



Port de Bordeaux



x
1680

Port de Bordeaux

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300275

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

NOTICE

sur le

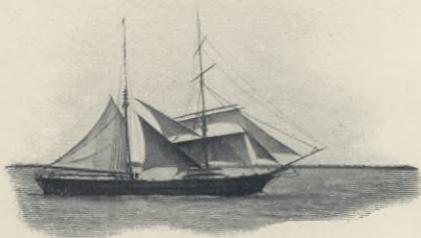
Port de Bordeaux



DESCRIPTION

RÈGLEMENTS — TARIFS

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES



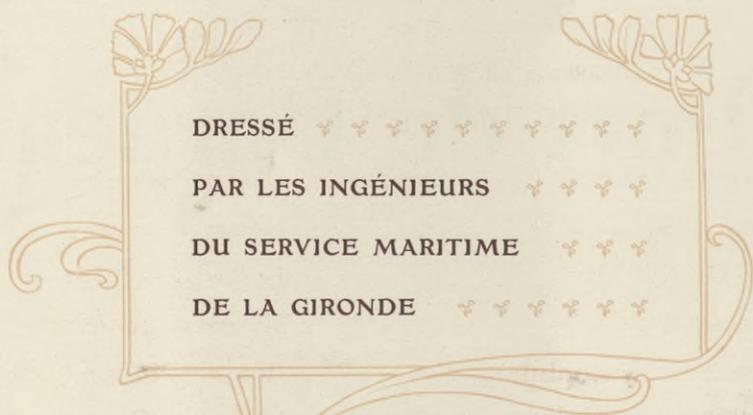
BORDEAUX

G. Delmas, Imprimeur

Rue Saint-Christoly, 10

—
1904

57. 74 b



DRESSÉ
PAR LES INGÉNIEURS
DU SERVICE MARITIME
DE LA GIRONDE



16336

Akc. Nr. 2240/80

Composition de la Chambre de Commerce

MM. BESSE (Edmond) (*), *Président.*

BUHAN (Pascal) (*), *Vice-Président.*

MAGNE (Paul) (*), *Secrétaire.*

GUESTIER (Daniel), *Trésorier.*

MM. BALLANDE (André).

GADEN (Charles) (*).

BOURGÈS (Arthur).

BORDES (Henri).

SKAWINSKI (Théophile).

DE PAYRAUD (Alphonse).

DANEY (Alfred) (C. *, U. I.).

FAURE (Gabriel) (O. *).

MM. CALVET (Jean).

GRUET (Charles).

LAFON (Gustave).

DUBOSCQ (Antoine).

RÖDEL (Philippe) (*).

LAGARDE (Georges).

LABADIE (Frédéric).

MAUREL (Émile) (*, U. A.)

HAILLECOURT (Charles), *Chef du Secrétariat.*



TABLE DES MATIÈRES



PREMIÈRE PARTIE

Description du Port



INDICATIONS GÉNÉRALES

	Pages
Renseignements géographiques.....	9
Marées.....	9
Courants.....	11
Limites du port.....	12
Annexes du port.....	12

ACCÈS DU PORT

Facilités de navigation.....	13
Éclairage, balisage.....	15
Sémaphores.....	16
Service de sauvetage.....	16
Service sanitaire.....	17
AVANT-PORT DE PAULLAC-TROMPELOUP.....	17

PORT DE BORDEAUX

Constitution du port.....	20
Port de batelage.....	22
Port maritime en rivière	22
{ Rade.....	22
{ Quais, Terre-pleins.....	27
Bassin à flot.....	29
Nouveau bassin à flot (projeté).....	32

OUTILLAGE PUBLIC, INSTALLATIONS ET SERVICES DIVERS

Appareils de radoub.....	33
Voies ferrées des quais.....	34
Engins de levage.....	36
Pavillons-abris.....	36
Entrepôts et magasins généraux.....	37
Éclairage électrique.....	38
Secours contre l'incendie.....	39
Surveillance des marchandises.....	39
Remorqueurs. Bateaux-citernes, Charbonnières.....	40
INSTALLATIONS ET ÉTABLISSEMENTS PARTICULIERS.....	41
PORT ANNEXE DE BÈGLES.....	44
MOYENS DE COMMUNICATION.....	44

DEUXIÈME PARTIE

Règlements — Tarifs



RÈGLEMENTS

	Pages
Règlements pour la police du port en rivière.....	53
Règlement pour la police du bassin à flot.....	55
Règlement pour la police de la navigation dans les eaux maritimes	56

TARIFS

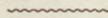
Tarif du pilotage en Gironde.....	58
-----------------------------------	----

AVANT-PORT DE PAUILLAC-TROMPELOUP

Taxes d'usage de l'apponnement public.....	59
--	----

PORT DE BORDEAUX

Droits de tonnage.....	61
Taxes d'usage de la forme de radoub.....	64
Taxes d'usage des voies ferrées des quais.....	65
Taxes d'usage des engins de levage.....	68
Taxes d'usage des hangars.....	70
Taxes d'usage de l'éclairage électrique.....	71
Tarif de halage dans les écluses.....	75
Tarif du courtage maritime	76
Compte fictif des frais payés dans le port.....	77

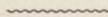


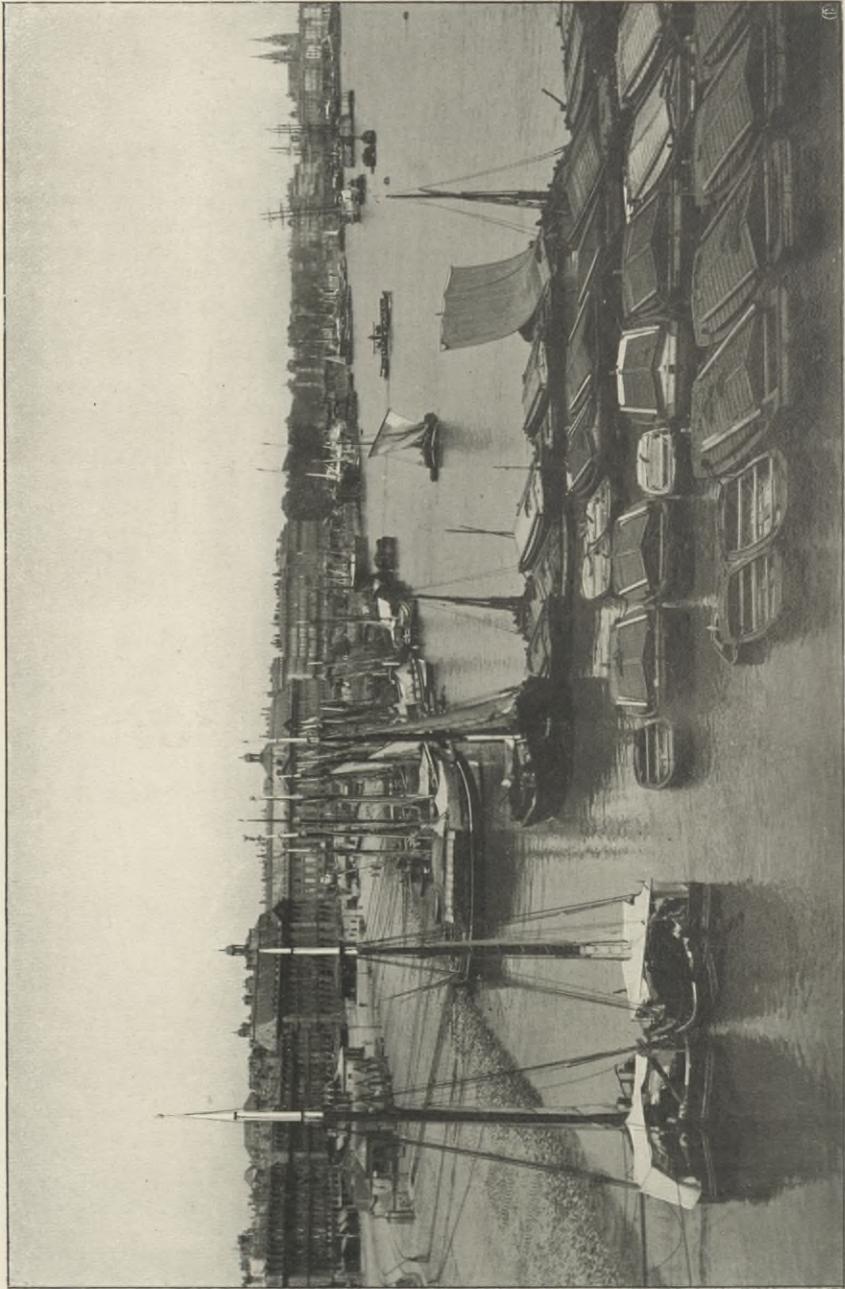
TROISIÈME PARTIE

Renseignements statistiques



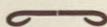
Mouvement de la navigation.....	81
Répartition du mouvement de la navigation par genre de navigation.....	85
Répartition du mouvement de la navigation par pays de provenance ou de destination...	87
Répartition du mouvement de la navigation par pavillon	88
Répartition du trafic maritime par nature de marchandises.....	89
Mouvement des passagers	95
Répartition des navires par tonnages et tirants d'eau	96
Lignes de navigation régulières.....	97
Navires à vapeur armés à Bordeaux.....	101
Tonnage des gares.....	102
Mouvement des voies ferrées des quais.....	103
Industries locales.....	104





Le port en rivière, partie amont.

PREMIÈRE PARTIE



Description du Port



Cale de batellerie.



Le Port vu de la Bourse.

Description du Port

INDICATIONS GÉNÉRALES



Le port de 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° 53' 48" de longitude Ouest et 44° 50' 21" de latitude Nord (milieu du pont de pierre).

Renseignements géographiques.

L'établissement du port, compté du midi vrai, est de 6 h. 50.

Marées.

L'heure de la pleine mer à Bordeaux s'obtient en ajoutant à l'heure de la pleine mer à Cordouan, donnée par l'annuaire des marées, 2 h. 55 en vive eau, et 2 h. 25 en morte eau. Elle peut se déduire de l'heure de la pleine mer à Brest par une correction positive de 3 h. 1 en moyenne.



Les sondes et cotes de nivellements, inscrites dans la présente notice, sont rapportées au zéro du marégraphe du port, qui est situé à 1^m72 au-dessous du zéro du nivellement général de la France.

Les hauteurs extrêmes et moyennes des marées enregistrées par le marégraphe de Bordeaux, pendant la période comprise entre 1898 et 1902, sont données ci-après :

Plus forte pleine mer observée	+ 6 ^m 49
Haute mer de vive eau ordinaire.....	+ 5 ^m 31
Haute mer de morte eau ordinaire.....	+ 4 ^m 04
Basse mer de morte eau ordinaire.....	+ 0 ^m 65
Basse mer de vive eau ordinaire.....	+ 0 ^m 58
Plus faible basse mer.....	— 0 ^m 24

Les crues de la Garonne relèvent le niveau des basses mers et pleines mers à Bordeaux. On peut admettre qu'à une hauteur de crue de 1 mètre au-dessus de l'étiage à La Réole (point où la marée cesse de se faire sentir, à 67 kilomètres en amont de Bordeaux) correspond, pour le niveau des basses mers, une surélévation de 0^m30, et pour le niveau des pleines mers, une surélévation variable avec le coefficient de la marée, qui est comprise entre 0,04 et 0,80.

