de profondeur qui tiennent aux influences alternativement prédominantes des courants de flot et de jusant. Il diminue de profondeur pendant les années sèches; il se creuse, au contraire, pendant les années pluvieuses.

Ce mouillage est sûr et d'un bon ancrage: le fond est constitué par du sable mélangé à de la vase argileuse.

Le *port de batelage* présente pour les opérations de la navigation une superficie totale de terre-pleins de 180,087 mètres carrés, dont 130,062 mètres carrés sur la rive gauche, et 50,025 mètres carrés sur la rive droite.

Le *port maritime* présente, pour les opérations du commerce maritime, les dimensions générales suivantes: sur la rive gauche, la largeur des terre-pleins est en moyenne de 42 mètres au droit des cales de Bourgogne, de 55 mètres au droit des anciens quais verticaux et de 69



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux

CALE DE LA MONNAIE

mètres au droit des nouveaux quais des Chartrons et de Bacalan ; sur la rive droite, cette largeur est de 20 mètres au droit des perrés à 45°, de 105 mètres au droit des cales de Queyries, et de 56 mètres au droit de l'appontement du même nom. La superficie totale des terre-pleins est de 385,615 mètres carrés, dont 185,409 mètres carrés sur la rive gauche et 200,206 mètres carrés sur la rive droite.

Bassin à flot.

L'entrée du bassin à flot est située à l'origine aval des ouvrages du port maritime de Bordeaux, sur la rive gauche de la Garonne. Il s'étend du sud-est au nord-ouest, dans une direction à peu près perpendiculaire au fleuve, sur une longueur, comptée sur l'axe, de 592 mètres.

Le bassin, qui a la forme d'un **T**, communique avec la Garonne par deux écluses à sas accolées, précédées d'un avant-port. Immédiatement après les écluses se trouve la *darse*, ayant une longueur de 166 mètres comptée sur l'axe, et, à partir de cet axe, des largeurs de 100 mètres à droite et 60 mètres à gauche ; à la suite, vient le *corps principal du bassin*, ayant 306 mètres de longueur sur 120 mètres de largeur. Enfin, à l'extrémité ouest et formant la barre du **T**, se trouve l'*annexe*, qui s'étend sur 90 mètres à droite et 115 mètres à gauche, avec une largeur de 120 mètres.

Le plafond du bassin est creusé à 3 mètres, et, dans la darse, à 3^m 50 au-dessous de l'étiage. Le couronnement des murs de quai est à 7 mètres au-dessus de l'étiage. La surface d'eau est de 10 hectares environ. Les plus basses eaux du bassin sont à 4^m 60 au-dessus de l'étiage, et les plus hautes à 6 mètres. Quatre bouées placées dans le bassin facilitent les opérations de halage pour déborder les navires des quais.

L'alimentation du bassin est abondamment assurée, soit par le débit de 3 puits artésiens de 220 mètres de profondeur, soit par les eaux superficielles de la Garonne aspirées par une puissante pompe centrifuge.

Les deux *écluses* ont : l'une 22 mètres de largeur sur 152 mètres de longueur entre les deux portes, et l'autre, divisée en deux parties par une paire de portes intermédiaires, 136 mètres de longueur totale sur 14 mètres de largeur. Leur seuil est établi à 3 mètres au-dessous de l'étiage. Un *pont tournant* placé à chaque extrémité des écluses met en communication les deux rives. Les mouvements des ponts, des portes et des vannes sont actionnés par des appareils à pression hydraulique.

La longueur des quais est de 1,777 mètres, utilisable sur 1,576 mètres. En arrière des quais s'étendent les emplacements affectés au dépôt des marchandises sur une superficie de 12 hectares et demi, dont 5 hectares et demi (rive sud du bassin) ont été concédés par l'État à la Chambre de Commerce pour l'établissement de Magasins-Docks.

L'éclairage électrique des écluses d'entrée est assuré au moyen de six pylônes, qui servent d'ailleurs aux signaux de jour et de nuit destinés à indiquer les diverses phases des manœuvres; de telle sorte que l'entrée et la sortie des navires s'effectue sans difficulté, à toutes les marées de jour et de nuit. En 1899, les mouvements ont été les suivants :

	Jour.	Nuit.	Total.
Navires.	850	318	1.168
Gabares et divers.	4.381	1.222	5.603
Nombre d'opérations de sassemets	1.297	488	1.785

C'est au bassin à flot que se trouve la forme de radoub dont il sera question plus loin.



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux

ÉCLUSES DU BASSIN A FLOT

DÉSIGNATION DES QUAIS	TONNAGE des marchandises manu- tentionnées	LONGUEUR du QUAI	SURFACE du terre-plein corres- pondant (a)	TONNAGE		OBSERVATIONS
				par mètre courant de quai	par mètre carré de terre-plein	
Quai de la Douane	246.712	247	5.870 m ²	990 [†]	42 [†]	(a) Les chiffres afférents aux terre-pleins ne s'appliquent qu'aux surfaces utilisables pour le dépôt des marchandises en y comprenant les pavillons-abris, tentes, etc., mais déduction faite des chaussées, voies ferrées, etc.
Quai de la Mûre.....	146.483	174	4.020	842	36	
Quai Louis-XVIII.....	156.720	292	7.870	537	20	
Quai Neuf.....	185.301	203	5.000	893	33	
Quai des Chartrons.....	471.819	598	36.910	789	43	
Quai de Bacalan.....	397.804	825	45.900	482	9	(b) La différence que présente le tonnage total ci-contre avec le tonnage réel du port provient des transbordements en gabares opérés pour certaines marchandises, telles que morue, houille, poteaux de mine, etc.
Appontement de Queyries...	321.405	375 (c)	7.860 (d)	1.044	50	
Bassin à flot.....	650.158	1.576 (e)	412.070	412	6	(c) Cette longueur comprend une partie de 63 mètres construite par une société privée, mais exploitée dans les mêmes conditions que le reste de l'ouvrage.
TOTAUX ET MOYENNES.	2.046.432 (b)	4.293	226.160	616	42	(d) Ce terre-plein est peu utilisé pour le dépôt des marchandises qui sont généralement conduites par voie ferrée dans les entrepôts privés voisins.
						(e) Il s'agit de la longueur réellement utilisable, la longueur totale étant de 1.777 mètres.

Avant-port de Bordeaux.

(*Pauillac-Trompeloup.*)

L'avant-port de Bordeaux (Pauillac-Trompeloup), situé sur la Gironde, à 48 kilomètres de Bordeaux, c'est-à-dire à peu près exactement à mi-chemin entre cette ville et la mer, est constitué par les rades de Pauillac et de Trompeloup, cette dernière présentant des profondeurs de 8 à 11 mètres au-dessous de l'étiage.

Dans le but d'utiliser ces mouillages avantageux, l'initiative privée construisit, de 1892 à 1896, un appontement destiné à la grande navigation.

Cet appontement est situé à 150 mètres environ de la rive gauche de la Gironde. Il se compose d'un tablier métallique parallèle à la direction des courants et mesurant 360 mètres de longueur sur 23 mètres de largeur. Il offre, sur chacune de ses deux rives longitudinales, un tirant d'eau minimum de 9^m 40 à basse mer. Le tablier porte 5 voies ferrées à écartement normal de 1^m 50, destinées à la circulation des trains.

L'appontement est relié à la berge par une passerelle courbe. Les deux voies de la passerelle communiquent avec les deux faisceaux (de 4 et de 5 voies) de la gare maritime, faisceaux qui viennent tous aboutir à la voie unique constituant l'embranchement proprement dit sur la ligne du Médoc. La longueur du parcours entre la passerelle de l'appontement et le point de soudure avec le chemin de fer est d'environ 650 mètres.

Lazaret.

Nous rappellerons ici que cet avant-port est muni d'un lazaret, aménagé dans les conditions les plus confortables,



Phototypie Charles Chambon - Bordeaux.

PORT DE BÈGLES (Cales aux Morues)

qui permet au port de Bordeaux de recevoir les navires et les voyageurs *de toutes provenances*, au même titre que les autres ports de commerce suivants : Marseille, Saint-Nazaire, Le Havre et Dunkerque⁽¹⁾.

Port annexe de Bègles.

A un kilomètre en amont de la limite du port de Bordeaux, se trouve le petit port de Bègles, constitué par une cale appuyée sur un perré maçonné de 300 mètres de longueur.

Cette cale a été construite en vue de faciliter les opérations du commerce de la morue, dont la place de Bordeaux constitue le principal marché en Europe, et qui alimente l'industrie des nombreuses sécheries installées dans le voisinage.

A Bègles, il existe, en outre, des quais et appontements particuliers d'une longueur d'environ 200 mètres, servant à la manutention des vins et des pétroles.

Service de Sauvetage.

Le service de sauvetage à l'embouchure de la Gironde est assuré par les soins de la Société centrale de Sauvetage des naufragés, de Paris, qui a traité pour cet objet avec la Compagnie des « Pêcheries royannaises » (M. Saugeon, à Bordeaux). Les deux vapeurs de cette Compagnie, qui doivent toujours être en armement, sont ainsi affectés au secours de tout navire signalé en détresse, dans la mesure compatible avec leurs opérations de pêche.

(1) Décrets des 15 avril 1897 et 15 juin 1899.

La Chambre de Commerce de Bordeaux, pour contribuer à ce service, alloue à la Société centrale de Sauvetage une subvention annuelle de 6,000 francs.

Le bureau télégraphique de Royan reçoit à toute heure de nuit et fait parvenir immédiatement à la Compagnie des « Pêcheries royannaises » les avis de naufrage ou demandes de secours transmis par les sémaphores de la Coubre ou de la Pointe-de-Grave. Les dépêches privées des navires, demandant aide pour remonter la Gironde ou pour se faire signaler à Bordeaux, sont également transmises sans retard. La Chambre de Commerce de Bordeaux verse à l'État, pour ce service spécial de nuit, au bureau télégraphique de Royan, une indemnité annuelle de 150 francs.

Outillage et installations diverses.

Le port de Bordeaux est muni d'installations nombreuses pour les réparations des navires, l'embarquement, le débarquement et le dépôt des marchandises :

Formes de radoub. — Les engins de carénage actuellement mis à la disposition des navires sont les suivants :

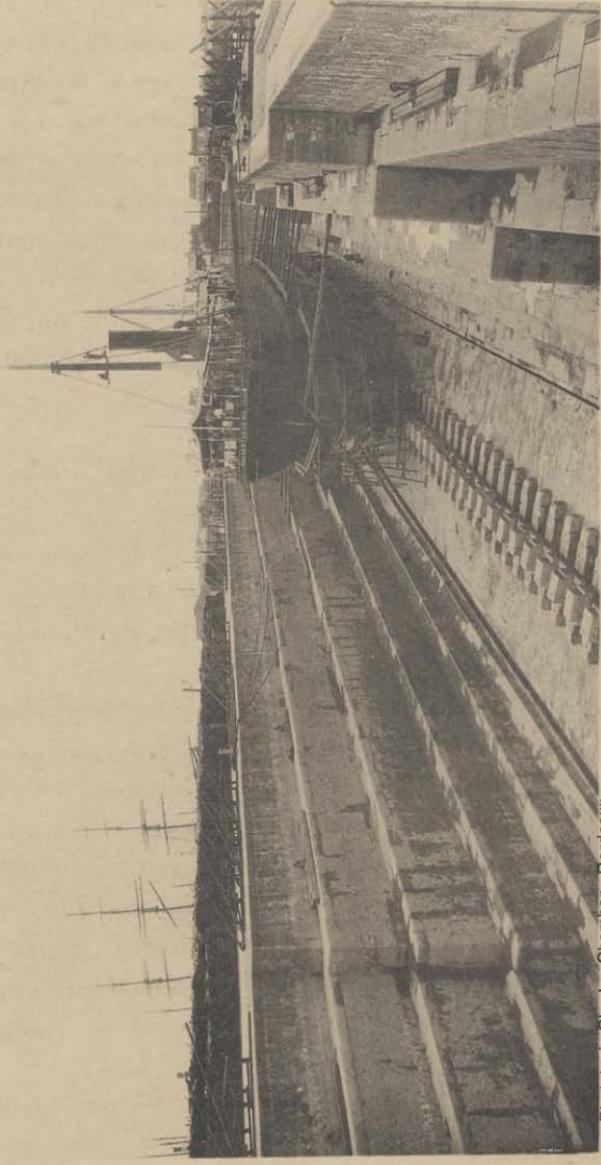
Sur la rive droite de la Garonne :

Railway des transatlantiques, à Lormont. — Coulisse à rails ; deux bers, l'un pour navires de 62 mètres de quille, l'autre pour navires de 55 mètres de quille.

En réunissant les deux bers, l'appareil peut recevoir des navires de 125 mètres. Largeur maximum, 14 mètres.

Gril Tranchard, à Lormont. — Longueur, 60 mètres ; largeur, 10 mètres.

Cet appareil peut prendre des navires de 500 à 900 tonneaux.



Phototypie Charles Chambon - Bordeaux.

FORME DE RADOUB

En outre, de Bordeaux à Lormont, il y a plusieurs gravières de carénage pour visite des navires.

Sur la rive gauche de la Garonne :

Forme de radoub du bassin à flot. — Sur le côté nord du bassin à flot de Bacalan et annexée à ce bassin, une forme sèche de radoub a été construite par l'État. La longueur de cette forme, entre la fosse à gouvernail et le pied de l'allongement réalisé en 1895, est de 147^m90, dont 136^m75 sur tins. Sa largeur est de 22 mètres à l'entrée. Hauteur de l'eau sur le radier, 9^m50 en marée de vive eau, 7^m10 en marée de morte eau. La forme est éclairée à la lumière électrique pour travaux de nuit.

Un décret du 17 août 1897 a autorisé la construction d'une deuxième forme de radoub au bassin à flot. Les travaux de construction vont être entrepris.

Grues et engins de levage publics. — Il existe sur les quais verticaux de la Garonne : 16 grues à vapeur roulantes servant au chargement et au déchargement des navires, de la force de 1,500 kilogr. (deux d'entre elles peuvent lever 3,000 kilogr.); 12 (1) grues hydrauliques roulantes, dont 9 de 1,500 kilogr., 2 de 3,000 kilogr. et une de 10,000 kilogr.; plus une bigue hydraulique de 80 tonnes, munie d'un cylindre auxiliaire de 15 tonnes, quai Carnot, pour les manœuvres de force.

En outre, une grue de 1,500 kilogr. fixe est mue à bras.

Au bassin à flot, le quai nord (darse), le quai sud, le quai ouest de l'annexe sont pourvus de 11 grues à vapeur roulantes ; force, 1,500 kilogr.; portée, 10 mètres.

(1) La Chambre de Commerce se propose d'installer, au premier jour, 8 grues hydrauliques nouvelles, dont 6 de 1,500 kilogr. et 2 de 3,000 kilogr.

Tout l'outillage ci-dessus est concédé à la Chambre de Commerce qui, aux termes du décret du 24 avril 1894, l'exploite directement.