Les vents modérés du large, entre S. et N.-N.-O., augmentent la hauteur des marées de 0^m10 à 0^m40, sans changer l'heure. Les coups de vent de la même direction augmentent la hauteur de 0^m80 à 0^m90 et avancent les pleines mers de 10 à 15 minutes. Les vents modérés de terre sont sans influence bien sensible sur la marée; les vents forts de N.-N.-O. à S. retardent la marée de 10 à 15 minutes et diminuent sa hauteur de 0^m30 environ.

Dans les fortes marées de syzygies et quand le débit fluvial est faible, la pénétration de la marée dans la rivière donne lieu à un léger mascaret qui ne commence à se faire sentir qu'à partir de Bordeaux et se propage vers l'amont. Le mascaret se manifeste seulement par un ressaut plus ou moins élevé, suivi d'une ou plusieurs petites ondes de moindre hauteur, et par une élévation subite du niveau du fleuve, qui persiste après le passage des ondes ou va s'accroissant



ensuite normale-
ment par l'effet de
la marée. A Bor-
deaux, les plus
forts relèvements
observés au maré-
graphe dans les



Pont de pierre.

dix premières minutes ne dépassent pas 1 mètre et le plus fort creux entre deux lames 0^m20. C'est seulement sur le banc de Queyries (accolé à la rive droite du port et où n'accostent pas les navires), puis à Bègles et à Quinsac, en amont du port, que le mascaret se fait sentir avec quelque intensité.

Quand on prévoit qu'il y aura mascaret dans le port, on prévient les capitaines des navires et ils doivent tenir les amarres raidées à basse mer, afin que les navires ne puissent pas prendre de l'erre; cette précaution est suffisante pour éviter tout accident.

La durée moyenne du flot est de 3 h. 55, et celle du jusant de 8 h. 25 en vive eau moyenne (coefficient 90). En morte eau moyenne (coefficient 45), ces durées deviennent 4 h. 25 et 8 h. 15.

Courants.

La vitesse des courants dans le port dépend de l'amplitude de la marée, du moment de l'observation et du volume des eaux supérieures.

Exceptionnellement, le courant de flot peut s'approcher de 5 nœuds dans les très grandes marées d'équinoxe, et le jusant de 7 nœuds dans les crues à grands débordements, comme celles de 1879. Les vitesses de 3 à 4 nœuds, pour le flot et pour le jusant, sont atteintes un certain nombre de fois chaque année.

En moyenne, la vitesse maxima des courants, au milieu de la marée montante ou descendante, reste voisine de 2 nœuds et demi à 3 nœuds.

La durée des étales de haute et basse mer est donnée ci-après :

Vive eau moyenne	{	étale de haute mer : 0 h. 35.
(coefficient 90)		étale de basse mer : presque nulle.
Morte eau moyenne	{	étale de haute mer : 0 h. 25.
(coefficient 45)		étale de basse mer : 0 h. 10.

Les crues de la Garonne prolongent la durée du jusant et empêchent le renversement de courant de se produire à basse mer, bien que les eaux se gonflent. Dans les grandes crues, le courant de flot peut même être entièrement supprimé à Bordeaux et ne redevenir sensible qu'en aval de ce port.



La Garonne en amont de Bordeaux.

Limites du port.

Les limites du port de Bordeaux sont fixées par deux droites normales à la direction générale des rives et correspondant, savoir :
En amont, au boulevard J.-J.-Bosc ;
En aval, à l'extrémité du village de Carriet, dans la commune de Lormont.

Annexes du port.

Aux installations maritimes de Bordeaux se rattache l'établissement créé à **Pauillac-Trompeloup**, à 50 kilomètres environ en aval de Bordeaux, par une Société particulière, sous le contrôle de l'État. Des appontements en eau profonde complètement outillés constituent sur ce point, pour Bordeaux, un véritable avant-port, accessible aux plus grands navires d'escale.

Le petit port de **Bègles**, qui est situé à 1 kilomètre en amont de la limite du port de Bordeaux, sert également d'annexe à celui-ci.



Port de batelage.

ACCÈS DU PORT



Le cours de la Gironde et de la Garonne, entre la mer et Bordeaux, a été l'objet, dans ces dernières années, de travaux d'amélioration considérables : une somme ronde de 30 millions y a été consacrée ; ils sont presque entièrement terminés et ont donné d'heureux résultats.

**Facilités
de navigation.**

Les grands navires, jusqu'au tirant d'eau de 8 mètres, peuvent, dans toutes les circonstances de marée, circuler entre la mer et l'avant-port de Pauillac-Trompeloup, en tenant compte de l'heure de la pleine mer, mais en perdant moins de temps que pour l'entrée au bassin dans un port quelconque. En vive eau, la circulation est ouverte pour ces navires pendant plusieurs heures à chaque marée, et les navires jusqu'à 9 mètres de calaison peuvent alors accéder aux appontements.

L'accès direct de la mer à Bordeaux, sans arrêt intermédiaire dans les rades d'attente, se fait normalement, en morte eau, pour les grands navires calant jusqu'à 7 mètres ; en vive eau, le port peut

recevoir directement les navires atteignant 8 mètres de tirant d'eau. Ce n'est que dans les marées de morte eau exceptionnelles, se présentant en petit nombre chaque année, qu'il peut être prudent de réduire à 6^m75 le tirant d'eau des navires montant directement de la mer à Bordeaux.

Pour la descente de Bordeaux à la mer, la nécessité où l'on se trouve toujours de passer sur certains points relativement moins profonds aux environs de l'heure de basse mer diminue le tirant d'eau pratiquement utilisable. En morte eau, les navires de 6^m75 de calaison circulent encore normalement; mais en vive eau, ce ne sont plus que les bateaux calant 6^m25 qui peuvent couramment franchir, sans arrêt, le trajet de Bordeaux à la mer. Les bateaux calant 6^m75, qui partent en vive eau, ne courent cependant pas le risque de perdre plus d'une marée, car il leur suffit, pour pouvoir naviguer dans de bonnes conditions, de couper le parcours en deux étapes, en mouillant quelques heures dans une des rades d'attente.

En résumé et en chiffres ronds, on peut dire :

Les navires jusqu'à 20 pieds⁽¹⁾ de calaison n'ont jamais à s'occuper des conditions de marée pour circuler entre la mer et Bordeaux et inversement.

Les navires peuvent arriver à Bordeaux, en tout temps, avec 23 pieds de calaison, et en vive eau, avec 26 pieds.

Les navires qui calent plus de 20 pieds au départ de Bordeaux peuvent être exposés à un retard, mais ce retard ne dépasse pas une marée tant que la calaison à la descente ne dépasse pas 23 pieds.

Entre la mer et l'avant-port de Pauillac-Trompeloup, la circulation en tout temps est toujours assurée pour les navires calant jusqu'à 26 pieds.

Les conditions actuelles du chenal permettent d'ailleurs, d'une manière continue, les départs réguliers de Bordeaux, des paquebots des Messageries Maritimes, qui atteignent et dépassent couramment 23 pieds, dans leurs voyages des deux sens.

Les rades d'attente, qu'on rencontre en plusieurs points de la Gironde, assurent enfin toute sécurité à la circulation, soit en

(1) Pieds anglais (de 0^m305).

cas de brume subite, soit en cas de retard quelconque dans la marche ayant fait écarter le navire des règles habituellement suivies pour franchir les points les moins profonds du chenal. Les principales rades, situées entre Bordeaux et la mer, sont :



Bateau à passagers.

La **Rade de l'Île-Verte**, à 35 kilomètres de Bordeaux, avec fonds atteignant 13 mètres sous les plus basses mers ;

Les **Rades de Pauillac-Trompeloup**, à 50 kilomètres de Bordeaux, avec fonds atteignant 9 mètres ;

La **Rade de Richard**, à 20 kilomètres de la mer, avec fonds atteignant 9 mètres.

La rade de l'Île-Verte est assez fréquemment utilisée pour échanger des marchandises entre les navires et les gabares.

En dehors de ces rades, il en est une à citer, celle de **Roquede-Thau**, située à 800 mètres environ en dehors du chenal navigable, qui est utilisée pour le mouillage et souvent pour le déchargement des navires pétroliers.

Indépendamment de l'éclairage et du balisage de l'estuaire de la Gironde jusqu'à la pointe de Grave, le chenal de navigation dans le fleuve proprement dit est indiqué de nuit comme de jour avec la plus grande précision, par un grand nombre de feux.

Éclairage,
Balisage.

Neuf feux d'alignement définissent la route à suivre jusqu'en amont de Pauillac ; 7 sont à terre, un est flottant, un dernier est porté, en aval de Trompeloup, par une tour maçonnée en pleine Gironde. Plusieurs de ces feux sont munis de feux de renforcement très puissants les rendant visibles jusqu'à 30 milles ; 17 bouées lumineuses signalent dans cette région les rives du chenal, qui développe sur certains points une largeur de plus de 2,000 mètres. En amont de Pauillac, la route est indiquée par une série continue de 15 bouées lumineuses et de 20 feux de rive ; on les rencontre



La Bourse.

alternativement à tribord et à bâbord; leur écartement moyen n'est que de 1 kilomètre.

La circulation est, de la sorte, aussi active et aussi sûre de nuit que de jour. Les navires sont d'ailleurs reçus de nuit dans le bassin à flot, aussi bien que le long des quais en rivière.

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 de l'embouchure — 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 un service téléphonique.

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, à qui la Chambre de commerce de Bordeaux alloue une subvention annuelle.

Un bateau à vapeur est spécialement armé pour cet objet et stationne dans le port de Royan.

Le bureau télégraphique de Royan reçoit à toute heure de nuit comme de jour et fait parvenir immédiatement au bateau de sauvetage les avis de naufrage ou demandes de secours transmis par les sémaphores de la Coubre ou de la pointe de Grave, auxquels

plusieurs postes de surveillance des Douanes et maisons de secours de la côte sont reliés par téléphone.

Les dépêches privées des navires, demandant aide pour remonter la Gironde ou désirant se faire signaler à Bordeaux, sont également transmises à toute heure.

La reconnaissance et l'arraisonnement des navires entrant en Gironde se font sur rade de Pauillac; la quarantaine est subie près de Pauillac, au **lazaret de Trompeloup**.

Service
sanitaire.

Le service des arraisonnements se fait sans interruption, de jour et de nuit.

Le lazaret est à 500 mètres en moyenne de la Gironde; il est aménagé dans les conditions les plus confortables et peut recevoir sept cents passagers.

Les navires de toutes provenances peuvent pénétrer en France par le port de Bordeaux au même titre que par les ports de Marseille, Saint-Nazaire, Le Havre et Dunkerque. (Décret du 15 juin 1899.)

AVANT-PORT DE PAUILLAC-TROMPELOUP

L'avant-port de Pauillac-Trompeloup comporte : d'une part, deux rades profondes, sur lesquelles les navires peuvent stationner et au besoin opérer des échanges avec les gabares de navigation fluviale; d'autre part, des appontements largement outillés.

La rade dite de Pauillac est surtout fréquentée par les petits navires. La rade principale est celle de Trompeloup; sa profondeur maximum est de 11 mètres; la surface d'eau sur laquelle on trouve encore plus de 8 mètres sous les plus basses mers atteint 23 hectares environ. C'est en bordure de cette rade que sont installés les appontements de Trompeloup, disposés parallèlement à la rive et à environ



Intérieur de la Bourse.

150 mètres de celle-ci. Leur longueur actuellement utilisable est de 372 mètres. Ils sont accostables sur les deux faces. Du côté du large, les navires trouvent des fonds de 9 à 10 mètres en basse mer, du côté intérieur, ils trouvent des fonds de 6 à 9 mètres.

Chacune des faces de l'ouvrage est desservie par deux voies de fer; une cinquième voie existe dans l'axe du tablier. Les cinq voies sont reliées par cinq batteries de plaques et chaque batterie est munie de cabestans hydrauliques avec poupées de renvoi pour les manœuvres. L'appontement proprement dit est relié à la rive par un pont courbe de 120 mètres de rayon; il supporte deux voies rattachant directement par aiguilles les voies de l'appontement au faisceau des voies de la gare maritime établie sur les terre-pleins de Trompeloup, entre la Gironde et le chemin de fer d'intérêt général du Médoc. Les trains de marchandises, comme les trains de voyageurs destinés aux paquebots, peuvent ainsi arriver, sans rompre charge, de Bordeaux aux navires. La distance entre l'origine de l'appontement et la ligne du Médoc ne dépasse pas 1 kilomètre.

L'outillage de l'appontement comprend :

18 grues hydrauliques à portique réparties sur les deux faces (12 de 1,250 kilogrammes et 6 de 3,000 kilogrammes);

10 cabestans hydrauliques;

Un éclairage électrique fixe avec des appareils mobiles pour l'éclairage des cales des navires;

Enfin, l'ensemble des appareils accessoires utiles pour opérer rapidement aussi bien l'embarquement et le débarquement des cargaisons que le transbordement de navire en navire, ou aussi le transbordement de navire à gabare fluviale et inversement.

Les navires peuvent, à Trompeloup, prendre à quai l'eau douce nécessaire par une canalisation spéciale, distribuant l'eau empruntée à un puits artésien à grand débit.

Ils peuvent également s'y ravitailler rapidement en charbon.

La gare maritime et les instal-



lations annexes à terre comprennent, outre le réseau des voies de manœuvre, une surface affectée aux dépôts de marchandises, pouvant être accrue suivant les besoins, et qui atteint actuellement :

Quais découverts : 2,800 mètres carrés ;

Magasins : 2,700 mètres carrés.

Les cargaisons peuvent être mises en magasin, pour des périodes assez longues, moyennant une taxe spéciale.

L'ensemble de cet outillage public a fait l'objet d'une concession par décret à la Société concessionnaire de l'apportement public de Pauillac, qui l'exploite.

Les taxes demandées aux navires, dont on trouve à la page 59 un résumé, sont graduées suivant la nature du service rendu pour des manutentions diverses ; elles sont réduites pour des marchandises encombrantes et de peu de valeur, poteaux de mine, pyrites, menus de houille, etc., sous condition d'un minimum de tonnage annuel.





Écluses du bassin à flot.

PORT DE BORDEAUX



Constitution du port.

Le port de Bordeaux est essentiellement séparé en deux parties par le pont de pierre, constituant le premier obstacle à la navigation maritime.

La partie amont constitue le **port de batelage**, qui se développe sur 2,000 mètres avec une largeur de 400 à 500 mètres.

En aval, la section de Garonne qui s'étend jusqu'à la limite aval du village de Carriet constitue le **port maritime en rivière**, dont le développement est de 6,400 mètres et la largeur moyenne de 400 à 600 mètres.

A côté du port en rivière, existe un établissement à flot dont l'entrée fait suite, en aval, aux quais verticaux bordant la rive gauche du fleuve.

Jusqu'au milieu du siècle dernier, les seuls ouvrages du port de Bordeaux consistaient en des cales inclinées construites sur divers points de la rive gauche de la Garonne. Les navires mouillaient en rivière, et des allèges, après avoir reçu la marchandise bord à bord, la conduisaient au pied des cales sur lesquelles on la roulait.

Les premiers quais verticaux directement accostables par les navires ont été construits de 1844 à 1856, entre la Douane et l'Entrepôt, c'est-à-dire dans la partie amont du port maritime. Leur longueur est de 713 mètres et ils sont coupés par deux cales ayant ensemble une longueur de 184 mètres.

De 1863 à 1869, on a exécuté en aval, et dans le prolongement de ces premiers quais, une cale de 87 mètres et un nouveau quai de 206 mètres.

De 1869 à 1882, on a construit le bassin à flot actuel, qui présente un développement de quais de 1,777 mètres, et la forme de radoub n° 1.

De 1883 à 1889, on a exécuté les cales et terre-pleins du port de batelage sur la rive gauche (longueur totale 1,300 mètres) et les travaux de rectification de la rive droite du fleuve sur toute l'étendue du port, avec construction de cales et perrés (longueur totale 4,500 mètres).

De 1888 à 1894, on a construit sur la rive gauche, entre l'extrémité aval des anciens quais et l'entrée du bassin à flot, de nouveaux quais verticaux ayant un développement de 1,423 mètres et 2 cales ayant ensemble une longueur de 190 mètres, et, sur la rive droite, un appontement en charpente de 312 mètres de longueur.

En même temps, on exécutait divers travaux d'amélioration au bassin à flot.

En 1902-1903, on a allongé l'appontement de la rive droite de 170 mètres, et on vient de racheter, pour être incorporée à cet ouvrage, une estacade privée de 63 mètres, qui lui était contiguë.

Depuis 1902, on poursuit l'exécution au bassin à flot d'une nouvelle forme de radoub, qui sera achevée en 1904.

Très prochainement commenceront les travaux de construction d'un second bassin à flot, qui présentera un développement de quai de 1,950 mètres.

La longueur des quais verticaux dont le port est actuellement doté atteint 4,664 mètres; elle n'était en 1880 que de 2,696 mètres; il y a donc eu, dans les vingt dernières années, un accroissement de 73 % dans les



moyens d'accostage mis à la disposition des navires. Après l'achèvement du nouveau bassin à flot, le développement des quais verticaux sera porté à 6,610 mètres.

La superficie des terre-pleins du port est actuellement de 79 hectares; la création du nouveau bassin à flot y ajoutera 19 hectares : la superficie totale atteindra 98 hectares.

Port de batelage.

Le port de batelage comprend :

Sur la rive gauche, une longueur de 1,300 mètres de cales inclinées au $1/5^{\circ}$, indépendamment des installations de la gare maritime de Brienne appartenant à la Compagnie des chemins de fer du Midi, dont il sera parlé plus loin ;

Sur la rive droite, une longueur de 996 mètres de perrés à 45° coupés par deux cales inclinées au $1/5^{\circ}$, d'une longueur totale de 368 mètres.

Les grandes profondeurs du port de batelage sont fixées sur la rive droite; les bateaux trouvent au pied des ouvrages de cette rive, des profondeurs de 3 à 4 mètres au-dessous de l'étiage.

Les terre-pleins ont une largeur moyenne de 115 mètres sur la rive gauche et de 40 mètres sur la rive droite. Leur superficie est de 13 hectares sur la rive gauche et de 5 hectares sur la rive droite, au total de 18 hectares.

Les marchandises habituellement manutentionnées sur la rive gauche sont les bois de chauffage, pavés, pierres de taille, tuiles, briques, fruits, légumes et primeurs; les terre-pleins de rive droite sont affectés aux opérations du commerce des bois du Nord.

Port maritime en rivière.

Rade. — La Garonne, dans l'étendue du port maritime, a des profondeurs très variables. D'une manière générale, les grands fonds existent le long de la rive concave; ils constituent des fosses allongées, dénommées rades, séparées par des hauts fonds relatifs ou barres.



La Douane.

En allant de l'aval vers l'amont, on trouve sur la rive droite, après la **barre de Carriet**, la **fosse ou rade de Lormont**, et sur la rive gauche, après la **barre de Bacalan**, la fosse ou **rade de Bacalan-Chartrons-Bordeaux** qui est le mouillage principal du port.

La situation moyenne, en 1902, des profondeurs pour les deux fosses de Lormont et de Bacalan-Chartrons-Bordeaux est donnée par le tableau suivant :

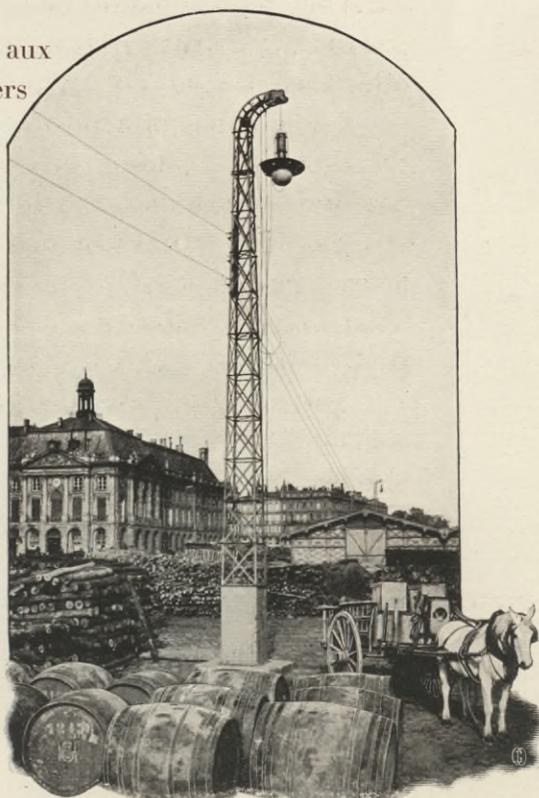
	PROFONDEURS de plus de 4 mètres au-dessous de l'étiage	PROFONDEURS de plus de 6 mètres au-dessous de l'étiage
	(8 ^m 70 sous les pleines mers moyennes)	(10 ^m 70 sous les pleines mers moyennes)
	SURFACE	SURFACE
Fosse de Lormont.....	36 ^h 05	3 ^h 33
Fosse de Bacalan-Chartrons-Bordeaux.....	69 68	16 62

Les fonds sont partout constitués par du sable vasard et *sont d'un bon ancrage*.

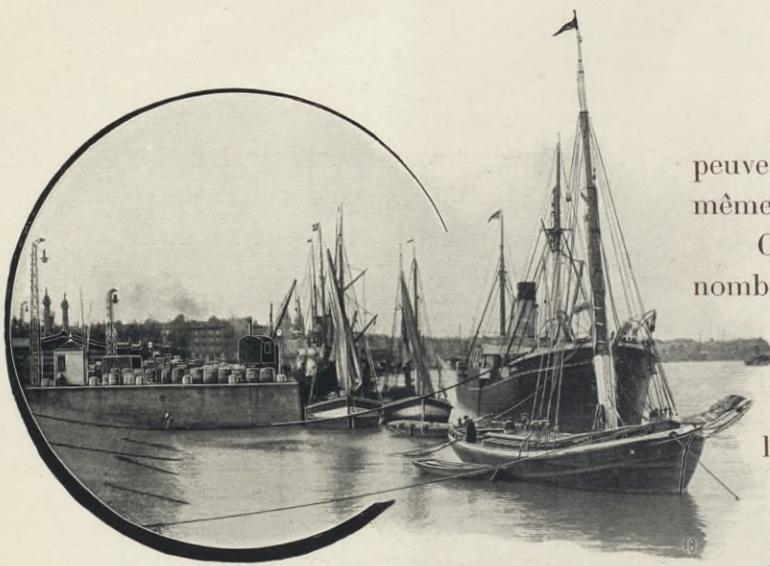
Les navires qui n'accostent pas aux quais verticaux trouvent en rivière divers moyens d'amarrage.

Le long des quais verticaux et des appontements de rive droite (appontement de Queyries) et à 30 ou 40 mètres au large de ceux-ci, on a installé, soit une filière retenue par des plateaux et des ancres, soit des plateaux et ancres isolés sur lesquels sont maillées des chaînes et des bouées servant à l'amarrage jusqu'en troisième rang des navires.

D'autre part, en pleine rivière, il existe des corps-morts à émerillons sur lesquels les navires évitent aux changements de courants; 2 et même exceptionnellement 3 petits navires



Terre-plein du quai de la Douane.