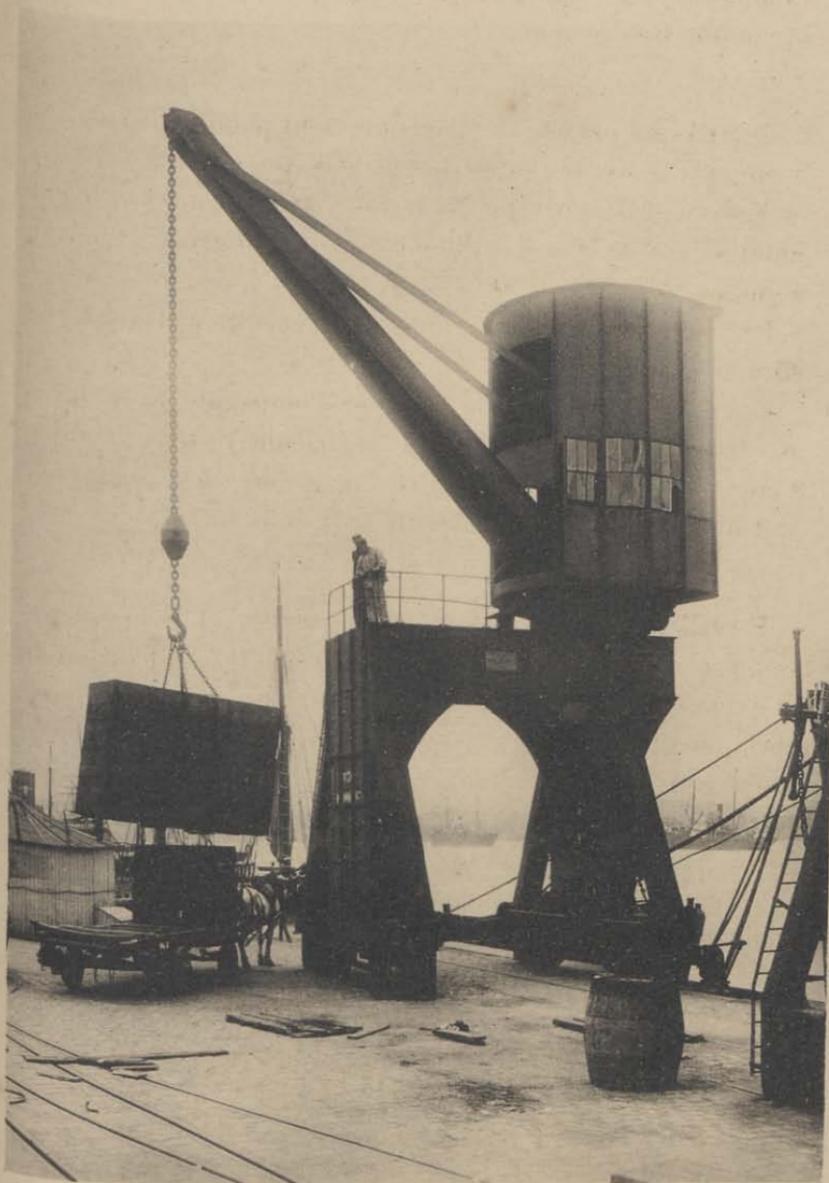
Outillage privé. — L'apportement public de Queyries a été outillé par les soins des principales maisons (Docks et Entrepôts Maritimes, Nouveaux Docks), qui l'utilisent habituellement. Cet outillage comprend 10 grues à vapeur d'une puissance de 1,500 kilogr.

Un industriel possède 2 appareils flottants pouvant lever 25 tonnes et 50 tonnes.

Les gares maritimes de Brienne (Compagnie du Midi) et de La Bastide (Compagnie d'Orléans) sont munies d'engins de levage. Il en est de même des nombreux apportements particuliers établis dans le port.

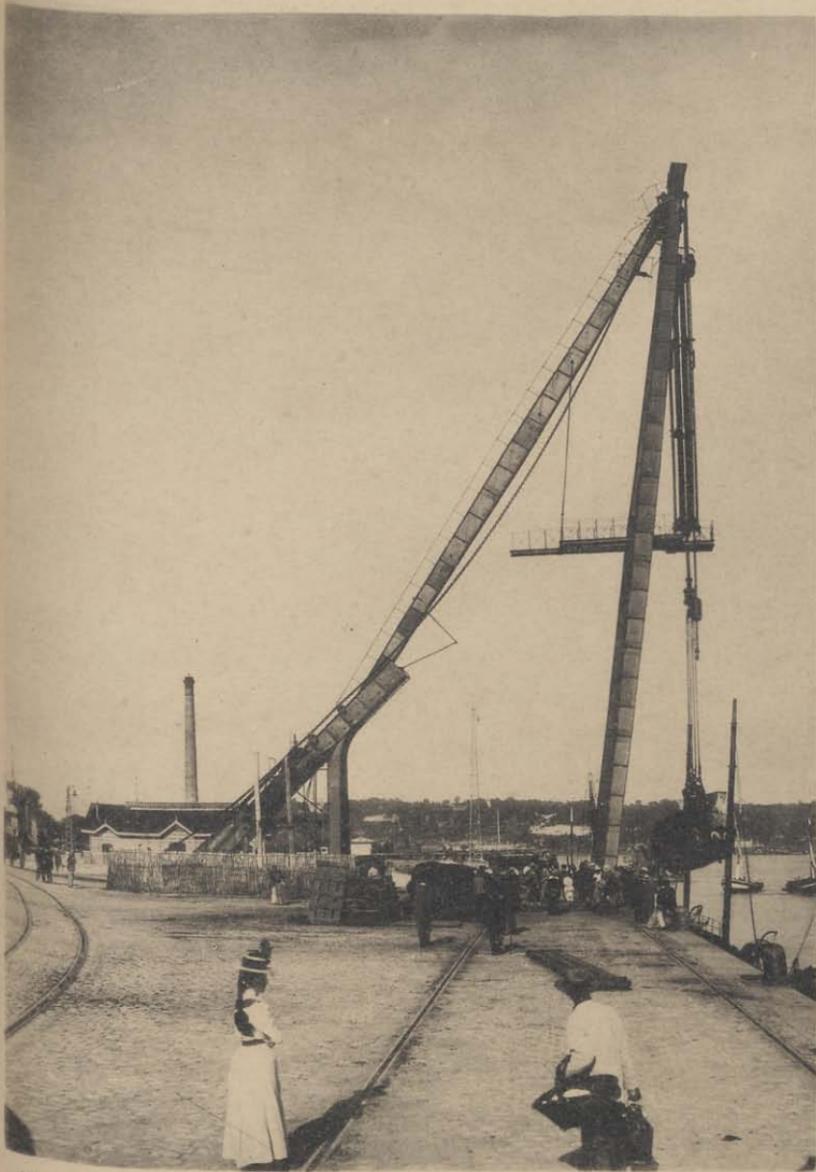
Pavillons-abris des quais. — En vertu de la concession précitée, la Chambre de Commerce de Bordeaux a établi et exploite sur les quais verticaux du port 16 pavillons-abris, dont 15 destinés à recevoir les marchandises débarquées par les navires ou qui doivent s'y embarquer. Chacun d'eux a une longueur de 30 mètres, parallèlement au cours de la rivière, et une largeur de 20 mètres; un des pavillons a des dimensions doubles. Hauteur, 4^m80. L'intérieur des pavillons est divisé en quatre compartiments par des cloisons mobiles perpendiculaires au quai. Un pavillon a été aménagé spécialement pour servir à la réception et à la vérification des bagages des voyageurs transatlantiques.

Il existe aussi au droit des cales un certain nombre de tentes établies par des particuliers pour le dépôt des farines et autres marchandises transportées par la batellerie.



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

GRUE HYDRAULIQUE



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

BIGUE DE 80 TONNES

Éclairage électrique. — Les quais verticaux en rivière et ceux du bassin à flot ont été pourvus, en 1898, d'un éclairage électrique avec le concours de l'État, de la Ville de Bordeaux et de la Chambre de Commerce.

L'installation comprend : un éclairage permanent qui fonctionne toute la nuit pendant les mêmes heures que l'éclairage municipal ordinaire, et un éclairage supplémentaire et facultatif, établi tant sur les quais que dans les pavillons-abris et dans la halle des docks, qui fonctionne sur la demande du commerce et moyennant le paiement de taxes.

Cette installation a été concédée à la Chambre de Commerce par un décret du 2 avril 1898.

En outre, l'apponnement de Queyries est éclairé électriquement, à l'aide de cinq foyers, par les soins des Sociétés industrielles qui l'utilisent habituellement.

Corps-morts et bouées d'amarrage. — Le port est muni d'un matériel de corps-morts pour assurer la bonne tenue des navires mouillés en pleine rivière et de ceux qui sont placés le long des quais du port maritime.

Le long des quais verticaux de rive gauche et de l'apponnement de Queyries, on a installé, soit une filière retenue par des plateaux et des ancres, soit des plateaux et ancres isolés. Pour les mouillages, on a établi dans la partie amont, dénommée *mouillage de ville*, un système de 21 corps-morts à émerillon implantés sur deux lignes sensiblement parallèles à la rive; dans la partie aval, dénommée *mouillage des Chartrons*, l'installation se compose d'un système de quatre corps-morts placés sur un seul rang.

Sur les corps-morts de mouillage, les navires évitent au changement de courant ; ils peuvent être reçus au nombre de deux sur chaque corps-mort.

Voies ferrées. — Des voies ferrées sont établies tout le long des quais de rive gauche et sur les terre-pleins du bassin à flot, reliant ces ouvrages : d'une part, aux gares Saint-Jean et de Brienne (gare maritime), appartenant à la Compagnie du Midi ; d'autre part, à la gare Saint-Louis, commune à la Compagnie du Médoc et à la Société des Chemins de fer économiques. Ce réseau a été concédé à la Compagnie du Midi par un décret du 25 juillet 1881, sauf le raccordement de la gare Saint-Louis et un groupe de voies au bassin à flot, qui ont été concédés à la Compagnie du Médoc par un décret du 12 août 1889.

Un réseau de voies ferrées a également été établi tout le long des quais de rive droite ; il comprend une gare maritime, dite de La Bastide, et est relié aux gares de la Compagnie d'Orléans ; il a été concédé à la Compagnie d'Orléans par un décret du 22 août 1892.

Le réseau concédé à la Compagnie du Midi présente une longueur de voies de 17,510 mètres, plus 2,550 mètres pour la gare maritime de Brienne, soit en tout 20,060^m celui de la Compagnie du Médoc, une longueur de..... 1,950^m et celui de la Compagnie d'Orléans, une longueur de..... 6,580^m

TOTAL.....	28,590 ^m
------------	---------------------

indépendamment des voies qui desservent les établissements de la Chambre de Commerce au bassin à flot et dont la longueur est de 1,450 mètres.

Sous peu, l'Administration des Chemins de fer de l'État établira en amont du pont de pierre, sur la rive droite, une gare maritime analogue à celle de la Compagnie d'Orléans et qui sera reliée aux voies des quais et à la gare de l'État, à La Bastide.



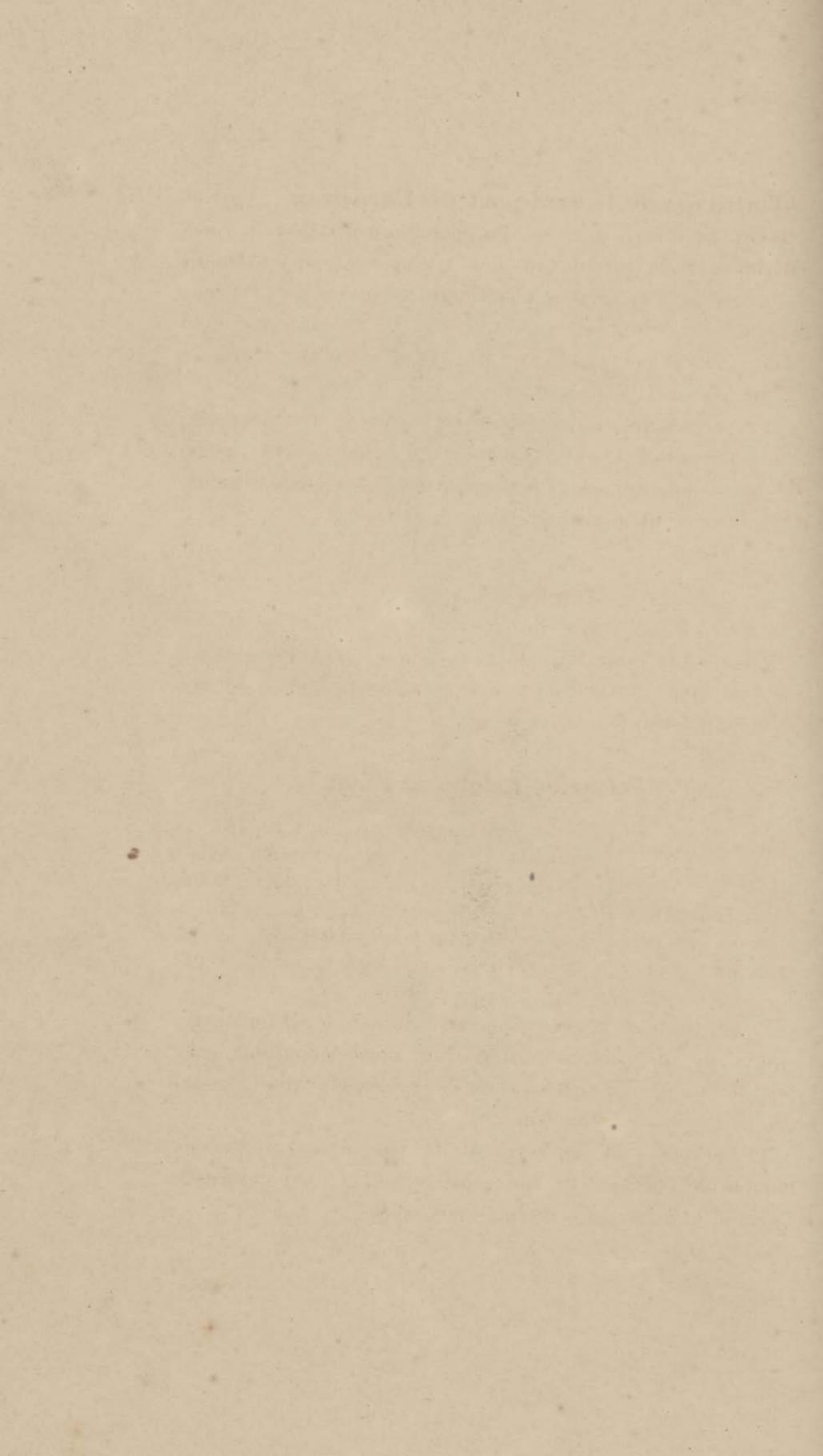
Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

PAVILLON-ABRI ET PYLONE D'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE



Phototypie Charles Chambon—Bordeaux.

● GARE MARITIME D'ORLÉANS



Outillage de l'avant-port de Bordeaux. (*Appontement de Pauillac*). — Indépendamment des 5 voies destinées à la circulation des trains, cet appontement comporte 2 voies ferrées pour le mouvement des 18 grues hydrauliques dont il est muni. Ces grues sont à double puissance : 6 peuvent lever de 1,500 à 3,000 kilogr., et 12, de 750 à 1,250 kilogr.

Dix cabestans hydrauliques du système Brotherhood, d'une puissance de 350 kilogr. à 500 kilogr., sont installés sur l'appontement; quatre autres cabestans du même type desservent la gare maritime.

Tarifs d'usage.

L'usage des installations mentionnées dans les articles qui précèdent donne lieu à la perception de taxes dont les principales sont les suivantes :

Forme de radoub de l'État.

Pour assèchement de la forme.	{	jusqu'à 1,000 tonneaux	F. 180, »
		par tonneau en sus, jusqu'à 3,000 ton ^x	0,09
		par tonneau en sus de 3,000 ton ^x ..	0,045
Pour occupation de la forme, par jour, après l'assèchement.	{	jusqu'à 1,000 tonneaux	45, »
		par tonneau en sus, jusqu'à 3,000 ton ^x	0,022
		par tonneau en sus de 3,000 ton ^x ...	0,013

Les taxes sont payées d'après le tonnage légal du navire inscrit sur son acte de nationalité, sans déduction, pour les steamers, des espaces occupés par les machines, chaudières et soutes à charbon.

La préparation de bers ou de tins spéciaux est au compte de l'armement, ainsi que le halage des navires à l'entrée et à la sortie de la forme.

Ce tarif est applicable jusqu'en 1901, en vertu d'une adjudication passée en 1894 pour l'exploitation de l'ouvrage dont il s'agit.

Engins de radoub particuliers.

Tarif du railway des transatlantiques, à Lormont.

	Navires à voile par tonn. de jauge.	Navires à vapeur par cheval nominal.
Frais de montée.....	F. 0,75	F. 4, »
Frais par jour de travail.....	0,40	2, »
Frais de descente.....	0,40	2, »

Ce tarif est susceptible de rabais suivant les circonstances.

Tarif du gril Tranchard, à Lormont.

Frais de montée.....	F. 0,75	par tonneau de jauge.
Frais par jour de séjour.....	0,40	id.
Frais de descente.....	0,40	id.

Ce tarif est modifié suivant les circonstances ; on traite à forfait.

Grues et engins de levage publics.

Grues ordinaires (d'une puissance ne dépassant pas 3,000 kilogr.)

Durée du travail		Travail de jour	Travail de nuit
1 heure.....	F.	10	15
2 heures.....		14	21
3 »		16	24
4 »		18	27
5 »		20	30
6 »		21	36
7 »		28	42
8 »		32	48
9 »		36	54
10 »		40	60
11 »		44	66
12 »		48	72

Engins de force.

	Prix par tonne.
Grue de 10 tonnes	F. 3 »
Cylindre auxiliaire de la grande bigue (15 tonnes).	4 »
Grande bigue de 80 tonnes	{ 30 tonnes et au-dessous. 6 50
	{ au-dessus de 30 tonnes. 10 »

Les jours non ouvrables, les taxes sont majorées de 40 p. 100.

Ces tarifs ont été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1899, en vertu d'un décret du 1^{er} décembre 1898.

La taxe des grues de l'avant-port de Bordeaux (apponement de Pauillac) est de 0 fr. 25 par tonne maintenue (loi du 20 juillet 1894).

Pavillons-abris.

1^o Prix de location du pavillon à voyageurs, par voyageur, quel qu'en soit le nombre F. 1 »

2^o Prix de location par jour, ouvrable ou non, d'un quart de pavillon à marchandises (150 mq.), quel que soit le nombre de quarts demandés (chaque jour commencé est dû en entier) 10 »

3^o Prix de location à l'année consenti à titre d'abonnement, par quart de pavillon 2,000 »

En outre, un pavillon complet de 600 mètres carrés de superficie peut être loué à l'année pour une somme de 6,000 »

Éclairage électrique supplémentaire et facultatif.

I. — Sur les quais et dépendances du port.

MODE D'USAGE	ARCS														
	Prix par nuit et par groupe de 2 arcs de 7 ⁵ chacun suivant le nombre d'heures consécutives d'allumage.														
	1 h.	2 h.	3 h.	4 h.	5 h.	6 h.	7 h.	8 h.	9 h.	10 h.	11 h.	12 h.	13 h.	14 h.	
1 ^o 1 nuit isolée...F.	1 50	2 »	2 95	3 85	4 70	5 50	6 25	6 90	7 55	8 15	8 70	9 20	9 60	10 »	
2 ^o Par abonnement au mois	4 nuits...	1 50	2 »	2 90	3 75	4 55	5 30	6 »	6 60	7 20	7 75	8 25	8 70	9 10	9 40
	8 nuits...	1 50	2 »	2 85	3 65	4 40	5 10	5 75	6 30	6 85	7 35	7 80	8 20	8 55	8 80
	12 nuits...	1 50	2 »	2 80	3 55	4 25	4 90	5 50	6 »	6 50	6 95	7 35	7 70	8 »	8 20
	16 nuits...	1 50	2 »	2 75	3 45	4 10	4 70	5 25	5 70	6 15	6 55	6 90	7 20	7 45	7 60
	20 nuits...	1 50	2 »	2 70	3 35	3 95	4 50	5 »	5 40	5 80	6 15	6 45	6 70	6 90	7 »
De 24 à 31 nuits.....	1 50	2 »	2 65	3 25	3 80	4 40	4 75	5 10	5 50	5 70	6 »	6 20	6 35	6 40	

II. — Dans les Pavillons-abris.

INCANDESCENCE

1^o Allumage pendant une fraction de la nuit :

TEMPS	PRIX pour 1 lampe de 16 bougies.		PRIX pour 2 lampes de 16 bougies.	
	Période de 4 h.	Période de 8 h.	Période de 4 h.	Période de 8 h.
	Une semaine (toutes les nuits).....F.	3 50	5 50	5 50
Un mois (4 semaines toutes les nuits).....	11 »	17 »	17 »	25 »
Un an (toutes les nuits)...	115 »	»	170 »	»
Une heure isolée.....	0,125		0,25	

2° Abonnements par mois pour toute la nuit :

NOMBRE DE LAMPES	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	Pour 1 lampe F.	20 »	19 »	18 50	17 »	15 »	13 50	14 »	16 »	18 »	19 »	19 50
Pour 2 lampes.....	30 »	29 »	27 »	25 »	22 »	20 »	21 »	24 »	27 »	28 »	29 »	30 »

3° Abonnements à l'année pour toute la nuit :

Pour 1 lampe.....F. 200
 Pour 2 lampes..... 300

REMARQUE. — Les prix réduits pour deux lampes, indiqués par les §§ 1°, 2°, 3° ci-dessus, ne s'appliquent que lorsque les deux lampes sont installées dans le même quart de pavillon.

III. — Dans la Halle métallique des Docks.

INCANDESCENCE

1° Allumage pendant une fraction de la nuit :

TEMPS	PRIX Pour 2 lampes de 32 bougies	
	Période de 4 h.	Période de 8 h.
1 nuit..... F.	2 »	3 »
1 semaine (toutes les nuits).....	11 »	16 »
1 mois (4 semaines toutes les nuits).....	34 »	50 »
1 an (toutes les nuits).....	340 »	»

2^o Abonnement par mois pour toute la nuit :

NOMBRE DE LAMPES	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Pour 2 lampes... F.	60 »	58 »	54 »	50 »	44 »	40 »	42 »	48 »	54 »	56 »	58 »	60 »

3^o Abonnement à l'année pour toute la nuit :

Pour 2 lampes.....F. 600

REMARQUE. — Les prix pour deux lampes, indiqués par les §§ 1^o, 2^o, 3^o ci-dessus, ne s'appliquent que lorsque les deux lampes sont installées dans la même travée.

Corps-morts d'amarrage.

1^o Pour navires sur mouillage : 10 centimes par tonneau de jauge nette légale et par mois.

Pour le premier mois, toute fraction de mois est payée comme un mois entier. Dans les mois suivants, toute fraction inférieure ou égale à quinze jours n'est payée que comme une moitié de mois. Toute fraction supérieure à quinze jours est payée comme le mois entier.

Tout navire a le droit, pour opérer un mouvement, de mettre des amarres sur deux places aux corps-morts et sur les bouées d'amarrage; si l'amarrage ne dure que pendant l'espace d'une marée, il n'est rien dû au concessionnaire. Si l'amarrage dure pendant deux marées, le concessionnaire a droit à une rétribution fixée à 3 centimes par tonneau, quelle que soit l'époque. Si l'amarrage dure plus de deux marées, la rétribution est réglée selon le droit commun.

2° Pour navires à quai : 5 centimes par tonneau de jauge et par quinzaine.

Toute portion de quinzaine est payée comme quinzaine entière.

Ce tarif a été mis en vigueur le 1^{er} mai 1900, en vertu d'un décret de concession du même jour.

Voies ferrées.

A) *Voies ferrées des quais de rive gauche concédées aux Compagnies du Midi et du Médoc.* — Transport des marchandises de toute nature par expédition de 400 kilogr. au minimum ou payant pour ce poids, ou des animaux vivants par wagon chargé de 4,000 kilogr. au minimum.

Prix par tonne :

1° De la gare de Bordeaux-Saint-Jean ou des établissements de Brienne à un point quelconque des voies établies sur les quais en rivière, sur la rue Lucien-Faure, au pourtour des quais du bassin à flot, et à la gare Saint-Louis (Médoc), ou réciproquement.....F. 1 25

2° De la gare Saint-Louis à un point quelconque du bassin à flot, ou réciproquement..... 1 »

Toutefois, les bois ne sont taxés que » 40

3° D'un point quelconque des quais à la gare de Bordeaux-Saint-Jean, en ce qui concerne les douves, douelles et merrains » 50

Prix par wagon chargé au maximum de 10 tonnes des marchandises suivantes : billons en bois bruts, bois de charpente, bois en grume, coke de four et de gaz, gravier, houille, madriers, minerais de fer, de manganèse et de

zinc, moellons bruts, pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées, planches en bois, poteaux de mine, sable, talc, traverses en bois pour chemin de fer :

De la gare de Bordeaux-Saint-Jean ou des établissements de Brienne à un point quelconque des voies ferrées établies sur les quais en rivière, sur la rue Lucien-Faure, au pourtour des quais du bassin à flot, et à la gare Saint-Louis, ou réciproquement. F. 5 »

En outre, les tarifs spéciaux des Compagnies intéressées prévoient, dans certains cas, soit une exonération, soit une réduction de taxe, pour le transport sur les voies des quais de Bordeaux de marchandises qui ont emprunté ou qui doivent emprunter le réseau principal de ces Compagnies.

B). *Voies ferrées des quais de rive droite concédées à la Compagnie d'Orléans.* — Transport des marchandises de toute nature par expédition de 500 kilogr. au minimum ou payant pour ce poids, de la gare de La Bastide ou de la gare de la Passerelle à un point quelconque des voies des quais, ou réciproquement.

Prix par fraction indivisible de 100 kilogr. :

1^o En provenance ou à destination, par la voie d'eau, de tous les points situés soit en amont, soit en aval de Bordeaux. F. 0,05

2^o En provenance ou à destination de la localité 0,125

Exceptionnellement, les bois et les matériaux de construction par wagon complet de 4.000 kilogr. ne sont taxés que 0,05



Phototypie Charles Chambron - Bordeaux.

MAGASIN A LAINES DES DOCKS

Droits divers.

Les taxes suivantes sont applicables au port de Bordeaux :

Droits de tonnage ;

Droits de remorquage des navires sur la Garonne et la Gironde ;

Droits du pilotage sur la Gironde et la Garonne et pour l'entrée au bassin ;

Droits de halage dans les écluses ;

Droits de courtage maritime, et de courtage d'assurances maritimes.

Les tarifs correspondants sont détaillés dans l'Annuaire de la Marine de commerce (année 1899, pages 492 et suivantes).

Entrepôts et Magasins généraux.

Un *Entrepôt réel* de douanes, sur les quais, est administré par la Chambre de Commerce de Bordeaux, qui en est propriétaire. L'entrepôt réel est aussi constitué en *Magasin général* et délivre des warrants.

Un entrepôt annexe a été construit en 1882-1883 par la Chambre de Commerce, sur le cours du Médoc, près des quais ; il est plus spécialement affecté à la réception des vins et spiritueux étrangers.

Aux docks, la Chambre de Commerce possède un *Magasin général* spécial pour les laines et peaux de moutons

(importées principalement d'Amérique), relié par voie ferrée avec le bassin à flot et les quais du port.

Sur le quai sud du bassin à flot, la Chambre de Commerce a fait élever, sur une longueur de 380 mètres et 35 mètres de largeur, une partie des magasins-docks, dont l'établissement et l'exploitation lui ont été concédés par le décret du 19 juillet 1878. Le bâtiment construit est une grande halle métallique, s'étendant parallèlement au quai sud du bassin, formée d'une nef centrale de 25 mètres de portée et de deux nefs latérales de 5 mètres de largeur. L'emplacement utilisé pour le dépôt des marchandises a une longueur de 375 mètres (75 travées de 5 mètres). Toute la partie nord du bâtiment, en façade sur le quai, sert de halle de transit, avec une largeur de 15 mètres. En arrière, s'étend longitudinalement, sur une profondeur de 20 mètres, la portion servant d'annexe à l'entrepôt réel, laquelle comprend trois magasins, d'une superficie de 7,675 mètres, desservis, du côté du bassin à flot, par des passages donnant accès à la marchandise, et, du côté sud, par une voie charretière sur laquelle est établie une voie ferrée.

Sur les terrains découverts, s'étendant entre la halle métallique et les magasins à laines, un emplacement de 5,000 mètres environ a été clôturé et partiellement abrité pour recevoir les rhums et tafias en débarquement.

Le tarif de l'entrepôt réel est très étendu et forme une brochure imprimée que l'on peut se procurer.

Dans la partie de la halle métallique des docks servant au transit, le tarif est de 10 francs par jour par chaque double travée de 150 mètres superficiels, assurances comprises. Au dépôt des rhums et tafias, le tarif est de 10 centimes par hectolitre et par quinzaine, marchandises non assurées.

Il existe à Bordeaux d'autres nombreux entrepôts ou



Phototypie Charles Chambon - Bordeaux.

HALLE DES DOCKS (Intérieur)

magasins généraux pour marchandises diverses, administrés par des particuliers.

Installations et établissements maritimes particuliers.

Le commerce très important des bois dits du « Nord » se trouve à peu près exclusivement concentré dans de nombreux et vastes magasins situés en façade de la rive droite du port.

Aux abords de l'appontement de Queyries, utilisé surtout pour la manutention des marchandises pondéreuses (houille, minerais, phosphates, etc...), il s'est établi des entrepôts, docks et usines très importants qui reçoivent les marchandises en question et assurent, soit leur transformation, soit leur réexpédition par voie ferrée, reliés qu'ils sont tant avec l'appontement qu'avec les voies de la Compagnie d'Orléans (Bordeaux-Paris). Parmi ces établissements, on peut citer : les Docks maritimes, les Entrepôts maritimes, les Nouveaux Docks, les Usines de produits chimiques de Saint-Gobain, Chauny et Cirey, les Tuileries mécaniques du Berry, la Compagnie bordelaise de Produits chimiques et engrais, etc.

En aval de l'appontement de Queyries se trouvent les coulisses de lancement dépendant des grands chantiers de constructions navales de la Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde⁽¹⁾. On rencontre ensuite l'appontement de la grande Huilerie bordelaise.

(1) Les Chantiers et Ateliers de la Gironde ont construit : *le Requin*, cuirassé d'escadre de 7.184 tonneaux ; *le Vinh-Long* et *la Gironde*, transports de 5.792 tonneaux ; *la Foudre*, croiseur porte-torpilleurs, de 6.099 tonneaux, etc., etc.



Un peu plus loin, sur le territoire de la commune de Lormont, se trouvent les nombreux chantiers de construction ou de réparation de bateaux qui constituent l'industrie principale de la localité, et notamment les chantiers dénommés : Railway des Transatlantiques, Gril Tranchard, Gril Monimeau, Chantiers Sahuqué, Bonnin et Damon, Lagorce.

Sur les quais de la rive gauche du port en rivière, quelques Compagnies de navigation possèdent des tentes-abris pour leurs marchandises, en dehors des 16 pavillons administrés par la Chambre de Commerce. Il y a lieu de mentionner en outre l'existence, sur le quai de Bacalan, des ateliers et magasins de la Compagnie des Messageries Maritimes, qui assure un service postal subventionné.

Dans les immeubles formant la façade des quais, notamment au quai de Paludate, en amont du pont de pierre, et aux quais des Chartrons et de Bacalan, en aval, sont établis les « chais » ou magasins des négociants en vins dont les produits ont acquis une renommée universelle.

En aval des ouvrages du port, la rive gauche de la Garonne est pourvue de nombreux appontements, cales de halage, etc., pour le service des usines, chantiers et magasins établis à proximité. C'est ainsi qu'on trouve successivement : le magasin des vivres de la Marine, les ateliers de la Société de travaux Dyle et Bacalan (constructions maritimes et mécaniques), les grands chantiers de construction maritime Desbats et C^{ie}(1), pour navires de 125 mètres de long et 3,000 tonneaux de jauge, les Docks Sudrat, la raffinerie et la distillerie de Bacalan, la fabrique de conserves, l'usine d'éther.

(1) Ces chantiers viennent de lancer le trois-mâts *Alice* de 80 mètres de longueur, 2.500 tonneaux de jauge et 3.500 tonneaux de port environ.

Aux abords du bassin à flot, il s'est également fondé des usines telles que l'huilerie Maurel et Prom et la faïencerie Vieillard, ainsi qu'un certain nombre d'établissements qui, avec les magasins-docks de la Chambre de Commerce, sont destinés à recevoir et à entreposer les marchandises.

Les magasins de la Marine et du Service colonial, l'huilerie Maurel et Prom, les ateliers Dyle et Bacalan sont reliés par voie ferrée aux quais du bassin à flot.

Relations du port.

Le port de Bordeaux est desservi par des voies fluviales, terrestres et ferrées, qui le mettent en communication directe, soit avec l'Océan, soit avec la Méditerranée, soit avec l'intérieur du pays, soit enfin avec les pays voisins.

La Garonne, continuée jusqu'à la mer par la Gironde, constitue la principale des voies fluviales. Sur un cours navigable ou flottable de 547 kilomètres, cette rivière reçoit, en aval de Bordeaux, la Dordogne (rivière navigable ou flottable sur 414 kilomètres); en amont, la rivière du Ciron, le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi; le Dropt, le Lot, la Baise, le Tarn, l'Ariège, le Salat et la Neste, rivières.

Les principales voies de terre qui aboutissent à Bordeaux sont : la route nationale n° 10, de Paris en Espagne; la route nationale n° 19, de Lyon à Bordeaux; la route nationale n° 132, de Bordeaux à Mont-de-Marsan, Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port; la route nationale n° 136, de Bordeaux à Bergerac, et un grand nombre de routes départementales ou assimilées.