Navires sur corps-morts.

peuvent être amarrés au même corps-mort.

Ces corps-morts, au nombre de 24, sont divisés en deux groupes.

On trouve dans la partie amont de la grande rade, dénommée **mouillage de Ville** ou **rade française**, 20 corps-morts implantés sur deux

lignes parallèles à la rive, et dans la partie aval, dénommée **mouillage des Chartrons** ou **rade étrangère**, 4 corps-morts placés sur un seul rang. Le corps-mort situé à l'extrémité aval de la première ligne du mouillage de Ville est réservé aux navires de l'État.

Dans la rade française, on place des navires de 30 à 40 mètres; le corps-mort de l'État admet des navires de 45 à 50 mètres, avec 5^m00 à 5^m50 de tirant d'eau.

Ce mouillage est actuellement en transformation. Le nombre des postes sera réduit de 20 à 19, mais 4 des nouveaux postes permettront l'amarrage de bateaux de 50 mètres de longueur.

Dans la rade étrangère, les 4 corps-morts admettent des navires de 35 à 50 mètres.

Un navire amarré sur les corps-morts doit avoir de bonnes amarres doublées au bout. En outre, il doit avoir une ancre parée à mouiller et munie d'une biture de chaîne de 25 à 30 mètres, prête à être filée en cas de besoin.

Les amarrages de troisième rang sont utilisés par les navires qui échangent des marchandises (en général houille et poteaux de mine) avec les bateaux de navigation intérieure. Les corps-morts d'évitage servent surtout aux navires morutiers; les morues sont transbordées en allèges qui les transportent aux sécheries de Bègles.

Entre les deux mouillages de Ville et des



Chartrons existe un espace libre appelé **coupée de Fenwick**, qui constitue une zone réservée pour l'évitage des navires.

Une autre zone d'évitage se trouve dans la partie aval de la rade, entre le cours du Médoc et l'entrée du bassin à flot.

Les navires de 150 mètres et plus peuvent facilement faire leur évitage à la pleine mer, en s'amarrant à l'avant sur un des ouvrages de rive gauche.



Appontements de Queyries.

Les mouvements des navires en rivière se font de la manière suivante :

Le navire arrive un peu avant la pleine mer et mouille à Bacalan, entre le cours du Médoc et le bassin à flot. C'est seulement lorsqu'il a évité au jusant qu'il gagne le poste qui lui est assigné, soit à quai, soit sur corps-mort.

Exceptionnellement, un navire évité de flot gagne directement son poste quand il s'agit de s'amarrer à l'appontement de Queyries ou aux postes de la rive aval gauche situés dans la partie du quai de Bacalan.

Le départ des navires s'opère ainsi qu'il suit :

Un navire mouillé sur corps-mort d'évitage lâche son amarage un certain temps avant la pleine mer et peut dès lors partir et franchir les passes dans de bonnes conditions. Cette manœuvre s'opère généralement avec un remorqueur, car il s'agit de voiliers dans la plupart des cas.



Anciens quais vus de la rive droite.

Si le navire est bord à quai, sur la rive gauche en amont de Fenwick, comme il a généralement le cap vers l'amont, il doit d'abord éviter. Pour cela, pendant le jusant, il déhale son avant et abat sur bâbord, puis il gagne le chenal et se laisse dériver jusqu'à la coupée de Fenwick. Là, il mouille, et au moment du flot, il évite avec facilité; il peut dès lors partir quand il le juge convenable.

Les navires amarrés en aval de Fenwick opèrent de même, mais ils évitent à Bacalan.

Ceux qui, en aval du cours du Médoc, sont quelquefois amarrés cap au flot peuvent partir au flot sans préparation.

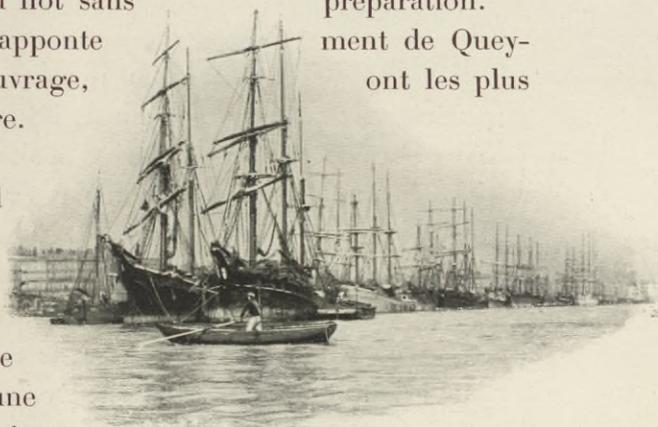
Les navires amarrés à l'appontement de Queyries, vu la situation de cet ouvrage, ont les plus grandes facilités de manœuvre.

Quais, Terre-pleins. — Il existe sur la rive gauche, en partant du pont de pierre, 482 mètres de cales inclinées au $1/5^{\circ}$, puis, jusqu'à l'entrée du bassin à flot, soit sur une longueur de rive de 2,803 mètres, s'étendent des quais verticaux dont le développement total est de 2,342 mètres et qui sont coupés par 5 cales inclinées au $1/5^{\circ}$, ayant de 83 à 100 mètres de longueur chacune et présentant ensemble un développement de 461 mètres.

Les terre-pleins ont une largeur moyenne de 40 mètres au droit des cales d'amont; leur largeur au droit des quais verticaux varie de 50 mètres à 75 mètres.

La rive droite, sur une longueur de 2,600 mètres environ, à partir du pont de pierre, est bordée par des cales inclinées au $1/5^{\circ}$, qui sont coupées par deux tronçons de perrés à 45° de 276 mètres et 285 mètres de développement.

A 335 mètres du pont de pierre, on rencontre une estacade en charpente de 115 mètres de longueur, dépendant de la gare maritime d'Orléans, dont il sera parlé plus loin. A l'aval se trouve



Navires morutiers en rade.



Quai des Messageries maritimes.

l'appontement public dit de Queyries, construit en charpente, qui présente un développement de 545 mètres.

La largeur des terre-pleins, au droit des cales inclinées, varie de 15 mètres à 135 mètres ; elle est de 55 mètres en moyenne au droit de l'appontement de Queyries.

Le commerce maritime dispose, pour ses opérations, d'une superficie totale de terre-pleins de 38 hectares $1/2$, dont 18 $1/2$ sur la rive gauche et 20 sur la rive droite.

La profondeur que les navires peuvent trouver aux différents quais de la rive gauche varie de 5 mètres à 6^m50 au-dessous de l'étiage, sur une ligne située à 5 mètres du quai.

Sur la rive droite, à l'appontement de Queyries, on trouve une profondeur de 4 mètres au-dessous de l'étiage.

On peut ajouter près de 1 mètre aux cotes ci-dessus pour avoir les tirants d'eau disponibles aux basses mers, en raison du niveau habituel de celles-ci et par rapport à l'étiage.

D'autre part, par suite de la nature vaseuse des dépôts qui se forment au pied des quais, les navires peuvent y échouer sans inconvénient avec des tirants d'eau supérieurs de 1^m50 à 2 mètres, à la profondeur indiquée par la sonde. Ils forment, en s'échouant, une souille où ils reposent d'une manière stable et sans fatiguer.

Les navires du plus grand tirant d'eau peuvent donc être placés aux quais du port en rivière.

La tenue à terre des amarres est assurée par des bollards et canons d'amarrage qui bordent la rive en nombre suffisant. Une ligne spéciale de corps-morts parallèle aux quais, et déjà mentionnée, permet de consolider l'amarrage du côté du large et sert aux bateaux pour se déhaler à l'occasion.

Les quais verticaux de rive gauche sont à peu près exclusivement affectés aux bateaux des lignes régulières fréquentant le port, qui, presque toutes, y disposent de postes fixes. On y reçoit des marchandises de toute nature; toutefois, les marchandises pondéreuses ou encombrantes sont manutentionnées de préférence à l'appontement de Queyries ou au bassin à flot.

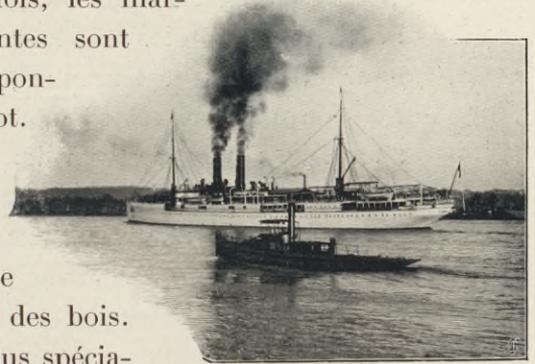
Les cales inclinées des deux rives servent aux opérations de la batellerie en général.

Les terre-pleins de la rive droite sont surtout utilisés par le commerce des bois.

L'appontement de Queyries est plus spécialement affecté au débarquement des houilles, minerais et phosphates qui sont réexpédiés sur le réseau d'Orléans ou qui alimentent les usines situées à proximité de l'ouvrage.

Le tonnage annuel par mètre courant de quai varie pour les divers quais de rive gauche, entre 300 et 700 tonnes; il est en moyenne de 450 tonnes. A l'appontement de Queyries, le tonnage manutentionné dépasse 1,700 tonnes par mètre courant.

Le bassin à flot est situé sur la rive gauche du fleuve, au nord de la Ville. Il s'étend du S.-E. au N.-O., dans une direction à peu près perpendiculaire au fleuve, sur une longueur, comptée suivant l'axe, de 592 mètres.



Le « Magellan » descendant la Garonne.

Bassin à flot.

Le bassin, qui a la forme d'un T, communique avec la Garonne par deux écluses accolées, précédées d'un avant-port limité par deux estacades en charpente. A la sortie des écluses se trouve la « darse », ayant une longueur de 166 mètres,



Chargement d'un steamer.

comptés 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.

L'avant-port est entretenu par des dragages à la cote ($- 3^m00$) au moins; une fosse à la cote ($- 5^m00$) est maintenue le long de la branche en rivière de l'estacade sud, où les navires stationnent souvent avant d'entrer dans le bassin. Le plafond du bassin est lui-même creusé à la cote ($- 3^m00$), et dans la darse, à la cote ($- 3^m50$). Les buscs des écluses sont à la cote ($- 3^m00$).

La surface d'eau du bassin est de 10 hectares environ. Son niveau est maintenu à une cote variant entre ($+ 4^m60$) et ($+ 5^m50$). Il est alimenté par les eaux de la Garonne, qu'on laisse pénétrer directement par les vannes des écluses ou qui sont élevées au moyen d'une machinerie spéciale de pompage, et, en outre, par le débit de trois puits artésiens.

Trois bouées d'appareillage placées dans le bassin facilitent les mouvements des navires.

Les deux écluses ont : l'une 22 mètres de largeur et 152 mètres de longueur utile, et l'autre, divisée en deux sas par une porte intermédiaire, 136 mètres de longueur totale et 14 mètres de largeur. Deux ponts tournants placés aux extrémités assurent les communications.

Les mouvements des ponts, des portes et des vannes sont actionnés au moyen d'appareils mus par l'eau comprimée.

Les écluses sont munies d'un éclairage électrique spécial, destiné à assurer les manœuvres de nuit et à indiquer les signaux d'entrée et de



Appontements de Queyries vus de terre.



Quai de la Halle métallique.

sortie. Cet éclairage est réalisé par 6 arcs de 25 ampères placés sur des pylones de 25 mètres de hauteur. Sur les bajoyers des écluses on a installé 3 cabestans hydrauliques qui peuvent opérer une traction de 6 tonnes.