Quant aux lignes de chemins de fer, les réseaux d'intérêt général de Paris-Orléans, de l'État, du Midi et du Médoc ont leur gare à Bordeaux, ce qui met la ville en relations

aussi rapides que commodes, tant avec la capitale et les diverses régions du pays qu'avec l'Espagne.

En ce qui concerne les voyageurs notamment, les horaires des trains sont réglés de telle façon que la durée des trajets est réduite ainsi qu'il suit :

De Bordeaux à Paris ou <i>vice versa</i>	6 h. 42'
— à Toulouse	3 h. 41'
— à Cette	7 h. 23'
— à Pau	3 h. 43'
— à Irun (Espagne).....	2 h. 52'

Il existe, en outre, pour les relations locales, plusieurs lignes d'intérêt local et de tramways.

Facilités de navigation en Garonne et en Gironde.

Dans ces dernières années, de grandes améliorations ont été réalisées au point de vue des facilités de navigation entre Bordeaux et la mer.

Les graphiques ci-contre permettent de juger les *facilités de navigation* offertes par la Garonne et la Gironde, en faisant connaître la grandeur de l'intervalle de temps (voisin de la pleine mer), pendant lequel les navires de divers tirants d'eau peuvent indifféremment se mettre en marche pour effectuer, sans être arrêtés, leur route soit de Bordeaux à la mer, soit inversement. On conçoit, en effet, que si la circulation est strictement possible pour un steamer calant 7 mètres par exemple, il en résultera qu'il devra choisir avec soin le moment de son passage : il ne pourra partir du port pour descendre à la Pointe-de-Grave qu'aux environs d'une heure strictement déterminée. Si,

Graphiques des fa

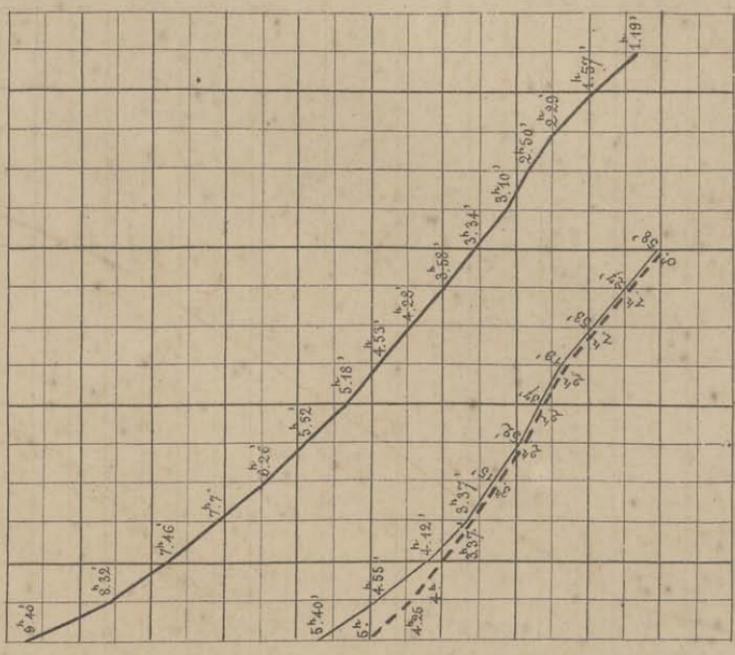
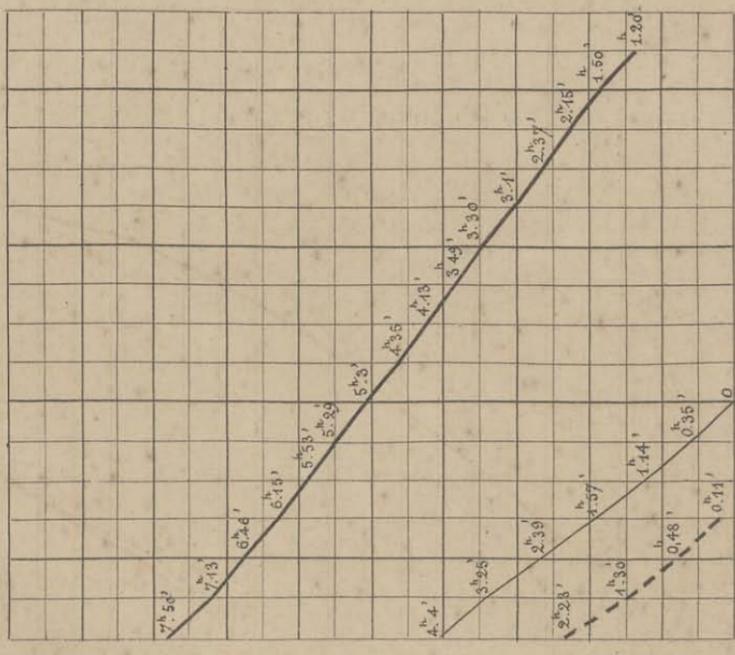
Echelle des temps
pendant lesquels
le départ est possible

10.
9.
8.
7.
6.
5.
4.
3.
2.
1.
0.

Marées de vive eau

Descente

Montée



Licence d'eau (5^m 30) des navires { 7^m 00 25 50 7^m 50 25 50 8^m 00 25 50 8^m 50 25 50 9^m 00 25 50

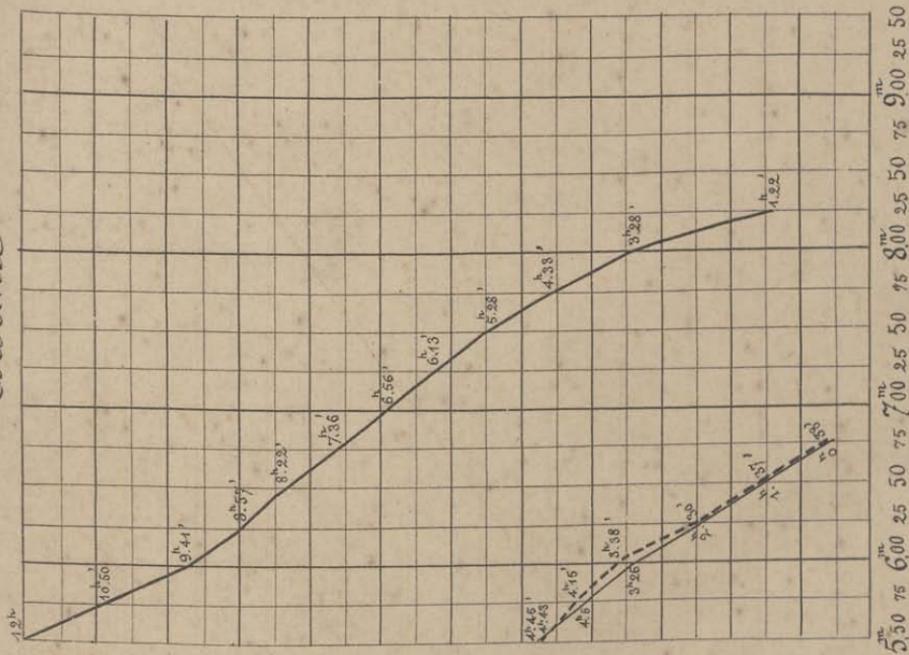
Trajet entre Bordeaux et la mer (sans arrêt)
Bordeaux et Pauillac
Pauillac et la mer.

Legende { -----

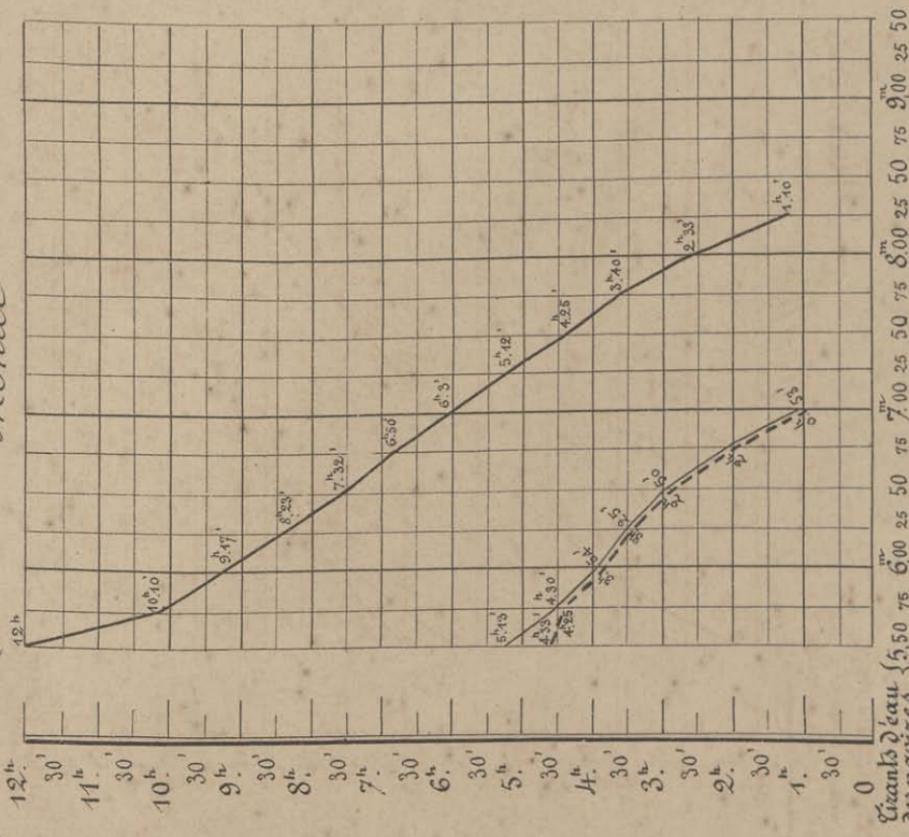
Utilités de la navigation

Marées de morte eau

Descente



Montée



Echelle de temps pendant laquelle le départ est possible

Grands d'eau des nautes { 5.50 7.5 6.00 25 50 75 9.00 25 50 75 8.00 25 50 75 9.00 25 50

au contraire, l'état des barres lui offre une élasticité suffisante, il n'y aura pas d'inconvénient à ce qu'il quitte Bordeaux un certain nombre d'heures avant ou après le moment qui lui assurerait le maximum de hauteur d'eau disponible. Si un tableau ou un graphique indique cette latitude de temps, pour les différents navires à calaisons croissantes, il permettra de lire d'un coup d'œil non seulement quels sont les navires les plus grands qui peuvent être admis à circuler, mais avec quelle aisance plus ou moins grande tous peuvent naviguer, et cela depuis celui qui doit profiter strictement de toutes les ressources de la marée pour franchir les barres, jusqu'à celui qui n'a aucunement à s'en occuper et qui peut partir, pour descendre et monter, à une heure quelconque de flot ou de jusant.

C'est sur cette idée que les graphiques ont été dressés. On en a fait de distincts pour la montée et la descente; la première peut toujours être faite, à facilité égale, par des navires bien plus calants; c'est une circonstance commune à tous les fleuves à marée et heureuse pour Bordeaux, puisque les navires partants sont presque toujours sensiblement moins chargés en lourd que les navires montants; c'est ainsi, à l'arrivée surtout, qu'il est nécessaire de recevoir les tirants d'eau un peu exceptionnels.

On a fait également des tracés distincts pour la vive eau et la morte eau, c'est-à-dire pour les cas extrêmes entre lesquels viennent s'intercaler tous les autres; en vive eau, les montées sont relativement plus aisées qu'en morte eau; c'est l'inverse pour les descentes.

Dans tous ces graphiques, on lit sur une ligne horizontale les tirants d'eau des navires classés par grandeurs croissantes de 25 centimètres en 25 centimètres. Sur la ligne verticale correspondant à chaque tirant d'eau, on lit, à l'échelle, de quel temps, en 1898, le navire de cette taille disposait pour fixer son départ.

D'ailleurs, la situation des passes n'a éprouvé, en 1899 et en 1900, que des oscillations minimales : l'état moyen n'a pas été modifié.

La ligne à *traits interrompus* des quatre graphiques se rapporte au trajet direct de la mer à Bordeaux, ou inversement, sans arrêt dans les fosses de Pauillac-Trompeloup.

La ligne *pleine* des graphiques se rapporte à la circulation avec mouillage intermédiaire à Pauillac-Trompeloup, et donne les indications relatives au trajet Bordeaux-Pauillac et au trajet Pauillac-la mer.

Le premier groupe montre qu'à la montée on peut faire parvenir directement à Bordeaux des tirants d'eau de 8 mètres en vive eau et de 7 mètres en morte eau. A la descente, en vive eau, le tirant d'eau maximum atteint 6^m,25, et en morte eau, 6^m,75.

Le trajet Pauillac-Bordeaux, le plus difficile des deux quand on coupe la traversée, admet à la montée seulement les mêmes tirants d'eau maxima que le trajet direct : la mer-Bordeaux ; mais, à la descente, il offre l'avantage considérable d'admettre la circulation de calaisons atteignant 6^m,75 à 7 mètres. C'est, d'ailleurs, ce trajet qui bénéficiera le plus directement de l'abaissement projeté des seuils de Beychevelle. Quand les travaux seront faits, les descentes en vive eau seront grandement facilitées. La moyenne du temps disponible sera portée à plus d'une heure et demie pour un bateau de 6^m,75. Le bateau de 5^m,50, type courant des cargo-boats partiellement chargés, n'aura pour ainsi dire plus à se préoccuper de la marée.

Quant au trajet Pauillac-la mer, il est ouvert à la plus grande navigation. Les marées les plus défavorables admettent dans tous les sens les navires de 8 mètres, tandis que les plus favorables permettraient la circulation des tirants d'eau, encore presque inconnus dans la marine marchande, de 9^m,25.

TROISIÈME PARTIE

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES

Mouvements du Commerce et de la Navigation.

Observations Générales.

Pour mettre en évidence les variations que l'on a observées pendant la période moderne dans les mouvements du commerce et de la navigation, on a dressé divers graphiques en utilisant les documents officiels qui permettent, en remontant aussi loin que possible, de suivre ces variations année par année, c'est-à-dire les registres de l'Administration des Douanes et ceux du Service du port.

Le graphique n° 1, dressé avec les indications de ces derniers, montre les modifications survenues dans les usages de la navigation au point de vue de la construction navale.

Il donne le nombre des navires qui ont fréquenté le port, en le répartissant de la manière suivante :

1° Navires au-dessous de 500 tonneaux de jauge ;

- 2° Navires de 500 à 999 tonneaux inclus ;
- 3° Navires de 1,000 tonneaux et au-dessus.

On peut ainsi constater que les navires n'ont cessé de présenter des tonnages croissants, et que le nombre des petites constructions a été constamment en diminuant. Cette transformation coïncide avec celle des voiliers en vapeurs, et elle est journellement accentuée par le souci, toujours manifeste dans la navigation actuelle, de réaliser de plus grandes vitesses, qui entraîne parallèlement l'augmentation de tonnage.

Le graphique n° 2 donne, d'après les mêmes documents, le nombre des navires d'un tirant d'eau déterminé qui ont fréquenté le port chaque année, avec la répartition suivante :

- 1° Navires d'un tirant d'eau inférieur à 5 mètres ;
- 2° Navires d'un tirant d'eau de 5 mètres à 5^m99 ;
- 3° Navires d'un tirant d'eau de 6 mètres et au-dessus.

Ce graphique, analogue au précédent, le complète à un point de vue spécial. Il met en relief les sujétions de plus en plus grandes que la navigation peut éprouver dans les fleuves, par suite de l'augmentation constante du tirant d'eau des navires fréquentant les ports intérieurs du pays et la nécessité d'améliorer constamment les passes de ces fleuves pour maintenir la sécurité des accès.

Il explique également pourquoi la navigation, indépendamment de diverses causes économiques, a recherché de plus en plus les places à quai dans la partie profonde du mouillage de Bordeaux, en faisant un plus rare usage des corps-morts placés dans les zones de moindre profondeur.

Le graphique n° 3, dressé comme les suivants d'après les registres de la Douane, montre les variations que l'on a observées dans le tonnage de jauge de la navigation fréquentant le port de Bordeaux. Il fait également ressortir l'importance relative des deux grands éléments du commerce total : le commerce extérieur et le cabotage.

On constate ainsi que le tonnage total du port a crû d'une manière régulière jusqu'en 1888, et que depuis cette époque il a légèrement fléchi, en montrant cependant une tendance à croître de nouveau depuis 1894. La diminution, d'ailleurs, porte exclusivement sur le commerce extérieur et s'explique facilement par des considérations économiques.

Il importe de remarquer à ce sujet que deux décrets des 7 mars 1889 et 31 janvier 1893 ont successivement changé le mode de jaugeage des navires, en appliquant des méthodes qui ont abouti d'une manière générale à abaisser la jauge nette des steamers. La comparaison des résultats qui ressortent de ce graphique et du suivant montre qu'il y a lieu de tenir compte de cette considération.

Le tracé plein donnant le commerce total indique, depuis 1896, époque de la livraison de l'appontement public de Pauillac, le total que l'on obtient en ajoutant au tonnage relevé par la Douane de Bordeaux celui que recense cette Administration dans l'avant-port de Bordeaux (Pauillac-Trompeloup). Il donne la navigation d'escales depuis 1888.

Le graphique n° 4 indique les fluctuations qui sont survenues dans le nombre de navires fréquentant le port. Ce mot « navire » doit être pris ici avec le sens usité dans les statistiques de la Douane et synonyme de « bateau », car, en réalité, on y fait figurer, à titre de cabotage, la

navigation au bornage, qui s'effectue par embarcations de faible tonnage, telles que chaloupes, sloops, etc.

Cela explique, d'ailleurs, la différence considérable que l'on observe entre le nombre de navires figurant à ce graphique et celui qui est porté dans les graphiques nos 1 et 2, d'après les déclarations enregistrées par le Service du port.

On voit ainsi que le nombre total des navires fréquentant le port a atteint son maximum en 1864 et a diminué depuis cette époque, cette diminution étant, d'ailleurs, contre-balancée, comme on l'a vu, par l'augmentation du tonnage des unités.

Comme sur le graphique précédent, le tracé plein indique, depuis 1896, le total du port de Bordeaux et de son avant-port. Il comprend la navigation d'escales depuis 1888.

Le graphique n° 5 montre les variations survenues dans le poids des marchandises embarquées et débarquées dans le port de Bordeaux, et fait ressortir l'augmentation de trafic qui s'est produite à peu près régulièrement jusqu'en 1890 et l'état sensiblement stationnaire des transactions que l'on peut constater depuis cette époque jusqu'en 1895, avec tendance consécutive à un nouvel accroissement.

Il montre également le rôle prépondérant que le commerce extérieur joue dans le trafic local.

Il indique, comme les précédents, par un trait plein, le total du port et de l'avant-port de Bordeaux depuis 1896, en y comprenant les mutations d'entrepôt.

Le graphique n° 6 montre les variations comparatives du tonnage de jauge de la navigation dans les ports de

France, dont le mouvement annuel dépasse 2 millions de tonneaux. Indépendamment des particularités locales, on y observe manifestement certaines coïncidences qui correspondent à des facteurs économiques communs à toutes les régions du pays (modification des droits de douane en 1892.)

A partir de l'année 1888, les ordonnées de ce graphique comprennent la navigation d'escales qui, antérieurement, n'était pas relevée par la Douane, et, depuis 1896, la navigation de l'avant-port de Bordeaux.

Les graphiques nos 7, 8, 9 montrent, tant à l'importation qu'à l'exportation, les variations survenues dans les transactions concernant certaines natures de marchandises donnant lieu à un tonnage important au commerce extérieur.

C'est ainsi que, pour les *importations*, le graphique n° 7 donne les variations concernant *la houille, les céréales et les produits chimiques*, et le graphique n° 8 celles qui concernent *les vins, les bois et les poissons*.

Pour *les exportations*, le graphique n° 9 donne les renseignements qui concernent *les bois, les vins et les poteries, cristaux, etc.*

Voici, d'ailleurs, quelques observations particulières au sujet de chacune de ces marchandises :

Importations.

Houille (637,980^t) (1). — Ce trafic présente un accroissement à peu près continu, dû principalement au

(1) Les tonnages indiqués entre parenthèses à côté des titres se rapportent à l'année 1899.

développement de l'industrie. Il s'agit exclusivement de houilles anglaises, contre lesquelles la production française ne peut lutter à Bordeaux, malgré les droits de douane, à cause de la modicité du fret.

Céréales (61,413^T). — L'importation de ces produits présente jusqu'en 1897 une baisse continue, due à des causes multiples : augmentation des surfaces cultivées, sélection des semences et surtout régime douanier. Le chiffre exceptionnel qu'on observe en 1898 s'explique par la faiblesse anormale des récoltes françaises, auxquelles il a fallu remédier, et sans doute aussi par les spéculations opérées à l'occasion de l'application des lois de douane.

Produits chimiques (69,051^T). — L'augmentation qu'on observe sur ces produits est en corrélation directe avec l'essor que présente l'industrie chimique dans tous les états industriels. Elle est également liée aux progrès de l'agriculture, car ces produits comprennent, pour des quantités notables, les nitrates employés comme engrais et les sulfates de cuivre utilisés dans le traitement de la vigne.

Bois (127,015^T). — Ce trafic présente une décroissance presque régulière, due principalement à la vulgarisation de l'emploi du fer dans le bâtiment, ainsi qu'au régime douanier. Les importations exceptionnelles des années 1880, 1891, 1894 ont été dues à la spéculation. Elles dépassaient les besoins immédiats de la consommation et ont pesé nettement chaque fois sur les mouvements des années suivantes.

Vins (121,414^t). — La production vinicole française, si profondément atteinte par le phylloxera, le mildew, diverses autres maladies de la vigne, ainsi que par les mauvaises conditions atmosphériques, a provoqué à Bordeaux une importation de vins étrangers (espagnols et portugais) et de vins algériens, qui a été en croissant jusqu'en 1887.

Depuis cette époque, la reconstitution des vignobles phylloxérés et la vulgarisation de certains traitements préventifs, tels que le sulfatage, d'une part, la modification des tarifs douaniers, d'autre part, ont permis de restreindre notablement cette importation. La diminution a été très sensible pendant les années 1893-1894 et 1899, où les récoltes françaises ont été bonnes. On peut espérer que ce mouvement s'accroîtra et se consolidera.

Quant aux augmentations particulières qu'on observe pour 1891 et 1898, il s'agit là de l'introduction de stocks anormaux, opérée par des spéculateurs à la veille de l'élévation des droits de douane.

Poissons (39,381^t). — La principale nature de poissons importée à Bordeaux est la morue provenant d'Islande et de Terre-Neuve, dont une partie notable est réexportée après préparation. Les fluctuations que présente ce trafic correspondent à l'abondance des pêches et au progrès de la consommation étrangère qui est facilitée par des primes de sortie.

Exportations.

Bois (447,211^t). — Il s'agit principalement sous cette rubrique de bois de pin des Landes utilisé en Angleterre pour le boisage des galeries de mines. Ce produit est

exporté de Bordeaux par les steamers charbonniers, pour lesquels il constitue un excellent fret de retour. Il y a de ce fait une corrélation visible entre ce trafic à la sortie et celui des houilles à l'entrée.

La baisse que le graphique montre depuis 1894 correspond à un trafic qui, depuis la création de l'appontement de Pauillac, a emprunté la ligne du Médoc pour rejoindre ce port, au lieu de s'embarquer à Bordeaux même, mais l'année 1899 révèle une augmentation importante.

Vins (95,188^T). — Le chiffre des exportations est resté à peu près stationnaire jusqu'en 1889. Depuis cette époque, il présente une décroissance sensible, due à la perte partielle de certains marchés étrangers, notamment celui de la République Argentine. Les vins d'Espagne, de Portugal et d'Italie, éloignés de France par le régime douanier, ont trouvé là des compensations qui s'opèrent au détriment du commerce français d'exportation.

Poteries, cristaux, etc. (14,893^T). — Ce commerce, après avoir pris un certain développement, est devenu l'objet d'une concurrence active de la part de certains pays industriels, tels que l'Allemagne et l'Angleterre. Pour les produits artistiques, nos manufactures luttent avec succès; mais, pour les articles à bas prix, les affaires sont plus pénibles: à Bordeaux spécialement, la fermeture de l'importante faïencerie Vieillard a eu son contre-coup sur le mouvement commercial local.

Dans la plupart des tableaux nos 1, 4, 7, 8, 9, 10 et 11, qui figurent ci-après, on n'a inscrit qu'une partie des éléments numériques qui ont servi à la préparation des graphiques que nous venons d'énumérer.

Pétroles.

Indépendamment des marchandises que nous venons d'énumérer, et dont les déclarations douanières sont reçues à Bordeaux, ce port est le siège d'un commerce important de pétroles dont la manutention s'opère, en Gironde, à Blaye et à Furt, et, en Dordogne, à Cavernes.

Les opérations de raffinage ont lieu dans les usines qui sont établies à Blaye et Cavernes, ainsi qu'à Bègles, près de Bordeaux. Les huiles traitées dans cette dernière localité proviennent de Furt d'où elles sont transbordées en gabares.

Le commerce de ces huiles a donné lieu en 1899 au mouvement d'importation suivant en provenance de Russie et des États-Unis.

BLAYE		FURT		CAVERNES	
Huiles brutes	Essences	Huiles brutes	Essences	Huiles brutes	Essences
14.922 ^T	1.478 ^T	11.428 ^T	»	10.110 ^T	1.397 ^T

Après traitement, ces huiles donnent lieu à un important trafic de cabotage.

Navigation intérieure.

L'importance du mouvement commercial de la batellerie, non recensé par la Douane, mais relevé par le Service de la statistique de la navigation intérieure, porte approximativement, déduction faite de tous les doubles emplois, sur un tonnage de jauge de 1,400,000 tonneaux, entrées et sorties réunies, et sur un poids de marchandises d'environ 1,000,000 de tonnes.

Tonnages des navires qui fréquentent le port.

Entrées et sorties réunies.

TABLEAU N° 1.

ANNÉES	NAVIRES			OBSERVATIONS
	Au-dessous de 500 tonn ^x	De 500 à 999 tonn ^x	De 1,000 tonneaux et au-dessus	
1869.....	6,051	342	32	Les chiffres ci-contre ont servi à dresser le tableau graphique n° 1. Ils ne comprennent que les navires recensés par le Service du port. Les gabares et autres bateaux naviguant au bornage n'y figurent pas.
1870.....	5,245	386	36	
1871.....	5,570	410	26	
1872.....	4,955	444	52	
1873.....	4,880	434	62	
1874.....	4,829	522	66	
1875.....	4,962	572	74	
1876.....	6,490	674	92	
1877.....	4,449	740	110	
1878.....	4,527	992	112	
1879.....	4,417	1,296	114	
1880.....	4,680	1,362	174	
1881.....	4,377	1,204	186	
1882.....	4,160	1,360	244	
1883.....	3,761	1,530	300	
1884.....	3,730	1,514	356	
1885.....	4,303	1,558	280	
1886.....	4,113	1,700	354	
1887.....	4,222	1,722	450	
1888.....	3,739	1,874	482	
1889.....	3,828	1,786	562	
1890.....	3,479	1,932	544	
1891.....	3,192	2,042	446	
1892.....	3,077	1,964	446	
1893.....	3,359	1,860	500	
1894.....	2,758	2,042	462	
1895.....	2,798	1,768	386	
1896.....	2,636	1,896	406	
1897.....	2,650	1,866	436	
1898.....	2,368	1,976	590	
1899.....	2,278	1,918	646	

Tableau des grands navires

*venus à Bordeaux (port et avant-port) en 1898-1899-1900 et possédant
une jauge brute supérieure à 4,000 tonnes.*

TABLEAU N° 2.

NOMS	TONNAGES	NOMS	TONNAGES	NOMS	TONNAGES
	Tonnes		Tonnes		Tonnes
Atlantique	6,901	Glenturret	4,696	Cordillère.....	4,287
Chili.....	6,375	Pauillac.....	4,604	Canada.....	4,287
Brésil.....	5,871	Labrador.....	4,503	Isla-de-Luzon.....	4,256
La Plata.....	5,807	Bloomfield.....	4,455	Yarra.....	4,255
Portugal.....	5,549	Amiral-Courbet...	4,362	Amiral-Baudin....	4,215
Saint-Laurent....	5,243	Bordeaux.....	4,332	Oilfield.....	4,005
Alésia.....	5,167	Amiral-Aube.....	4,315	Monantic.....	4,000

Tableau des grands navires

*venus à Bordeaux (port et avant-port) en 1898-1899-1900 et possédant
une jauge nette supérieure à 2,500 tonnes.*

TABLEAU N° 3.

NOMS	TONNAGES	NOMS	TONNAGES	NOMS	TONNAGES
	Tonnes		Tonnes		Tonnes
Alésia.....	3,312	Portugal.....	2,831	Isla-de-Luzon.....	2,580
Atlantique.....	3,070	La Plata.....	2,814	Oilfield.....	2,564
Glenturret.....	3,026	Conch.....	2,813	Auréole.....	2,552
Pauillac.....	2,971	Bordeaux.....	2,810	Diego-Suarez.....	2,537
Bloomfield.....	2,869	Brésil.....	2,771		

Tirants d'eau des navires qui fréquentent le port.

Entrées et sorties réunies.

TABLEAU N° 4.

ANNÉES	NAVIRES			OBSERVATIONS
	Au-dessous de 5 mètres	De 5 mètres à 5 ^m ,99	De 6 mètres et au-dessus	
1869.....	6.027	391	7	Les chiffres ci-contre ont servi à établir le tableau graphique n° 2. Ils ne comprennent que les navires recensés par le Service du port. Les gabares et autres bateaux naviguant au bornage n'y figurent pas.
1870.....	5.483	469	15	
1871.....	5.613	384	9	
1872.....	4.904	527	20	
1873.....	4.910	450	16	
1874.....	4.924	480	13	
1875.....	5.068	512	28	
1876.....	6.744	469	43	
1877.....	4.746	486	67	
1878.....	5.211	527	83	
1879.....	4.812	582	133	
1880.....	5.407	687	122	
1881.....	5.435	545	147	
1882.....	4.956	648	160	
1883.....	4.789	672	190	
1884.....	4.757	634	209	
1885.....	5.384	610	147	
1886.....	5.306	672	189	
1887.....	5.394	766	234	
1888.....	5.003	800	232	
1889.....	4.998	983	190	
1890.....	4.677	1.013	265	
1891.....	4.393	1.050	237	
1892.....	4.316	926	245	
1893.....	4.535	961	213	
1894.....	3.965	1.019	278	
1895.....	3.726	991	235	
1896.....	3.786	922	230	
1897.....	3.732	995	241	
1898.....	3.537	1.053	330	
1899.....	3.437	1.039	356	

Tableau des grands navires

*venus à Bordeaux (port et avant-port) en 1898-1899-1900
et possédant un tirant d'eau supérieur à 7 mètres.*

TABLEAU N° 5.

NOMS	TIRANTS D'EAU	NOMS	TIRANTS D'EAU	NOMS	TIRANTS D'EAU
	mètres		mètres		mètres
Bordeaux	7 80	La Plata	7 30	Panama.....	7 40
Chili.....	7 65	Canada.....	7 25	Slingsby.....	7 06
Cordillère.....	7 65	Manchester.....	7 20	Brésil.....	7 05
Saint-Laurent....	7 60	Rivas.....	7 46	Woolloomoolo....	7 05
Portugal.....	7 50	Ville-du-Havre...	7 15	Colbert.....	7 03
Château-Lafite....	7 35	Ile-de-La-Réunion.	7 14	Monmouthshire....	7 01
Patrie.....	7 32	Sarnia.....	7 10	Björgvin.....	7 01
Alésia.....	7 31	Atlantique.....	7 10	Dartmoor.....	7 01

Tableau des grands navires

*venus à Bordeaux (port et avant-port) en 1898-1899-1900 et possédant
une longueur supérieure à 375 pieds anglais (114^m 37).*

TABLEAU N° 6.

NOMS	LONGUEURS	NOMS	LONGUEURS	NOMS	LONGUEURS
	mètres		mètres		mètres
Atlantique.....	142 43	Yarra.....	126 58	City-of-London....	116 39
La Plata.....	141 52	Bordeaux.....	123 89	Campinas.....	116 39
Chili.....	141 09	Alésia.....	123 40	Carolina.....	115 82
Cordillère.....	141 09	Glenturret.....	122 »	California.....	115 06
Brésil.....	140 51	Labrador.....	120 47	Amiral-Baudin....	114 86
Portugal.....	135 11	Isla-de-Luzon....	116 48	Amiral-Aube.....	114 86

Mouvement de la navigation de 1825 à 1898.