Les opérations de sassement prennent en moyenne une demi-heure pour une entrée ou une sortie; mais cette durée est allongée si plusieurs navires ou gabares sont placés à la fois dans la même écluse.

Les manœuvres effectuées dans les écluses et tous les incidents à porter à la connaissance des navigateurs sont annoncés par des signaux conventionnels (pavillons et flammes, le jour; fanaux de couleur, la nuit). Ces signaux sont décrits dans l'arrêté préfectoral du 31 juillet 1890 sur la police du bassin à flot.

Les manœuvres commencent généralement deux heures avant la pleine mer, par une sortie, et finissent, au plus tard, une demi-heure après cette pleine mer, par une manœuvre d'entrée.

Les mouvements des navires sont rendus très faciles par l'existence des estacades de l'avant-port, contre lesquelles les navires se drossent et qui fournissent des points d'attache pour les amarres.

Le développement des quais du bassin est de 1,777 mètres; la longueur utilisable est de 1,576 mètres.

Les terre-pleins ont des largeurs variables comprises, pour la plupart des quais, entre 70 et 130 mètres. Ils présentent une superficie totale de 12 hectares $\frac{1}{2}$, dont 5 hectares $\frac{1}{2}$ (rive sud du bassin) ont été concédés par l'État à la Chambre de commerce pour l'établissement de magasins-docks.

Le bassin à flot offre de vastes surfaces de dépôt pour les poteaux de mine, les merrains, les bois du Nord. Il est à peu près spécialisé pour le trafic de ces marchandises.

Deux postes sont outillés pour le déchargement des charbons

destinés à la consommation locale ou qui sont réexpédiés sur le réseau du Midi.

Le tonnage annuel manutentionné aux divers quais atteint en moyenne 500 tonnes par mètre courant.

Un nouveau bassin à flot doit être construit dans l'ouest et à la suite du bassin à flot actuel. Les deux bassins communiqueront par un pertuis de 25 mètres de largeur.

Le nouveau bassin présentera un développement de quais de 1,950 mètres, et une surface de terre-pleins de 19 hectares.

Les travaux commenceront incessamment.

**Nouveau
bassin à flot
(projeté).**



Déchargement de morues.



Départ d'un paquebot.

OUTILLAGE PUBLIC, INSTALLATIONS ET SERVICES DIVERS

Le plus important engin de radoub du port est la **forme sèche du bassin à flot**.

Appareils
de radoub.

Construite par l'État, qui en concède l'exploitation à bail par voie d'adjudication, cette forme présente une longueur utilisable de 151^m35 au niveau du radier, dont 147^m90 depuis la fosse à gouvernail; la longueur de l'atténage est de 136 mètres. Le pertuis d'entrée a une largeur de 22 mètres; le seuil est à la cote (—3^m00).

La forme peut recevoir des navires calant au moins 7^m50.

Une **deuxième forme de radoub**, accolée à la forme actuelle, est en cours d'achèvement. Elle aura une largeur de 16 mètres à l'entrée et une longueur utile de 100 mètres. Le seuil d'entrée sera à la cote (—2^m00).

On construit en même temps une nouvelle machinerie d'épuisement, qui pourra assécher la grande forme en 3 heures au plus.

Le **railway des transatlantiques**, situé sur la rive droite de la Garonne, à Lormont, est un slip parallèle à la rive. Sur une cale inclinée à 30° glissent par traction de vis deux berceaux : l'un

pour navires de 62 mètres de quille, l'autre pour navires de 55 mètres de quille. En les rendant solidaires, on peut recevoir des navires de 125 mètres de longueur de quille et 14 mètres de maître-bau, allant jusqu'à 3,000 tonnes de poids.

Cet appareil de radoub est une dépendance des anciens établissements Labat et Limouzin.

Le chantier Bastien (anciennement Sahuqué), à Lormont, possède un slip longitudinal, où l'on peut monter des navires de 70 mètres et 800 tonneaux.

Enfin les chantiers Monimeau, Lagorce, Damon, situés également à Lormont, possèdent des grils ou cales d'échouage, où l'on peut réparer des bateaux de 40 à 45 mètres.

Voies ferrées des quais.

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**, 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,

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.

Ce réseau comprend :

Le long des quais verticaux du port en rivière, deux voies de manœuvre placées près de l'arête des quais et que des diagonales relient à la voie de circulation générale située en arrière des terre-pleins; elle est doublée elle-même d'une voie de garage;

Au bassin à flot, sur les quais de l'annexe, un système de voies de manœuvre et de voies de garage reliées à la voie de circulation générale, qui contourne entièrement les terre-pleins. De



Forme de radoub n° 1.

nouvelles voies doivent être posées prochainement pour compléter l'outillage du bassin à flot.

Les voies appartenant à la Compagnie du Midi présentent un développement de.....	18.560 ^m
Celles de la Compagnie du Médoc, un développement de.....	2.400
AU TOTAL.....	20.960 ^m

Au réseau de la Compagnie du Midi se rattache la **gare maritime de Brienne**, située à l'extrémité amont du port, qui sert au transbordement des marchandises entre le chemin de fer et la batellerie. Les installations de cette gare sur les dépendances du port comprennent un faisceau de voies d'un développement de 2,550 mètres et un appontement en charpente de 12 mètres de longueur, muni d'une grue à bras de 5,000 kilogrammes.



Embarquement de poteaux de mines.

Les établissements que possède la Chambre de commerce au bassin à flot sont, en outre, desservis par des voies ferrées d'une longueur totale de 1,450 mètres, raccordées à la voie de circulation générale.

Sur la rive droite existe un réseau de voies ferrées concédé à la Compagnie d'Orléans, dont le développement est de 10,980 mètres.

Ce réseau, raccordé aux **gares de La Bastide** et de **la Passerelle**, comprend une voie de circulation longeant les quais depuis la gare de la Passerelle jusqu'à l'appontement de Queyries, un faisceau de voies de manœuvre desservant ce dernier ouvrage, enfin **une gare maritime** située au droit de la gare des voyageurs de La Bastide et qui comporte comme installations un appontement en charpente de 115 mètres de longueur, muni de 2 grues à vapeur de 1,500 et 3,000 kilogrammes, et une halle de dépôt de 1,330 mètres carrés de surface.

Prochainement, **une autre gare maritime** sera



établie sur la rive droite, comme annexe de la gare des chemins de fer de l'État, à La Bastide. Elle comprendra un appontement de 72 mètres de long.

L'ensemble des voies de quai desservant le port présente actuellement un développement de 36 kilomètres.

Engins de levage.

L'outillage public exploité par la Chambre de commerce comprend :

1° Sur les quais verticaux de rive gauche :

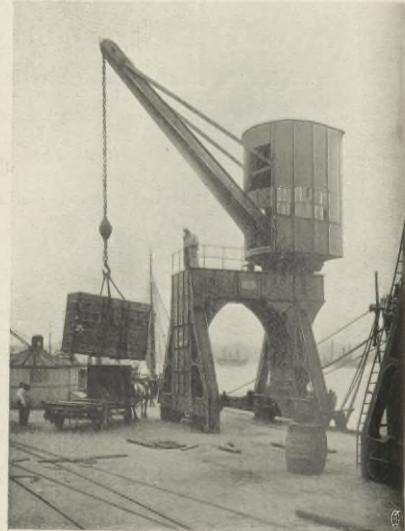
1 grue fixe à bras, de 1,500 kilogrammes;

13 grues à vapeur roulantes, dont 11 de la force de 1,500 kilogrammes et 2 de la force de 3,000 kilogrammes;

20 grues hydrauliques roulantes sur portique, dont 15 de la force de 1,500 kilogrammes et 5 de 3,000 kilogrammes;

1 grue hydraulique roulante sur portique, de 10 tonnes;

1 bigue hydraulique oscillante de 80 tonnes, munie d'un treuil auxiliaire de 15 tonnes;



Grue de 10 tonnes.

2° Sur l'appontement de Queyries :

18 grues à vapeur roulantes, dont 7 de la force de 1,500 kilogrammes, 3 de 2,500 kilogrammes et 8 de 3,000 kilogrammes;

3° Au bassin à flot :

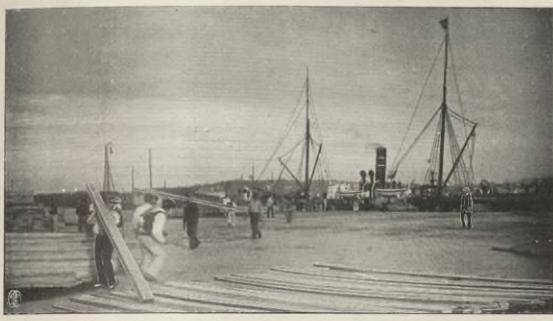
10 grues à vapeur roulantes, dont 8 de la force de 1,500 kilogrammes et 2 de la force de 3,000 kilogrammes.

On a indiqué plus haut les engins de levage existant dans les gares maritimes de Brienne et de La Bastide.

Enfin, un industriel possède 2 appareils flottants pouvant lever 15 tonnes et 30 tonnes.

Pavillons-abris.

La Chambre de commerce de Bordeaux a établi et exploite sur les quais verticaux du port **16 pavillons-abris**, dont 15 destinés



Déchargement de bois.

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

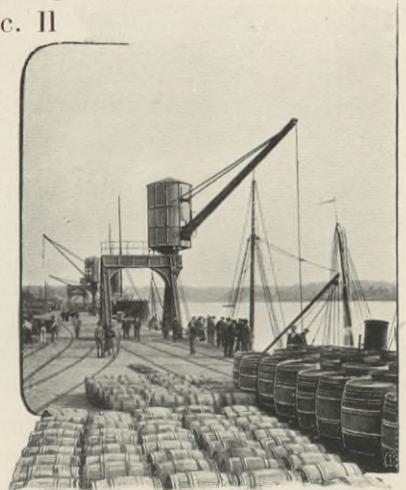
dimensions doubles. Hauteur, 4^m80. L'ensemble des pavillons représente une superficie totale de 10,200 mètres carrés. L'intérieur des pavillons est divisé en quatre compartiments par des cloisons mobiles perpendiculaires au quai. Un pavillon a été aménagé spécialement pour servir à la réception et à la vérification des bagages des voyageurs transatlantiques. Deux nouveaux pavillons doivent être construits prochainement.

Il existe aussi au droit des cales un certain nombre d'abris en charpente, établis par des particuliers pour le dépôt des farines et autres marchandises transportées par la batellerie.

Un **entrepôt réel des Douanes**, situé sur les quais de rive gauche (place Laigné), est administré par la Chambre de commerce, qui en est propriétaire. Il présente une surface de planchers de 28,000 mètres carrés et est relié par un embranchement à la voie des quais. L'entrepôt réel est aussi constitué en magasin général et délivre des warrants. Un **entrepôt annexe** ayant une surface de planchers de 11,000 mètres carrés a été construit par la Chambre de commerce sur le cours du Médoc. Il est plus spécialement affecté à la réception des vins et spiritueux étrangers.