Port de Bordeaux.

TABLEAU N° 7.

ANNÉES	NOMBRE DE NAVIRES				TONNAGE DE JAUGE			
	Commerce extérieur.	Cabotage.	Services d'escales.	TOTAL	Commerce extérieur.	Cabotage.	Services d'escales.	TOTAL
1825.....	1.543	5.750	»	7.702	212.984	249.200	»	462.184
1830.....	1.373	4.995	»	6.368	315.151	259.847	»	574.998
1835.....	1.453	4.547	»	6.000	266.044	228.306	»	494.350
1840.....	1.724	10.878	»	12.602	279.503	422.781	»	702.284
1845.....	1.683	13.473	»	15.156	278.720	499.686	»	778.406
1850.....	2.026	12.634	»	14.660	317.833	443.481	»	761.314
1855.....	2.904	12.639	»	15.543	478.136	395.373	»	873.509
1860.....	3.141	18.037	»	21.178	659.367	553.486	»	1.212.853
1865.....	3.191	23.907	»	27.098	835.072	726.440	»	1.561.512
1870.....	3.194	20.165	»	23.359	1.139.142	794.066	»	1.933.208
1875.....	3.139	19.334	»	22.473	1.411.615	729.078	»	2.140.693
1880.....	4.195	18.234	»	22.429	2.208.768	863.247	»	3.072.015
1885.....	3.937	21.205	»	25.142	2.386.282	979.290	»	3.365.572
1890.....	3.578	16.976	202	20.756	2.478.081	1.143.198	103.852	3.725.131
1891.....	3.584	15.182	162	18.928	2.438.838	1.088.372	62.093	3.589.303
1892.....	3.296	12.161	176	15.633	2.303.680	1.151.619	69.708	3.525.007
1893.....	3.252	14.098	174	17.524	2.342.979	1.245.607	78.256	3.666.842
1894.....	3.149	14.316	254	17.749	2.168.472	1.222.193	206.352	3.597.017
1895.....	2.855	20.290	304	23.449	1.816.268	1.415.483	221.901	3.453.652
1896.....	3.028	17.696	376	21.170	1.932.853	1.283.888	353.087	3.569.828
1897.....	3.095	15.913	409	19.507	2.033.240	1.213.359	463.539	3.710.138
1898.....	2.894	16.676	571	20.141	2.149.000	1.207.534	536.153	3.892.686

NOTA. — A partir de 1896, date de la mise en exploitation de l'appontement public de Pauillac, les chiffres ci-dessus comprennent la navigation recensée dans cet avant-port de Bordeaux par la douane locale.

OBSERVATIONS. — 1^o Si l'on tient compte des bateaux de voyageurs qui font le service sur le fleuve, à l'aval de Bordeaux, on arrive, pour l'année 1898, à un nombre de navires égal à 22.764, et à un tonnage total général de **4.096.033 T** ;

2^o En tenant compte également du mouvement de la navigation intérieure, non recensé par la douane, et qui a porté en 1898 sur 1.400.000 tonneaux environ, on trouve que le total général s'est élevé à près de **5.500.000 T**.

Poids des marchandises entrées et sorties par mer.
(1860 à 1898)

Port de Bordeaux.

TABLEAU N° 8.

ANNÉES	POIDS DES MARCHANDISES EN TONNES DE 1,000 KILOG.			
	COMMERCE extérieur	CABOTAGE	MUTATIONS d'entrepôts par mer	TOTAL
1860.....	699.577	499.306	4.220	1.203.103
1865.....	888.935	332.831	5.848	1.227.614
1870.....	1.049.435	269.197	7.803	1.326.435
1875.....	1.255.206	392.833	10.988	1.659.027
1880.....	1.828.808	335.881	12.465	2.177.154
1885.....	1.819.157	432.094	18.488	2.269.739
1890.....	2.108.588	491.844	24.194	2.624.626
1891.....	2.130.380	405.497	39.708	2.575.585
1892.....	1.958.953	441.667	23.090	2.423.710
1893.....	1.932.002	458.445	30.403	2.420.850
1894.....	2.021.928	460.006	25.388	2.507.322
1895.....	1.838.275	444.059	28.272	2.310.606
1896.....	1.966.297	416.617	29.158	2.412.072
1897.....	2.090.469	515.225	36.542	2.642.236
1898.....	2.226.650	431.597	38.624	2.696.871

NOTA. — A partir de 1896, date de la mise en exploitation de l'appontement public de Pauillac, les chiffres ci-dessus comprennent la navigation recensée dans cet avant-port de Bordeaux par la douane locale.

OBSERVATION. — En tenant compte du mouvement de la navigation intérieure, non recensé par la Douane, et qui a porté, en 1898, sur 1,000,000 de tonnes environ, on trouve que le total général s'est élevé à 3,700,000 tonnes environ.

**Tonnage de jauge des navires entrés et sortis
pour les ports de France
dont le mouvement annuel atteint 2,000,000 de tonnes
(1861-1898).**

TABLEAU N° 9.

Années	Marseille	Le Havre	Bordeaux	Dunkerque	Cette	Rouen	Boulogne
1861...	3.429.885	2.494.000	1.330.468	734.000	521.000	533.000	524.783
1862...	3.493.256	1.845.000	1.594.774	579.000	520.000	488.000	610.242
1863...	3.424.449	1.788.000	1.509.182	579.000	560.000	421.000	546.995
1864...	3.294.866	1.918.000	1.532.420	653.000	543.000	486.000	584.030
1865...	3.449.775	1.811.000	1.561.512	744.000	576.000	473.000	608.362
1866...	3.510.446	2.179.000	1.514.486	861.000	625.000	506.000	645.881
1867...	4.042.851	2.438.000	1.473.417	869.000	490.000	510.000	748.477
1868...	4.835.575	2.454.000	1.604.270	885.000	701.000	523.000	646.927
1869...	4.379.851	2.662.000	1.636.045	849.000	679.000	557.000	668.882
1870...	4.372.687	2.821.000	1.933.208	975.000	622.000	451.000	613.930
1871...	4.428.477	2.575.000	1.893.229	1.126.000	636.000	724.000	669.008
1872...	4.534.916	2.855.000	2.038.861	889.000	840.000	554.000	704.186
1873...	4.978.561	2.915.000	2.125.984	1.305.000	808.000	630.000	839.080
1874...	4.981.481	3.375.000	2.051.716	1.438.000	869.000	645.000	773.965
1875...	5.251.226	3.285.000	2.140.693	1.303.000	922.000	695.000	786.226
1876...	5.365.345	3.670.000	2.352.934	1.361.000	1.000.000	878.000	845.590
1877...	5.384.594	3.587.000	2.468.455	1.411.000	951.000	856.000	958.300
1878...	6.386.107	4.341.295	2.749.805	1.485.232	1.036.000	1.020.156	902.623
1879...	6.552.471	4.352.863	3.029.221	1.598.807	1.117.000	1.371.478	936.434
1880...	7.235.174	4.518.203	3.072.015	1.711.896	1.482.000	1.456.337	1.047.543
1881...	7.750.077	4.536.080	2.965.486	1.801.086	1.445.522	1.320.413	1.070.095
1882...	8.060.299	4.548.005	3.225.587	1.875.684	1.404.502	1.365.489	1.089.106
1883...	8.896.366	4.669.864	3.536.353	1.927.020	1.594.832	1.450.384	1.117.158
1884...	7.797.231	4.642.278	3.527.796	2.125.842	1.339.635	1.505.378	1.103.368
1885...	8.432.316	4.633.452	3.365.572	2.134.711	1.526.990	1.457.539	998.779
1886...	9.265.952	4.771.577	3.525.434	2.232.763	1.981.109	1.543.402	994.881
1887...	9.456.041	5.223.635	3.632.138	2.244.454	2.342.679	1.687.832	1.074.002
1888...	10.184.687	5.541.320	3.990.729	2.608.042	2.678.602	2.041.042	1.051.385
1889...	9.791.157	5.086.818	3.873.220	2.778.203	2.405.122	1.676.596	1.213.825
1890...	9.918.190	5.889.522	3.725.131	2.986.099	2.316.928	2.043.449	1.613.883
1891...	10.963.874	6.276.604	3.589.303	3.195.459	2.085.581	2.457.062	1.568.586
1892...	9.791.485	5.678.135	3.525.007	2.910.758	2.269.044	1.982.082	1.524.599
1893...	9.787.767	5.729.411	3.666.842	3.069.804	1.989.076	2.194.735	1.577.326
1894...	9.834.269	6.194.923	3.597.017	3.047.307	1.935.021	2.128.597	1.585.896
1895...	9.973.969	5.641.832	3.453.652	2.821.965	1.977.390	1.806.562	1.477.007
1896...	10.490.350	5.577.751	3.569.828	3.009.441	2.378.264	2.137.325	1.606.634
1897...	10.869.610	5.964.028	3.710.138	3.104.129	2.344.210	2.112.082	1.753.077
1898...	12.074.132	6.376.576	3.892.696	3.424.434	2.457.428	2.357.423	2.047.646

NOTA. — Les chiffres de ce tableau ont servi à dresser le graphique n° 6. A partir de l'année 1888, ils comprennent la navigation d'escales, et, à partir de 1896, celle de l'avant-port de Bordeaux.

Subdivision du trafic maritime par nature de marchandises.

Commerce extérieur.

TABLEAU N° 10.

MARCHANDISES	1880	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899
Importations (quantités en tonnes métriques).								
Bois communs.....	338.100	181.819	135.907	124.761	138.985	125.331	104.539	127.015
Peau et pelleteries brutes..	19.070	25.115	17.991	2.491	2.832	2.197	2.112	1.538
Café.....	9.411	8.738	5.272	5.673	7.072	7.002	7.724	7.244
Laines.....	1.553	886	787	17.539	15.922	14.852	15.049	16.687
Sucres.....	16.426	22.120	17.996	13.104	18.219	14.954	12.900	7.713
Poissons.....	19.519	28.234	30.874	37.094	43.580	42.918	38.933	39.381
Tabac en feuilles...	8.859	6.212	4.838	7.936	6.283	4.628	6.239	4.476
Indigo.....	53	100	135	56	100	37	21	17
Cacao.....	7.054	4.319	2.967	2.872	3.110	2.604	3.217	3.542
Graisses de toutes sortes.	5.548	5.189	7.934	7.202	4.377	2.201	3.332	5.258
Céréales (grains et farines)..	301.881	140.355	185.250	30.456	42.188	94.636	301.962	61.413
Huile crue et carbonisée..	345.407	421.384	414.511	449.362	436.670	484.275	454.223	637.980
Gommes exotiques.	4.071	3.793	2.698	3.553	3.816	3.827	4.121	4.203
Graines et fruits oléagineux..	15.814	19.948	23.436	22.793	19.185	21.689	26.232	28.463
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	21.832	21.860	13.939	10.365	11.916	11.466	11.035	11.204
Fromages.....	2.230	1.902	1.707	1.931	1.816	1.962	2.102	2.344
Armes, poudres, munitions..	110	60	47	"	16	34	31	34
Tissus de laine...	361	293	206	147	173	155	106	86
Tissus de coton....	1.620	2.440	2.064	1.408	2.147	1.736	1.394	1.564
Engrais.....	9.978	6.8.3	11.751	"	"	"	13.928	15.750
Riz.....	14.365	12.706	15.579	20.247	19.428	10.800	26.397	17.791
Cuivre.....	3.612	1.316	3.337	3.558	1.002	1.711	963	2.547
Coton en laine.....	"	"	302	320	295	390	790	"
Bâtiments de mer en fer ou en acier....	1.189	"	8.306	3.457	4.156	4.004	2.153	6.906
Poivre.....	"	275	76	"	"	"	"	285
Huiles pures fixes..	1.008	1.349	3.375	995	1.083	1.017	2.569	2.614
Fer, fonte, acier....	23.843	21.666	7.829	5.994	10.623	8.853	10.317	14.161
Guinée des Indes...	"	"	"	"	"	"	"	"
Vins.....	82.169	125.901	189.858	142.713	168.263	170.048	202.921	121.414
Produits chimiques.	2.531	13.589	39.031	37.093	49.775	46.953	59.015	69.051
Viandes salées.....	6.401	1.135	1.461	1.425	2.330	994	1.530	3.064
Bois exotiques.....	"	2.681	"	"	2.047	1.582	4.410	1.288
Chanvre teillé.....	780	592	705	346	"	"	240	265
Vanille.....	21	23	21	19	16	6	30	35
Autres articles.....	79.597	116.669	123.696	87.400	107.301	122.331	102.492	110.244
TOTAUX.....	1.344.413	1.499.472	1.273.886	1.041.711	1.143.726	1.205.283	1.423.029	1.325.577

Subdivision du trafic maritime par nature de marchandises.

Commerce extérieur.

TABLEAU N° 11.

MARCHANDISES	1880	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899
Exportations (quantités en tonnes métriques).								
Vins	132.781	134.479	123.426	100.549	100.169	101.239	87.865	95.488
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	16.582	14.153	17.947	40.539	9.853	9.910	8.663	8.430
Fruits de table	13.417	18.532	32.464	19.134	24.454	17.642	21.151	16.734
Poissons.....	7.433	14.480	6.807	12.251	19.071	21.067	17.498	21.740
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	8	12	13	19	22	16	23	21
Bijouterie et orfèvrerie.....	2	9	6	10	9	8	6	43
Vêtements et pièces de linge cousues.	1.063	750	238	366	336	425	670	761
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	1.094	1.330	791	981	1.088	1.142	906	772
Ouvrages en peaux ou en cuir et peaux préparées.....	196	610	508	1.060	850	1.178	1.206	1.241
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	2.043	2.706	3.285	3.000	3.211	2.493	2.277	2.410
Mercerie et boutons.....	140	»	»	»	»	»	»	»
Poteries, verres et cristaux.....	12.842	21.564	22.847	16.444	17.335	16.156	12.876	14.893
Céréales (grains et farines).....	4.665	5.386	3.675	3.088	3.269	4.930	10.059	3.854
Sucres.....	5.998	3.845	6.093	3.495	4.955	3.996	3.594	3.844
Produits chimiques.....	4.913	10.906	12.124	17.275	13.474	11.483	12.780	18.430
Cartons, papiers, livres et gravures.	2.088	2.220	4.496	2.662	2.632	2.362	2.747	3.569
Outils et ouvrages en métaux.....	1.927	2.201	5.742	5.488	6.273	7.332	8.063	8.834
Résines indigènes.....	4.295	6.786	12.415	8.531	7.569	»	5.099	6.514
Café.....	778	1.485	»	500	4.324	776	1.774	3.474
Bois communs.....	141.776	206.146	344.062	402.244	407.875	398.100	295.752	447.211
Tissus, passementerie et rubans de lin et chanvre.....	263	413	»	94	401	82	487	420
Huiles pures.....	3.737	7.407	7.506	3.426	3.498	2.483	3.104	3.810
Peaux et pelletteries brutes.....	4.880	2.994	2.759	2.719	2.490	3.223	3.181	3.850
Gommes pures exotiques.....	772	2.491	911	1.604	1.848	1.822	2.103	2.845
Graines à ensemençer.....	»	439	1.216	495	784	»	»	»
Drilles.....	1.642	2.005	2.339	3.424	3.589	4.338	3.105	2.487
Laines.....	1.398	1.550	1.652	7.357	6.481	8.879	7.237	5.349
Parfumerie.....	213	»	»	»	213	1.086	912	1.394
Riz.....	2.318	3.741	2.998	5.098	4.853	6.050	9.031	9.563
Viandes salées.....	602	953	1.042	725	870	663	310	673
Fer, fonte et acier.....	7.236	»	9.376	»	2.811	4.586	7.253	10.459
Armes, poudres et munitions.....	183	144	125	102	355	332	348	271
Liège ouvré.....	362	529	559	912	4.121	4.242	4.169	1.521
Légumes secs et leurs farines.....	»	5.876	12.846	10.668	7.949	11.405	12.149	9.897
Fromages.....	»	404	477	410	496	523	549	518
Tabac fabriqué.....	87	209	147	106	86	69	64	80
Machines et mécaniques.....	478	482	729	656	755	718	997	1.433
Autres articles.....	106.677	143.048	193.651	151.731	155.434	172.655	178.724	178.215
TOTAUX.....	484.394	619.685	834.702	796.563	817.170	818.312	723.732	890.353

Les tableaux nos 10 et 11 contiennent la nomenclature presque complète des marchandises dont la Douane fait état dans ses relevés annuels concernant le commerce extérieur. Les indications soulignées correspondent aux tracés des graphiques nos 7, 8 et 9.

La répartition du trafic par nature de marchandises donnée ci-dessus dans lesdits tableaux ne concerne que le commerce extérieur; nous donnons ci-après les indications analogues qui concernent le cabotage (tableaux nos 12 et 13) pour une période de cinq années.

Subdivision du trafic maritime par nature de marchandises.

CABOTAGE

Importations.

Quantités exprimées en tonnes métriques.

TABLEAU N° 12.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1894	1895	1896	1897	1898
Petit cabotage.					
Fers et aciers.....	28,866	31,413	23,559	19,775	23,546
Grains et farines de froment.....	21,892	22,347	20,092	24,376	21,799
Huiles de schiste et de pétrole	11,920	10,451	13,941	15,654	17,479
Matériaux à bâtir.....	23,591	19,675	24,496	120,848	17,302
Sucre brut.....	1,597	2,745	2,933	2,788	12,572
Grains et farines de seigle, orge, maïs, avoine, etc.....	8,967	9,000	13,281	17,764	7,816
Pierres ouvrées.....	14,502	13,209	2,366	2,017	7,682
Futaillles vides.....	6,345	5,720	5,715	6,189	6,877
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs...	8,684	8,610	7,685	6,197	6,774
Ouvrages en métaux.....	6,520	8,063	8,195	7,133	6,327
Poissons.....	4,139	4,630	5,801	5,409	5,749
Pommes de terre et légumes secs..	2,805	5,710	4,175	4,993	5,583
Vins.....	3,283	15,507	14,331	13,856	4,531
Huiles d'arachides et de graines grasses.....	3,317	3,526	3,541	2,985	2,969
Bois communs.....	1,395	1,170	685	998	1,529
Poteries, verres et cristaux.....	1,458	1,585	1,819	1,041	1,074
Autres articles.....	68,323	67,861	57,044	42,673	53,752
TOTAUX pour le petit cabotage....	217,604	231,260	219,289	294,696	203,341
Grand cabotage.					
Savons.....	6,414	6,902	7,128	7,149	6,716
Vins.....	10,188	24,062	10,587	6,726	5,769
Soufre.....	2,196	2,332	3,900	5,263	5,170
Plomb.....	1,380	2,085	2,480	2,341	3,554
Riz.....	351	181	331	1,016	2,203
Autres articles.....	5,003	7,135	5,020	5,082	4,656
TOTAUX pour le grand cabotage...	25,540	42,697	28,846	27,577	28,363
Grand et petit cabotages réunis...	243,144	273,957	248,135	322,273	231,679

Subdivision du trafic maritime par nature de marchandises.

CABOTAGE

Exportations.

Quantités exprimées en tonnes métriques.

TABLEAU N° 13.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1894	1895	1896	1897	1898
Petit cabotage.					
Vins	76,837	53,924	47,994	71,841	56,545
Bois communs	34,310	29,776	17,547	31,692	42,687
Grains et farines de froment.....	25,556	4,064	2,347	3,104	13,507
Résines de pin et de sapin et rési- neux exotiques.....	9,781	11,512	6,611	9,883	7,244
Sel marin.....	3,634	8,438	5,501	7,776	6,823
Eaux-de-vie.....	3,725	5,510	4,698	6,327	5,208
Fruits de table.....	3,179	4,164	2,438	2,538	3,073
Bitumes solides, goudron minéral et brai sec.....	»	1,247	2,688	1,856	2,477
Huile d'olive.....	687	668	763	1,018	2,099
Grains et farines de seigle, orge, maïs, avoine, etc.....	4,824	2,022	3,002	1,170	2,081
Matériaux à bâtir	1,154	802	1,283	1,556	2,045
Meubles et ouvrages en bois, non compris les futailles vides.....	729	1,627	1,598	1,130	1,975
Futailles vides	2,628	2,289	13,481	2,116	1,940
Ouvrages en métaux.....	650	751	1,801	1,248	1,726
Produits et déchets végétaux	916	870	1,454	1,199	1,668
Suifs et saindoux.....	»	681	1,140	1,384	1,612
Riz.....	714	653	1,822	1,120	1,313
Autres articles	32,397	24,819	25,468	27,904	24,444
Totaux pour le petit cabotage...	201,721	153,817	141,626	174,862	178,467
Grand cabotage.					
Vins	4,530	2,938	2,763	3,728	4,758
Résines de pin et de sapin.....	2,130	3,241	2,515	2,502	3,497
Papier et ses applications	961	1,441	817	1,360	1,525
Futailles vides	341	823	1,426	1,232	1,472
Autres articles	7,179	8,002	14,557	8,571	7,234
Totaux pour le grand cabotage...	15,141	16,285	22,078	17,293	18,486
Grand et petit cabotages réunis...	216,862	170,102	163,704	192,155	196,953

**Parts prises par le pavillon national
et par le pavillon étranger dans le mouvement
de la navigation.**

TABLEAU N° 14.

ANNÉES	ENTRÉES ET SORTIES RÉUNIES						PROPORTION	
	NAVIRES français		NAVIRES étrangers		NAVIRES FRANÇAIS et ÉTRANGERS RÉUNIS		du TONNAGE par rapport au tonnage total	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Navires Français	Navires étrangers
1894.	15.820	2.498.796	1.929	1.398.221	17.749	3.597.017	0.61	0.39
1895.	21.796	2.368.426	1.653	1.085.526	23.449	3.453.652	0.69	0.31
1896.	19.216	2.278.392	1.820	1.179.094	21.036	3.557.486	0.66	0.34
1897.	17.512	2.429.268	1.793	1.217.329	19.305	3.646.597	0.66	0.34
1898.	18.016	2.391.010	1.947	1.429.651	19.933	3.820.661	0.63	0.37

Décomposition du mouvement de la navigation par pays de provenance ou de destination.

TABLEAU N° 15.

	1894		1895		1896		1897		1898	
	Nombre de navires	Tonnage								
PAYS DE PROVENANCE										
OU DE DESTINATION										
Cabotage.										
Ports français.....	14,316	1,222,493	30,290	1,445,483	17,604	1,277,778	15,841	1,487,705	16,546	1,498,019
Commerce extérieur.										
Algérie.....	424	402,206	451	421,029	419	91,011	406	85,091	400	79,808
Allemagne.....	431	89,180	94	70,094	74	60,324	75	60,304	74	59,564
Angleterre.....	1,283	849,493	1,470	743,510	1,491	755,706	4,050	705,181	1,044	744,455
Autriche.....	54	59,038	24	25,776	34	34,803	31	31,891	25	27,880
Belgique.....	70	59,073	51	30,327	65	35,826	52	33,804	83	52,400
Chili.....	31	70,120	1	947	4	3,393	4	3,084	2	1,733
Colombie.....	42	24,479	12	23,577	43	23,001	21	38,370	23	38,883
Espagne.....	535	267,180	545	283,621	681	346,444	587	345,208	595	405,485
Etablissements français (côte d'Afrique).....	9	41,717	10	6,038	8	9,310	9	7,884	2	4,054
Etats-Unis.....	81	144,480	60	79,013	50	73,877	68	97,349	401	157,113
Guadeloupe.....	26	6,995	8	2,363	49	6,268	40	2,579	40	2,277
Indo-Chine française.....	5	8,033	5	9,435	3	5,400	3	5,433	7	44,027
Indes anglaises.....	2	2,250	1	4,764	4	4,764	3	5,433	3	3,972
Irlande.....	»	»	»	»	1	4,353	»	»	»	»
Italie.....	5	4,480	6	5,050	6	5,024	9	9,420	40	9,040
Maritime.....	57	47,021	50	47,446	62	22,348	61	22,435	55	20,771
Mexique.....	2	4,477	2	2,391	4	2,675	2	4,106	1	573
Nouvelle-Calédonie.....	4	4,387	»	»	3	4,892	4	4,435	»	»
Norvège.....	41	48,004	45	5,900	20	42,006	20	11,714	14	6,993
Pays-Bas.....	400	38,759	94	36,357	416	45,400	410	40,590	418	48,093
Pêche de la morue.....	151	19,346	200	26,254	237	29,789	217	26,001	263	26,742
Portugal.....	76	17,017	87	16,792	71	14,402	402	20,267	84	45,887
Possessions anglaises.....	41	7,492	5	5,819	6	4,457	2	4,808	17	21,563
République Argentine.....	78	178,439	63	450,664	73	480,286	79	498,502	83	200,828
Roumanie.....	9	9,054	3	2,651	7	6,829	3	3,412	5	6,046
Russie.....	83	58,907	54	40,908	49	44,250	44	39,051	41	41,108
Sénégal.....	75	62,197	67	56,336	68	54,506	69	58,010	84	69,374
Suède.....	57	32,571	44	26,038	48	28,977	42	22,688	34	20,226
Uruguay.....	»	707	2	2,365	»	1,099	1	1,352	2	1,802
Vénézuéla.....	5	787	7	787	7	1,367	6	1,367	4	284
Autres pays.....	34	24,482	27	21,740	29	25,063	496	36,947	24	24,872
TOTAUX.....	3,440	2,468,472	2,855	4,816,208	3,057	4,928,845	2,905	4,995,353	2,845	2,407,006
Cabotage et commerce extérieur réunis.....	47,465	3,390,665	23,145	3,231,751	20,661	3,206,633	48,806	3,483,058	49,391	3,305,025

N. B. — Ces chiffres ne comprennent pas les services d'escorte, ni la partie du tonnage de Pauillac qui n'est pas relevée par la douane de Bordeaux.

Mouvement des Passagers.

1^o Sur mer.

TABLEAU N^o 16.

ANNÉES	PASSAGERS ARRIVÉS	PASSAGERS PARTIS	TOTAL	OBSERVATIONS
1894.....	6.707	10.066	16.773	Ces chiffres comprennent les voyageurs dont le transbordement s'est effectué en rade de Pauillac.
1895.....	7.495	12.577	20.072	
1896.....	7.398	13.995	21.393	
1897.....	10.126	10.883	21.009	
1898.....	8.314	9.961	18.275	

2^o Sur le fleuve (Gironde et Garonne).

ANNÉE 1899

INDICATION DES PARCOURS	NOMBRE de passagers
Mouvement dans le port de Bordeaux entre les deux rives.....	1,332,186
Mouvement fluvial de Bordeaux vers l'aval.....	407,772
Mouvement fluvial de Bordeaux vers l'amont.....	109,134

Les lignes de navigation qui fréquentent le port de Bordeaux sont indiquées dans les deux tableaux suivants, d'après les renseignements de la Douane afférents à l'année 1898, que l'on a complétés sur quelques points de détail.

On a mis en évidence l'importance des Compagnies françaises et étrangères, et celles des lignes ayant à Bordeaux le point terminus habituel de leur trajet ou qui y font escale.

Principales lignes de navigation qui ont établi à Bordeaux leur point de départ ou qui y font escale.

1898

TABLEAU N° 17.

DÉNOMINATION DES COMPAGNIES DE NAVIGATION	DÉSIGNATION DES LIGNES	NOMBRE DE NAVIRES affectés à chaque ligne.	TONNAGE TOTAL des navires affectés à chaque ligne.	NOMBRE DE VOYAGES par an (entrées),	NOMBRE DE PASSAGERS	
					à l'arrivée	au départ
1^o Lignes françaises ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet.						
Vapeurs.						
Les fils de Th. Conseil.....	Bordeaux, Huelva, Alicante, Valence, Algé- rie.....	10	7.776	99	»	»
Maurel et Prom.....	Bordeaux, Lorient, Concarneau, Douarnenez	1	97	26	»	»
Bahan père et fils et A. Tesseire.....	Bordeaux, Sénégal.....	3	2.333	14	»	»
J.-H. Tandonnet et frères.....	Bordeaux, Sénégal.....	2	2.236	8	»	»
Déves et Chaumet.....	Bordeaux, Huelva, Valence, Algérie.....	4	3.402	15	»	»
Messageries Maritimes.....	Bordeaux, Sénégal.....	1	656	9	»	»
Nouvelle Compagnie Bordelaise de Na- vigation.....	Bordeaux, Buenos-Ayres.....	9	22.070	37	5.216	5.470
A. Legal fils et Cie.....	Bordeaux, New-York.....	5	6.274	41	»	»
Chevillotte frères.....	Bordeaux, Bayonne, La Pallice, Saint- Nazaire, Nantes.....	6	837	144	»	»
Compagnie Flornoy-Albrecht.....	Bordeaux, Brest.....	4	835	46	»	»
	Bordeaux, Nantes.....	4	312	104	»	»
	Bordeaux, Brême, Hambourg.....			57	»	»
Worms et Cie (1).....	Bordeaux, Pasages.....	11	7.556	88	47	51
	Bordeaux, Le Havre, Rouen, Paris.....			96	»	»
	Bordeaux, Anvers, Belgique.....			48	»	»
Bossut-Plichon.....	Bordeaux, Brest, Dunkerque.....	3	919	36	»	»
Compagnie Franco-Canadienne.....	Bordeaux, Halifax, Québec, Montréal.....	3	10.000	6	20	850
Compagnie Générale Transatlantique.....	Bordeaux, Saint-Nazaire, Liverpool.....	1	436	42	»	»
	Bordeaux, St-Nazaire, Newhaven, Londres	4	4.640	52	»	»
	Dunkerque, Bordeaux, Marseille, Cette, Bordeaux, Saint-Nazaire, Dunkerque (2).....			60	»	»
Compagnie des bateaux à vapeur du Nord (1).....	Dunkerque, Boulogne, Lorient, Saint-Na- zaire, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux.	18	23.035	198	»	»
B. Rouxel.....	Bordeaux, Lorient, Dunkerque.....			24	»	»
	Bordeaux, Morlaix, St-Brieuc, St-Malo.....	1	96	24	»	»

(1) Certaines Compagnies opérant des changements fréquents dans l'affectation de leurs navires, on n'a pu donner que le total de la flotte pour l'ensemble de leurs lignes.

(2) Cette ligne a dû être portée au § 1^{er}, bien que sa place soit réellement au 2^e §, parce qu'il a été impossible de déduire de la flotte entière les navires affectés spécialement à cette ligne.

DÉNOMINATION DES COMPAGNIES DE NAVIGATION	DÉSIGNATION DES LIGNES	NOMBRE DE NAVIRES affectés à chaque ligne.	TONNAGE TOTAL des navires affectés à chaque ligne.	NOMBRE DE VOYAGES par an (entrées).	NOMBRE DE PASSAGERS	
					A l'arrivée	ou départ

1° Lignes françaises ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet (suite).

Voiliers.

Maurel frères.....	Bordeaux, Sénégal.....	1	838	5	*	*
J.-H. Tandonnet et frères.....	Bordeaux, Taïti.....	2	1.429	2	*	*
Besse, Neveux, Cabrol jeune.....	Bordeaux, Martinique, Guadeloupe.....	2	859	4	*	*
Labayle Jules et C ^{ie}	Bordeaux, Martinique, Guadeloupe.....	3	963	6	*	*
Coulon.....	Bordeaux, Martinique, Guadeloupe.....	1	397	3	*	*

2° Lignes françaises comprenant Bordeaux comme escale.

Vapeurs.

Chargeurs Réunis.....	Havre, Bordeaux, Côte occidentale d'Afrique	2	2.612	6	275	114
	Havre, Bordeaux, Montevideo, Buenos-Ayres	10	17.480	24	"	1.378
	Havre, Bordeaux, Rio-Janeiro, Santos.....	11	18.616	18	"	100
	Havre, Bordeaux, Madagascar.....	4	6.952	11	"	76
Compagnie Générale Transatlantique..	Saint-Nazaire, Bordeaux-Pauillac, Algérie.	5	3.457	36	"	"
	Havre, Bordeaux-Pauillac, New-York.....	4	5.081	24	"	"
	Marseille à Colon avec escale au retour à Bordeaux-Pauillac.....	4	5.228	11	306	312
Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur.....	Havre, Bordeaux-Pauillac, Haïti.....	4	6.260	12	"	"
	Havre, Bordeaux-Pauillac, Colon.....	3	6.034	12	1.369	1.172
Delmas et C ^{ie}	Havre, Bordeaux, Madagascar, Maurice, Réunion.....	7	13.295	12	"	"
Delmas et C ^{ie}	La Rochelle, Bordeaux, Algérie.....	3	2.489	22	"	"
Cyprien Fabre.....	Marseille, Alger, Espagne, Bordeaux, Rouen	8	6.159	20	"	"

Voiliers.