Sur le quai sud du bassin à flot, la Chambre de commerce possède une grande **halle métallique** ayant une longueur de 375 mètres et une largeur de 35 mètres, soit une superficie de 13,000 mètres carrés. La partie nord du bâtiment, en façade sur le quai, sur une largeur de 15 mètres, — superficie de 5,500 mètres carrés, — sert de halle de transit; elle com-

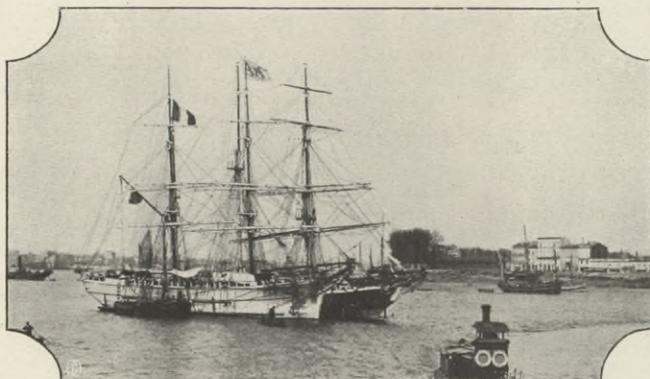
Entrepôts
et magasins
généraux.



Grue hydraulique.

prend 75 travées de 5 mètres; l'autre partie, sur une largeur de 20 mètres, — superficie de 7,500 mètres carrés, — sert d'annexe à l'entrepôt réel, elle est divisée en 3 magasins.

A côté de la halle métallique, la Chambre de commerce possède un **magasin général spécial pour les laines et peaux** de moutons (importées principalement d'Amérique), d'une superficie de 13,500 mètres carrés.



Navires morutiers.

Sur les terrains s'étendant entre la halle métallique et le magasin à laines, d'une superficie de 25,000 mètres carrés environ, un emplacement de 5,000 mètres carrés a été clôturé et recouvert d'un abri pour recevoir les rhums et tafias en débarquement.

Tous ces établissements du bassin à flot sont desservis par des voies ferrées.

Il existe à Bordeaux d'autres entrepôts privés ou magasins généraux importants pour marchandises diverses.

Les quais verticaux de la rive gauche et les terre-pleins du bassin à flot sont éclairés par des arcs électriques de 15 ampères, espacés de 100 mètres en moyenne. Cet éclairage gratuit fonctionne aux mêmes heures que l'éclairage municipal ordinaire.

En outre, la Chambre de commerce assure un service d'éclairage supplémentaire et facultatif qui fonctionne sur les quais de rive gauche, à l'appontement de Queyries, dans les pavillons-abris

Éclairage
électrique.

et dans la halle métallique, sur la demande du commerce et moyennant le paiement de taxes.

Cet éclairage est réalisé, sur les quais de rive gauche, par des groupes de 2 arcs de 7^{amp.} 5 intercalés entre les arcs de l'éclairage permanent; sur l'appontement de Queyries, par des arcs de 15 ampères espacés de 50 mètres en moyenne; dans les pavillons-abris et la halle métallique, par des lampes à incandescence de 16 bougies.

Des conduites importantes, avec bouches d'incendie, se trouvent distribuées sur tout le périmètre des quais et assurent la protection tant des immeubles riverains que des marchandises déposées sur les terre-pleins et des navires.

Secours
contre l'incendie

Sur les quais de rive gauche, la canalisation d'eau comprimée des grues hydrauliques peut fournir l'eau nécessaire aux premiers secours; des manches munies d'un raccord spécial sont approvisionnées sur plusieurs points.

D'autre part, moyennant une subvention de la Chambre de commerce et de la Ville, une Compagnie de navigation tient à la disposition du service du port, pour l'extinction des incendies ou le renflouement des épaves, trois bateaux-pompes, dont un reste toujours sous pression. Enfin, une



bigue flottante automobile en construction pour la visite des corps-morts portera une pompe à vapeur à deux fins, pouvant fonctionner en épuisement avec un débit de 450 tonnes à l'heure, et en incendie avec un débit de 140 tonnes à l'heure et une hauteur de refoulement de 50 mètres.

Pavillon-abri. — Pylône d'éclairage.

**Surveillance
des
marchandises.**

Un service spécial de police est organisé par la Municipalité avec le concours de la Chambre de commerce, en vue de la surveillance des marchandises qui restent déposées sur les quais.

**Remorqueurs
Bateaux-citernes
Charbonnières.**

Il existe dans le port 23 remorqueurs appartenant presque tous à la Compagnie Bordeaux-Océan, dont 10 ont une puissance supérieure à 250 chevaux.

On y trouve aussi 4 bateaux-citernes qui distribuent en rade de l'eau de source pour l'alimentation des chaudières des navires.

Des stocks importants de charbons sont entreposés sur des gabares, dont une centaine, d'un port moyen de 80 tonnes, servent au ravitaillement rapide des navires.



Bigue de 80 tonnes.



Bassin à flot.

INSTALLATIONS

ET ÉTABLISSEMENTS PARTICULIERS



Les installations et établissements particuliers en relation directe avec le port sont indiqués ci-dessous :

Sur la rive gauche, les immeubles de la façade des quais sont occupés en grand nombre par les « chais » ou magasins de négociants en vin.

La Compagnie des Messageries maritimes possède des ateliers de réparations et magasins sur le quai de Bacalan, en face les postes d'accostage de ses paquebots.

Aux abords du bassin à flot, on trouve deux verreries, l'huilerie Maurel et Prom, l'entrepôt Sudrat.

En aval des ouvrages du port, la rive de la Garonne est pourvue de nombreux appontements, cales de halage, etc., pour le service des usines, chantiers et magasins établis à proximité. On rencontre successivement le long du fleuve :

Le magasin aux vivres de la Marine;

Les ateliers de la Société Dyle et Bacalan, reliés aux voies de quai par un embranchement particulier (construction de wagons de chemins de fer, constructions mécaniques, constructions navales);

L'entrepôt des tabacs;

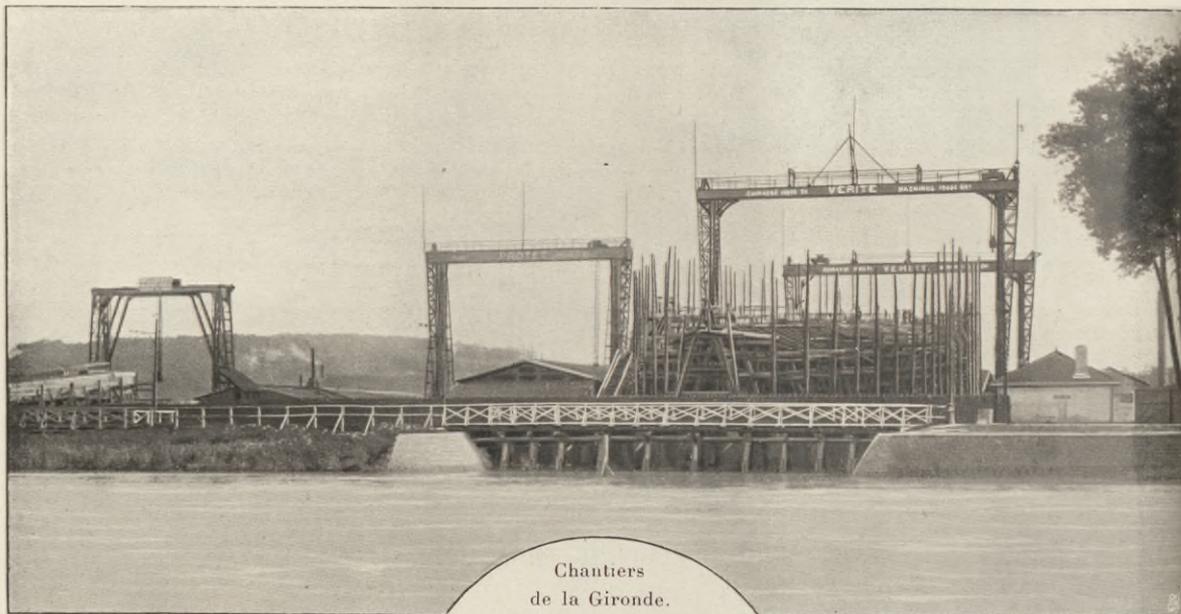
Les chantiers maritimes de Bordeaux, qui viennent d'être achetés par la Société des chantiers Neptune (3 cales sur lesquelles

ont été construits dernièrement 4 voiliers en acier de 1,700 à 2,000 tonneaux de jauge; les chantiers se transforment pour construire des vapeurs);

La raffinerie et la distillerie de Bacalan;

La fabrique d'éther de l'État;

Sur la rive droite, en amont du pont du chemin de fer, la Société des Ciments français vient d'établir un appontement et des



installations pour le déchargement et le transport des matériaux qui alimenteront l'usine qu'elle édifie actuellement sur ce point.

A l'aval est le dépôt de pétroles de l'usine Desmarais.

Sur presque toute la longueur des quais, jusqu'à l'appontement de Queyries, on trouve de nombreux et vastes magasins où est concentré l'important commerce des bois du Nord.

Aux abords de l'appontement de Queyries, il s'est établi des entrepôts et usines très importants, reliés, d'une part, à l'appontement et, d'autre part, aux voies de la Compagnie d'Orléans (Bordeaux-Paris); ils reçoivent les marchandises débarquées à l'appontement (houille, minerai, phosphate) et assurent, soit leur transformation, soit leur réexpédition par voie ferrée. Parmi ces

établissements, on peut citer les Docks maritimes, les Entrepôts maritimes, les Nouveaux Docks, les usines de produits chimiques et engrais, de la Compagnie bordelaise, Lagache et C^{ie}, de la Société de Saint-Gobain (en construction); l'usine de briquettes de la Société des Houilles et Agglomérés (en construction); l'usine de la Société des Tuileries mécaniques du Berry.



En aval de l'appontement de Queyries se trouvent les grands chantiers de constructions navales de la Société des chantiers et ateliers de la Gironde, qui possèdent 5 cales de construction. Ces chantiers sont parfaitement outillés et peuvent construire des navires de toutes dimensions. Ils travaillent presque exclusivement pour la Marine militaire. Ils viennent de lui livrer le *Kléber*, croiseur cuirassé de 7,734 tonnes de déplacement, entièrement armé à flot à Bordeaux. Ils ont sur cale actuellement la *Vérité*, cuirassé de 14,870 tonnes de déplacement; force de la machine : 18,000 chevaux.

On rencontre ensuite l'appontement de l'Huilerie bordelaise.

Un peu plus loin, sur le territoire de la commune de Lormont, se trouvent les nombreux chantiers de construction ou de réparations de bateaux, qui constituent l'industrie principale de la localité; à citer notamment : les anciens établissements Labat et Limouzin (Railway des Transatlantiques), le chantier de Bel-Air (appartenant à la Compagnie Bordeaux-Océan); les chantiers Bastien, Monimeau, Bonnin, Damon, Lagorce.

A proximité de l'appontement public de Trompeloup s'est créé récemment l'important établissement métallurgique de la Société des Hauts-Fourneaux de Pauillac, qui traite des minerais de fer provenant de Bilbao et des Pyrénées-Orientales. L'établissement peut produire 200 tonnes de fonte par jour.

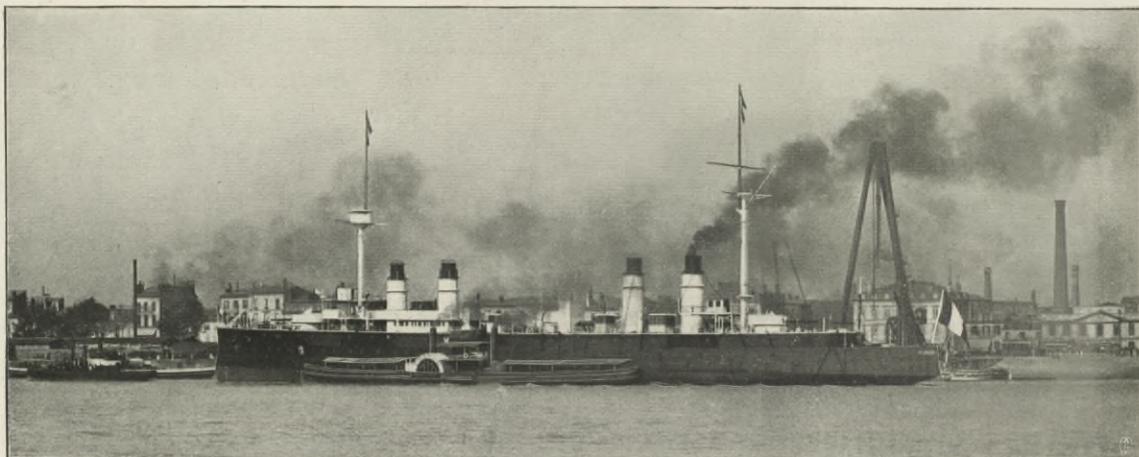


PORT ANNEXE DE BÈGLES

A 1 kilomètre en amont de la limite du port de Bordeaux, se trouve le petit port de Bègles, comportant une cale de 300 mètres de longueur, appuyée sur un perré maçonné.

Elle est presque uniquement affectée aux opérations du commerce de la morue, dont la place de Bordeaux constitue le principal marché en Europe, et qui alimente de 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.



Le « Kléber » après son lancement.

MOYENS DE COMMUNICATION

Le port de Bordeaux est mis en communication avec l'intérieur du pays et avec les pays voisins par de nombreuses voies navigables et un réseau très étendu de voies ferrées. Des lignes régulières de navigation assurent en outre ses relations par mer avec les principaux ports de l'Atlantique et de la mer du Nord, en Europe, en Afrique et dans les deux Amériques.

La **Garonne** qui, sur 100 kilomètres, est accessible aux plus grands navires de mer, est ouverte à la navigation intérieure sur 363 kilomètres en amont de Bordeaux. Son cours est longé, entre Toulouse et Castets (à 54 kilomètres en amont de Bordeaux), par le **Canal latéral**, long de 193 kilomètres, qui passe par Montauban et Agen; mouillage normal, 2 mètres; dimensions minima des écluses : longueur, 30^m65; largeur, 6 mètres.

Un grand nombre des affluents de la Garonne ont été également aménagés pour la navigation. Ce sont :

La **Dordogne**, navigable sur 267 kilomètres, avec un mouillage normal de 1^m10 sur les 150 derniers kilomètres de son cours; dimensions minima des écluses : longueur, 32 mètres; largeur, 6 mètres.

Deux affluents de la Dordogne sont eux-mêmes navigables : l'**Isle**, navigable sur 143 kilomètres jusqu'à Périgueux; mouillage normal 2 mètres; dimensions minima des écluses : longueur, 24^m25; largeur, 4^m50; la **Vézère**, navigable sur 47 kilomètres, mouillage moyen, 0^m70;

Le **Drot**, navigable sur 64 kilomètres, mouillage normal, 1^m30; dimensions minima des écluses : longueur, 22^m10; largeur, 4^m80;

Le **Lot**, navigable sur 297 kilomètres jusqu'à Cahors, mouillage normal, 1 mètre à 1^m50; dimensions minima des écluses : longueur, 30 mètres; largeur, 5^m20;

Le **Tarn**, navigable sur 147 kilomètres jusqu'à Albi, mouillage moyen, 1^m30; dimensions minima des écluses : longueur, 31^m90; largeur, 5^m20;

La **Baïse**, navigable sur 84 kilomètres, passe par Condom et Nérac, mouillage normal, 1^m10 et 1^m60; dimensions minima des écluses : longueur, 28^m20; largeur, 4^m30.

Le bassin de la Garonne est relié à la Méditerranée par le **Canal du Midi** qui a son origine à Toulouse où il fait suite au canal latéral, passe par ou près Carcassonne, Narbonne (sur un embranchement), Béziers, et débouche à la mer dans le port de Cette, après un parcours de 314 kilomètres. Le mouillage normal du canal est de 1^m80; les dimensions minima des écluses sont : longueur, 29^m25; largeur, 5 mètres.

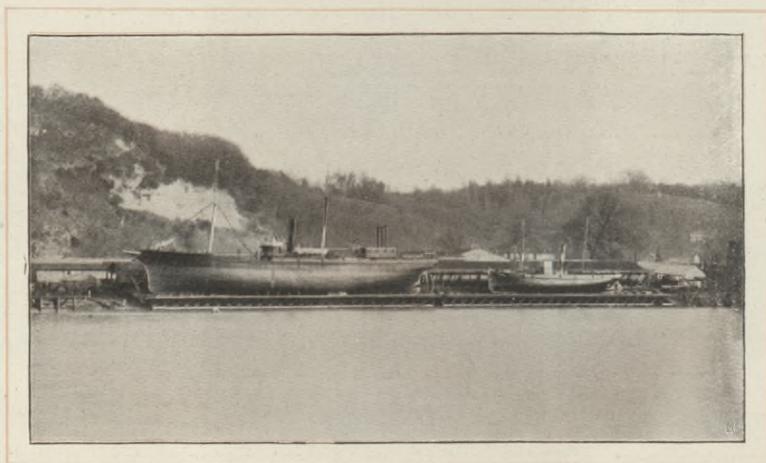
Le canal du Midi est réuni au Rhône par le **canal du Rhône à Cette**, long de 98 kilomètres, qui a son origine sur le Rhône, à Beaucaire, et passe près Montpellier.

Le canal du Rhône à Cette présente, dans ses diverses parties, des mouillages de 3^m00, 2^m00, 1^m80 ; les dimensions minima des écluses sont : longueur, 34^m55 ; largeur, 6^m60.

Une voie navigable de 607 kilomètres de longueur s'étend ainsi de Bordeaux au Rhône.

Dans son état actuel, cette voie constitue un instrument de trafic très important ; son amélioration est d'ailleurs à l'ordre du jour. Une première série de travaux, dont les projets sont déjà approuvés, et qui concerne l'approfondissement des passes de la Garonne, entre Castets et Bordeaux, va être entreprise incessamment.

On doit rappeler ici le grand projet, toujours agité, de trans-



Slip en travers.

former cette voie de navigation intérieure en un canal maritime, tout au moins un canal de cabotage à moyenne section : **le canal des Deux-Mers**.

Enfin, la loi du 5 août 1879 a classé, parmi les principales lignes nouvelles de navigation à créer, **le canal de jonction de la Garonne à la Loire**, destiné à relier le port de Bordeaux aux régions

industrielles du Centre. Plusieurs tracés ont déjà été étudiés pour ce canal et les études se poursuivent.

Les voies ferrées desservant Bordeaux comprennent :

1° **Réseau d'Orléans :**

ligne de Paris par Angoulême, Poitiers, Tours, Blois, Orléans; ligne du Centre (vers Lyon) par Périgueux, Limoges, Guéret; ligne d'Eymet;

2° **Réseau de l'État :** ligne de Paris par Niort, Saumur, Chartres; ligne de Nantes par Rochefort, La Rochelle, La Roche-sur-Yon;

3° **Réseau du Midi :** ligne de Bayonne et Irun (Espagne) par Dax; ligne de Cette par Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, avec embranchement sur Perpignan et Port-Bou (Espagne);

4° **Réseau du Médoc :** ligne du Verdon par Pauillac;

5° **Réseau d'intérêt local** de la Gironde et des Landes concédé à la **Compagnie des Chemins de fer économiques :** ligne de Lacanau;

6° **Tramways de Cadillac et de Camarsac** ouverts au service des marchandises.

Le réseau d'Orléans possède 2 gares sur la rive droite, à La Bastide :

La gare principale située sur le quai de Queyries, la gare de la Passerelle située sur le quai de la Souys.

Le réseau de l'État possède une gare sur la rive droite, à La Bastide; elle est située sur le quai Deschamps; le tramway de Cadillac a son terminus près de cette même gare.

Le réseau du Midi possède une gare (gare Saint-Jean) sur la rive gauche, près du quai de Paludate, avec, comme dépendance, la gare de marchandises de Brienne.

Le réseau du Médoc possède une gare (gare Saint-Louis) sur



Gare Saint-Jean.



la rive gauche, près du bassin à flot; cette gare est utilisée également par la Compagnie des Chemins de fer économiques.

La gare terminus du tramway de Camarsac est située rue de la Benauge (route nationale n° 136).

Les gares de l'Orléans et de l'État sont reliées entre elles et à la gare Saint-Jean par un système complet de voies de raccordement. Un grand nombre de trains de voyageurs des réseaux d'Orléans et de l'État sont reçus à la gare Saint-Jean.

La gare Saint-Louis est raccordée aux voies des quais de la rive gauche, et par celles-ci elle se relie à la gare Saint-Jean et par suite aux réseaux du Midi, de l'Orléans et de l'État.

Ce raccordement n'a servi, jusqu'à maintenant, que pour le transit des marchandises, mais on doit l'utiliser prochainement pour la circulation de *trains transatlantiques* en correspondance avec les arrivées et départs de paquebots à Pauillac.

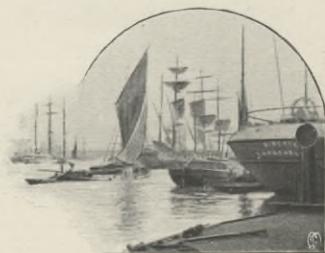
Les relations par voies ferrées de Bordeaux avec toutes les régions de la France sont ainsi assurées de la manière la plus satisfaisante.

Au point de vue des transports des marchandises, la carte annexée à la notice donne les distances à compter de Bordeaux aux principales villes et aux points frontières.

La région que Bordeaux est appelée naturellement à desservir, et sur laquelle rayonne effectivement le trafic qui alimente le commerce de la ville et le mouvement du port, comprend tout le centre et le sud-ouest de la France. *Bordeaux est plus rapproché que les autres grands ports de l'Océan de la frontière espagnole et de la frontière italienne; il est sensiblement à la même distance qu'eux des autres frontières de l'Est.*

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

- De Bordeaux à Paris, 6 h. 49;
- De Bordeaux à Irun (Espagne), 3 h. 21;
- De Bordeaux à Toulouse, 3 h. 49;
- De Bordeaux à Cette, 7 h. 35;