Néant.

3° Lignes étrangères ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet.

Vapeurs.

Lloyd Suédois.....	Gothemboug, Bordeaux.....	3	1.104	13	"	"
Ligne Norvégienne.....	Christiania, Bordeaux.....	2	1.147	14	"	"
Ybarra et C ^{ie}	Séville, Bordeaux.....	5	4.051	7	"	"

DÉNOMINATION DES COMPAGNIES DE NAVIGATION	DÉSIGNATION DES LIGNES	NOMBRE DE NAVIRES affectés à chaque ligne.	TONNAGE TOTAL des navires affectés à chaque ligne.	NOMBRE DE VOYAGES par an (entrées).	NOMBRE DE PASSAGERS	
					à l'arrivée	au départ

3° Lignes étrangères ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet (suite).

Vapeurs.

Molphe Deppe.....	Anvers, Bordeaux.....	3	1,572	46	»	»
Smith et Cie.....	Rotterdam, Bordeaux.....	1	513	26	»	»
Compagnie Royale Néerlandaise.....	Amsterdam, Bordeaux.....	6	2,329	30	»	»
The Cardiff Steam Ship Company.....	Cardiff, Bordeaux.....	6	3,386	38	»	»
James Moss.....	Liverpool, Bordeaux.....	3	1,844	52	386	458
Général Steam Navigation Compagny..	Londres, Southampton, Bordeaux.....	4	3,344	53	625	730
	Hull, Bordeaux.....	4	2,124	»	»	»
Det Forenede Dampskibsselskab.....	Bordeaux, Copenhague.....	5	3,438	20	»	»
Stockholms Angfartygs Rederi Aktie- bolag.....	Bordeaux, Stockholm.....	2	1,346	10	»	»
Newson et Robinson.....	Londres, Hull, Bordeaux.....	2	851	21	»	»
Brighton Cardiff.....	Bordeaux, Cardiff.....	1	681	12	»	»

Voiliers.

Néant.

4° Lignes étrangères comprenant Bordeaux comme escale.

Vapeurs.

Cuban Line.....	La Havane, Bordeaux, Londres, Anvers...	1	1,736	1	»	»
Thomson Line.....	Dundee, Bordeaux, Canada.....	1	1,475	1	»	»
London and Edinburgh Shipping Com- pany.....	Leith, Bordeaux, Oporto, Vigo, Calix, Lisbonne.....	4	1,677	30	»	»
	Liverpool, Bordeaux-Pauillac, Espagne, Plata, Chili.....	4	7,400	12	»	»
Compañia Trasatlantica.....	Espagne, Bordeaux, Angleterre.....	»	»	»	»	»
Compañia Gallega.....	Helsingfors, Saint-Pétersbourg, Bordeaux, Espagne, Portugal.....	5	5,005	11	»	»
Compagnie Finlandaise de Helsingfors.	Huelva, Bordeaux, Nantes, Angleterre.....	7	3,798	32	»	»
Compañia Sevillana.....	Fiume, Trieste, Bari, Bordeaux, Angleterre	6	5,627	11	»	»
Compagnie Autrichienne "Adria"....	Glasgow, Bordeaux, Espagne.....	9	2,551	57	»	»
Hutchison.....						

Voiliers.

Néant.

Tableau récapitulatif des Compagnies de navigation.

TABLEAU n° 18.

NATIONALITÉ DES COMPAGNIES DE NAVIGATION	NOMBRE de COMPAGNIES	NAVIRES AFFECTÉS à des Services réguliers	
		Nombre	Tonnage (Jauge nette)
1° Compagnies françaises.			
Ayant à Bordeaux le point terminus habituel de leur trajet.....	21	99	94.906
Faisant escale à Bordeaux.....	5	65	93.663
2° Compagnies étrangères.			
<i>Ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet ou y faisant escale.</i>			
Pavillon anglais	9	35	19.369
— autrichien.....	1	6	5.627
— belge	1	3	1.572
— danois	1	5	3.438
— espagnol	4	16	15.249
— hollandais	2	7	2.842
— norvégien.....	1	2	1.147
— russe	1	5	5.005
— suédois	2	5	1.955

Le tableau suivant, n° 19, donne le nombre, le tonnage et la puissance en chevaux indiqués des navires à vapeur armés à Bordeaux à la fin de l'année 1899.

**Nombre, tonnage et puissance en chevaux
des navires à vapeur
armés à Bordeaux au 31 décembre 1899.**

TABLEAU N° 49.

DÉSIGNATION des ARMATEURS	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE	PUISSANCE
		(jauge nette)	des machines motrices en chevaux indiqués
		Tonneaux	Chevaux
Compagnie des Messageries Maritimes...	9	20.009 »	33.000
Compagnie Gironde et Garonne.....	20	1.548 »	4.521
Compagnie des Hirondelles.....	9	54 »	257
Compagnie des Gondoles.....	6	108 »	166
Compagnie des Bateaux-Citernes.....	4	115 »	66
Conseil frères.....	11	9.693 70	8.630
Maurel et Prom.....	4	3.331 23	2.500
Worms et Cie.....	1	569 02	1.400
Verdeau et Cie.....	1	1.377 »	1.400
Devès et Chaumet.....	1	931 88	1.238
Bordes (Henri).....	2	3.264 49	3.200
Pascal Buhau et Cie.....	2	2.205 46	1.400
Bories et Cie.....	2	1.110 29	2.200
Darcourt et Cie.....	2	2.431 28	1.400
G. Louit et Cie.....	1	922 44	600
Tandonnet frères.....	1	820 70	500
Gaston Vallée.....	1	628 76	480
Philippart.....	1	138 »	220
Armateurs divers.....	16	5.189 18	5.030
Remorqueurs.....	20	1.259 47	3.496
Bateaux de plaisance.....	7	»	497
TOTAUX.....	121	55.706 90	71.771

Relevé général du tonnage des gares de Bordeaux.

PETITE VITESSE

TABLEAU N° 20.

TONNAGE DES ANNÉES

DÉSIGNATION des COMPAGNIES	1894			1895			1896			1897			1898		
	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL												
	Tonnes	Tonnes	Tonnes												
Compagnie du Midi.....	657.204	343.243	1.000.447	622.523	335.418	947.941	552.999	337.449	892.448	662.486	379.900	1.042.386	764.207	476.693	1.240.900
Compagnie d'Orléans..	375.746	435.545	811.291	387.557	492.455	880.010	398.248	488.840	882.088	422.963	549.369	942.332	445.021	573.398	988.950
État.....	73.893	63.851	137.744	92.949	70.794	163.743	99.653	60.415	159.708	463.684	76.346	480.000	99.797	89.511	489.308
Compagnie du Médoc..	38.816	34.474	73.287	31.696	31.814	63.480	64.589	46.481	128.070	63.803	80.753	147.556	64.310	75.008	139.378
Chemins de fer économiques....	448.436	44.956	490.392	402.443	43.085	445.498	97.906	45.462	143.068	126.695	47.566	144.261	88.342	20.908	400.250
Tramway de Cadillac (1)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.016	2.782	4.798	3.997	4.642	8.649
TOTAUX.....	1.264.065	889.096	2.153.131	1.236.808	933.654	2.170.372	1.205.395	970.047	2.175.442	1.381.347	1.076.086	2.461.033	1.435.654	1.240.820	2.676.474

(1) Ouvert à l'exploitation en 1897.

Le mouvement maritime du port de Bordeaux a une corrélation directe avec celui des voies ferrées dont l'importance pour les diverses Compagnies est donnée ci-dessus.

Une partie de ce trafic emprunte les voies ferrées établies sur les quais mêmes du port. Les renseignements suivants donnent la répartition de ce trafic en arrivages et expéditions ainsi que l'importance du transit qui, par l'intermédiaire de ces voies, s'effectue entre les Compagnies du Midi et du Médoc.

Mouvement des voies ferrées des quais.

MARCHANDISES

TABLEAU No 21.

COMPAGNIES	1894			1895			1896			1897			1898		
	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL	Arri- vages	Expé- ditions	TOTAL
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Compagnie du Midi.....	78,664	95,401	174,065	141,969	57,865	199,834	142,056	71,222	213,278	124,883	68,447	193,330	140,743	87,603	228,345
Compagnie d'Orléans..	51,087	24,675	75,762	43,516	17,423	60,939	45,784	35,451	81,235	44,803	42,898	87,701	43,130	62,074	105,801
Compagnie du Médoc..	5,082	41	5,423	20,616	3	20,619	16,433	5,471	21,904	26,235	8,970	35,205	13,245	5,350	18,495
Chemins de fer économiques,...	82,491	"	82,491	69,495	4	69,499	60,639	3,448	63,757	89,266	2,840	92,106	55,980	2,350	58,330
TOTAL.....	247,264	120,117	367,381	245,596	74,935	320,531	234,882	114,992	349,874	285,487	123,455	408,942	253,007	157,877	410,974
I. Arrivages et Expéditions.															
	II. Transi.														
Du Midi au Médoc.....	7,374		8,285			49,586			48,232			20,491			
Du Médoc au Midi.....	3,057		2,591			46,653			41,463			43,761			
TOTAL.....	10,431		10,876			66,239			59,695			64,254			

L'industrie locale peut, dans une certaine mesure, être représentée par le tableau suivant qui indique le nombre d'établissements exploités dans l'étendue de la ville ainsi que l'importance de la force employée dans les principales branches de cette industrie.

Établissements industriels de Bordeaux qui utilisent des appareils à vapeur.

TABLEAU N° 22.

CLASSIFICATION	NOMBRE d'établissements	FORCE EN CHEVAUX des machines
Mines, carrières et annexes.		
Fabrication de briquettes.....	2	43
Scierie de pierre et de marbre.....	1	20
Briqueterie, tuilerie.....	1	50
Divers.....	10	35
Usines métallurgiques.		
Fonderies.....	9	59
Ateliers de construction de chaudières et de machines..	27	207
Ateliers de travail des matériaux autres que le fer.....	12	190
Ateliers de ferronnerie et de serrurerie.....	14	112
Divers.....	10	91
Industries agricoles.		
Divers.....	10	137
Industries alimentaires.		
Raffineries de sucre.....	4	548
Chocolaterie.....	1	6
Fabriques de conserves alimentaires, biscuits, etc.....	15	144
Distilleries.....	9	93
Brasseries.....	3	69
Huileries.....	2	170
Épiceries.....	2	7
Glaces artificielles.....	4	41
Divers.....	46	310
<i>A reporter...</i>	182	2 392

CLASSIFICATION	NOMBRE d'établissements	FORCE EN CHEVAUX des machines
<i>Report...</i>	182	2.392
Industries chimiques.		
Produits chimiques et pharmaceutiques.....	14	210
Usine à gaz.....	1	58
Bougies, cire, huile à brûler, suif, graisse, etc.....	6	32
Savonnerie.....	1	10
Divers.....	20	245
Industries textiles et annexes.		
Corderies.....	2	36
Blanchisseries et teintureries.....	14	168
Divers.....	6	24
Papeteries, imprimeries, objets mobiliers.		
Papeterie, cartonnage.....	1	10
Imprimeries, lithographies.....	5	131
Ébénisteries, carrosseries, charronneries.....	11	106
Divers.....	8	73
Bâtiments, entreprises de travaux et annexes.		
Scieries et préparation de bois, charpente, grosse menuiserie.....	35	1.043
Appareils de chargement et de déchargement.....	12	1.951
Travaux publics.....	9	61
Production d'énergie électrique.....	13	2.591
Élévation et distribution de l'eau.....	3	190
Divers.....	22	245
Services de l'État.		
Divers.....	8	642
TOTAUX.....	373	10.218

Les tableaux nos 23 et 24 donnés ci-après indiquent les recettes d'exploitation fournies par l'outillage public géré par la Chambre de Commerce de Bordeaux: pavillons-abris et engins de levage.

Recettes des pavillons-abris et des magasins.

TABLEAU N° 23.

ANNÉES	PAVILLONS-ABRIS DES QUAIS en rivière	INSTALLATIONS DIVERSES du bassin à flot (1)	RECETTE	OBSERVATIONS
			TOTALE	
1880.....	5.395 ^f 30	8.406 ^f 80	13.802 ^f 10	(1) Ces installations comprennent les magasins à laines, la halle métallique et deux hangars en bois. (2) Antérieurement à 1883, les quais verticaux ne possédaient que quelques hangars sommaires. Ils furent, à cette époque, dotés de 7 pavillons-abris du type actuel. Ces installations ont été progressivement développées pour répondre aux besoins du commerce. Elles comprennent actuellement 16 pavillons.
1881.....	6.500 40	7.148 70	13.649 10	
1882.....	4.350 55	4.193 50	8.544 05	
1883.....	26.849 » ⁽²⁾	14.126 60	40.975 60	
1884.....	45.010 »	112.784 25	157.794 25	
1885.....	48.063 15	130.071 65	178.135 15	
1886.....	48.161 »	341.040 55	389.201 55	
1887.....	55.729 10	363.927 45	419.656 55	
1888.....	53.492 60	326.181 35	379.673 95	
1889.....	53.616 »	320.131 60	373.747 60	
1890.....	56.910 40	286.697 15	343.607 55	
1891.....	54.413 80	317.064 75	371.478 55	
1892.....	54.166 »	304.679 70	358.845 70	
1893.....	54.961 65	353.840 »	408.801 65	
1894.....	50.400 30	282.090 80	282.090 80	
1895.....	74.980 20	234.505 25	309.485 45	
1896.....	95.531 25	298.656 60	394.187 85	
1897.....	101.055 80	234.528 35	335.584 15	
1898.....	96.031 80	275.938 95	371.970 75	

Recettes des engins de levage.

TABLEAU N° 24.

ANNÉES	GRUES	MACHINE A MATER	TOTAL	OBSERVATIONS
1880.....	68.437 30	5.327 07	73.464 37	(4) En vertu d'un décret du 24 avril 1894, l'ancien outillage composé de grues à bras et à vapeur a été complété par un outillage hydraulique, qui a été, en grande partie, livré à l'exploitation en 1896. L'augmentation du chiffre des recettes dès l'année 1894 n'est qu'apparente, la différence étant précédemment encaissée par une société particulière chargée par la Chambre de Commerce de l'exploitation de cet outillage.
1881.....	77.612 10	4.152 23	81.764 33	
1882.....	81.762 45	5.357 65	87.120 10	
1883.....	91.251 60	4.793 40	96.045 »	
1884.....	74.513 10	5.751 25	80.264 35	
1885.....	69.490 15	9.328 05	78.818 20	
1886.....	59.038 30	1.045 15	60.083 45	
1887.....	56.574 80	2.764 04	59.338 84	
1888.....	58.715 80	940 35	59.656 15	
1889.....	60.531 40	369 80	60.901 20	
1890.....	62.498 20	1.775 90	64.274 10	
1891.....	65.445 05	628 85	66.073 90	
1892.....	62.982 10	654 75	63.636 85	
1893.....	50.095 50	2.349 40	52.444 90	
1894.....	100.870 50	1.342 25	102.212 75 ⁽¹⁾	
1895.....	154.554 20	2.009 10	156.563 30	
1896.....	140.150 50	1.331 »	141.481 50	
1897.....	146.564 80	2.384 10	148.948 90	
1898.....	170.263 70	2.324 15	172.587 85	

M^o - 90 / 01

Tableau des droits de Douane.

TABLEAU N° 25.

ANNÉES	SOMMES PERÇUES	ANNÉES	SOMMES PERÇUES
1890.....	32.794.439 fr.	1895	29.632.756 fr.
1891.....	33.349.352	1896	34.315.069
1892.....	35.881.064	1897	35.421.710
1893.....	32.284.230	1898	43.315.255
1894.....	30.230.146	—	— —

Ces droits comprennent les taxes de douane proprement dites, les droits de statistique, quais, congés, passeports, permis, timbres, plombs, sanitaires, sels, francisation.

184
No. 111