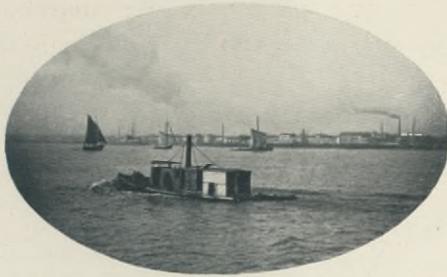


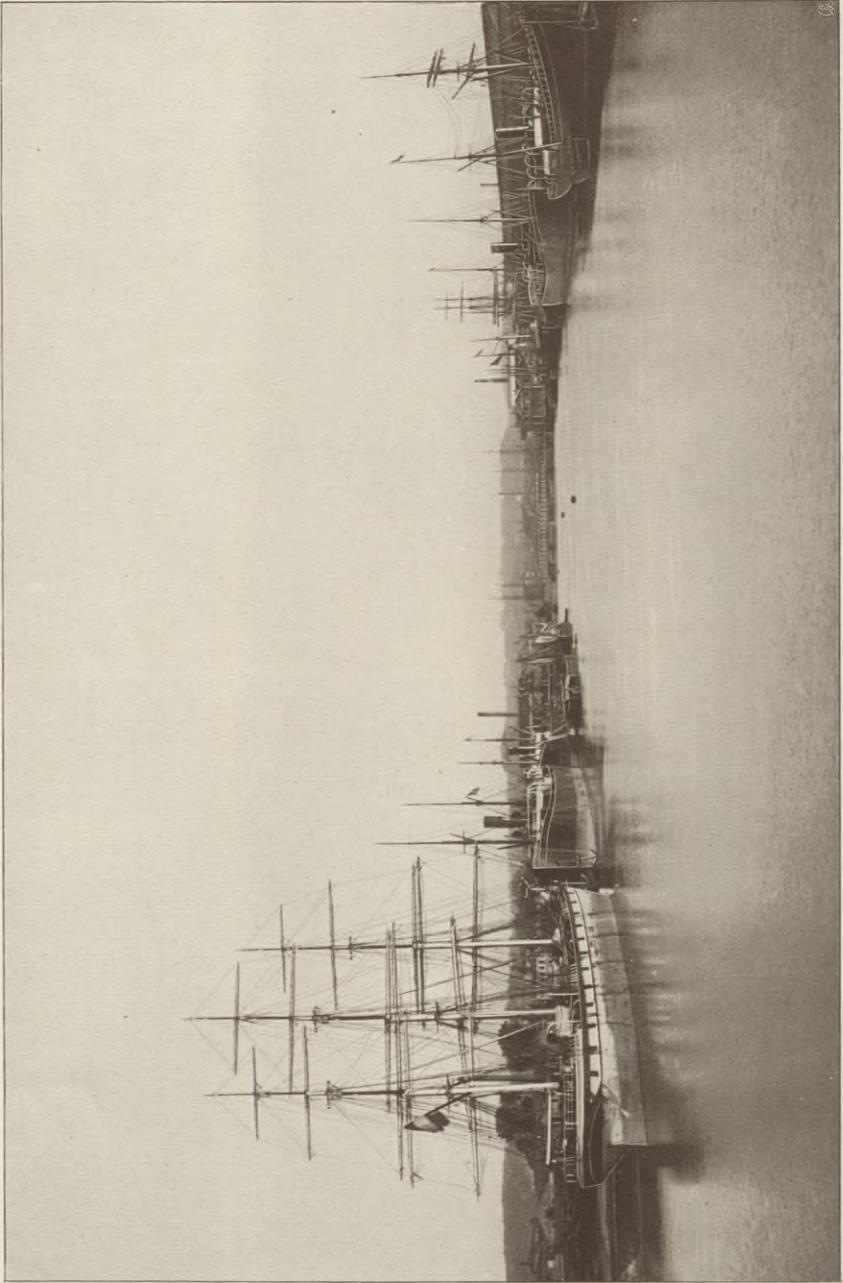
De Bordeaux à Marseille, 11 h. 46;

De Bordeaux à Nantes, 7 h. 28;

De Bordeaux à Lyon, 11 h. 29 (on se préoccupe d'abrégé encore ce temps).

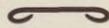
Les principales voies de terre qui aboutissent à Bordeaux sont : la route nationale n° 10, de Paris en Espagne; la route nationale n° 29, de Lyon à Bordeaux; la route nationale n° 132, de Bordeaux à Mont-de-Marsan, Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port; la route nationale n° 136, de Bordeaux à Bergerac, et un grand nombre de routes départementales ou assimilées.



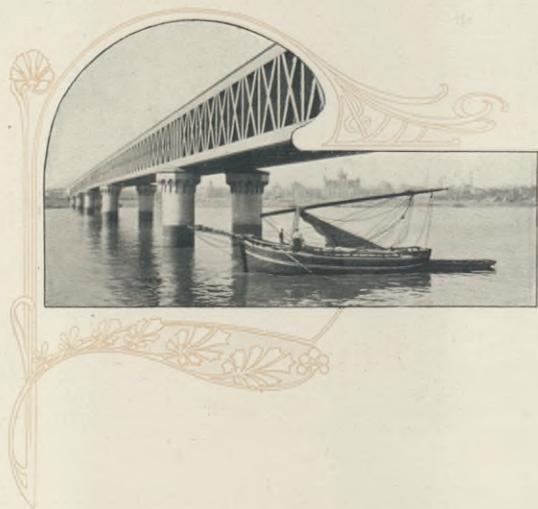


Bassin à flot.

DEUXIÈME PARTIE



Règlements - Tarifs





Gare
de la C^{ie} d'Orléans.

Règlements — Tarifs



RÈGLEMENTS

Le règlement général type pour la police des ports maritimes du commerce a été rendu applicable au port de Bordeaux par un arrêté préfectoral du 12 septembre 1869.

Il a été complété par des règlements spéciaux dont on trouvera reproduits ci-dessous les articles les plus intéressants.

RÈGLEMENT SPÉCIAL POUR LA POLICE DU PORT EN RIVIÈRE

(Arrêté préfectoral du 20 août 1896.)

ARTICLE PREMIER. — Montée des navires. — Les navires à destination du port de Bordeaux ne pourront quitter le port de Pauillac qu'en vertu d'un ordre de montée délivré par l'officier du port de Pauillac, en conformité de l'avis qu'il aura lui-même reçu du capitaine du port de Bordeaux.

Circulation
et placement des
navires et bateaux.

Stationnements interdits.

ART. 4. — Les navires ou embarcations, de quelque nature qu'ils soient, se rendant à leur mouillage définitif, ne pourront stationner momentanément entre les lignes d'amarrage.

Engins de sécurité des navires.

ART. 5. — Tous les navires auront constamment, outre les ancres ou corps-morts qui les affourent, une ancre supplémentaire et une chaîne suffisamment fortes, prêtes à être mouillées en cas de besoin.

Éclairage des navires et bateaux.

ART. 7. — Pendant la nuit, les navires et bateaux seront éclairés de la manière suivante :

En aval du pont de pierre, les navires et bateaux en mouvement ou au mouillage devront satisfaire aux dispositions du règlement annexé au décret du 1^{er} septembre 1884. Toutefois, les navires placés à quai ou sur corps-mort ne seront tenus à aucun éclairage.

En amont du pont de pierre, les bateaux, soit en mouvement, soit au mouillage, devront satisfaire aux dispositions du décret réglementaire du 20 novembre 1893, modifié par le décret du 25 novembre 1895.

Délais de chargement et de déchargement.

ART. 22. — Le temps accordé aux navires placés au droit des quais ou des ouvrages similaires pour les opérations de chargement et de déchargement sera calculé de la manière suivante, dans les conditions indiquées par l'article 12 du règlement général :

Navires en premier rang.

Vapeurs, par jour ouvrable.....	300 tonneaux.
Voiliers, par jour ouvrable.....	150 tonneaux.

Navires en deuxième ou troisième rang.

Vapeurs, par jour ouvrable.....	150 tonneaux.
Voiliers, par jour ouvrable.....	75 tonneaux.

Pour les navires mouillés en rade, soit sur corps-morts, soit de toute autre manière, le temps accordé sera celui de la seconde des deux catégories ci-dessus.

Transport et manutention de matières dangereuses.

ART. 25. — Aucun navire, gabare ou embarcation quelconque contenant des matières dangereuses ne pourra circuler entre le mouillage de Lagrange et le petit port de Bègles qu'en vertu d'une autorisation du capitaine de port.

ART. 26. — Les bateaux contenant des matières dangereuses de la première catégorie ne pourront stationner dans le port de Bordeaux qu'au large, sur les points de mouillage indiqués par le service du port.

Ils effectueront leurs opérations au moyen d'allèges agréées par ledit service.

Les matières dont il s'agit ne pourront séjourner sur les terre-pleins; elles devront, par suite, passer directement des allèges dans les voitures ou vice versa.

Pendant toute la durée de l'opération, deux surveillants désignés par le service du port stationneront, aux frais de la marchandise, sur le point du débarquement et feront observer les mesures de précaution prescrites par ce service.

L'article 27 concerne les conditions auxquelles doivent satisfaire, comme mode de construction, les bateaux contenant des matières dangereuses de la deuxième catégorie pour pouvoir être autorisés à circuler en amont du mouillage de Lagrange.

ART. 28. — Aucun des bateaux visés à l'article précédent ne pourra stationner et effectuer ses opérations entre le mouillage de Lagrange et l'extrémité aval de l'île des Juifs qu'à l'intérieur de flotteurs métalliques dont l'établissement aura été régulièrement autorisé.

Ces bateaux devront, avant d'entrer dans ces enceintes, mouiller en dehors une ancre munie d'un orin et d'une bouée qui devra être assez forte pour ne jamais être immergée par la force des courants.

ART. 33. — Les huiles de résine, les essences de térébenthine et les goudrons ne sont pas soumis aux règles ci-dessus prescrites; mais aucune de ces substances ne pourra séjourner sur les quais plus de quarante-huit heures et sans être pourvue, la nuit, d'un gardien désigné par le capitaine de port et payé par l'armement.

La benzine, le sulfure de carbone et les produits analogues présentant le même degré d'inflammabilité, ainsi que les matières moins dangereuses, jouiront de la même tolérance toutes les fois que l'importance du chargement de chaque navire ne dépassera pas, pour ces marchandises, un poids de 40,000 kilos. Mais cette tolérance sera subordonnée aux réserves suivantes :

1^o La montée du navire à Bordeaux sera autorisée par le capitaine de port;

2^o Les matières devront être débarquées dès la mise à quai du navire;

3^o Elles seront enlevées dans le plus bref délai, à la diligence du réceptionnaire.

Les opérations seront surveillées par un ou plusieurs gardiens désignés par le capitaine de port et payés par l'armement.

RÈGLEMENT SPÉCIAL POUR LA POLICE DU BASSIN A FLOT

(Arrêtés préfectoraux des 31 juillet et 6 décembre 1890.)

ART. 5. — Les navires qui auront à entrer au bassin à flot ou à en sortir devront en faire la déclaration écrite au bureau du port du bassin : pour les mouvements de jour, une heure au moins avant la pleine mer; pour les mouvements de nuit, deux heures au moins avant le commencement du service de nuit.

Formalités
à remplir pour
l'entrée
et la sortie.

Ces déclarations porteront les diverses indications nécessaires pour le placement des navires dans les écluses, lesquelles devront être rigoureusement exactes.

Les navires ou bateaux d'un tonnage inférieur à 201 tonneaux sont dispensés de cette déclaration.

ART. 8. — Les navires ou bateaux qui devront entrer dans le bassin ou en sortir ne seront admis à faire leurs mouvements qu'autant qu'ils disposeront, à l'appréciation de l'officier de service, de moyens de propulsion ou de remorquage suffisants et admissibles, eu égard aux sujétions des ouvrages et des manœuvres.

Manœuvres
d'entrée
et de sortie.

Le transport des amarres le long des estacades et des bajoyers des écluses, ainsi que la bonne tenue de ces amarres pendant leur déplacement, seront assurés par un service dit de halage, organisé par l'Administration, dont la rétribution, variable avec le tonnage des navires, devra être versée avant la sortie du bassin.

Stationnement
à l'entrée
du bassin à flot
et contre
les estacades
de l'avant-port.

ART. 9. — Pendant la nuit comme pendant le jour, aucun navire ou bateau ne pourra stationner ou mouiller en rivière à l'entrée du bassin à flot dans une zone comprise entre une parallèle à la rive passant à 300 mètres de la tête en rivière des écluses, et deux normales passant, l'une par l'axe de la rue Lucien-Faure, l'autre par l'axe de l'estacade amont du Magasin aux vivres de la Marine, sauf toutefois les navires ou bateaux qui feraient des opérations aux installations particulières ou publiques comprises dans cette zone et, notamment, à la cale Lucien-Faure.

Délais
de chargement
et
de déchargement.

ART. 14. — Le temps accordé pour les chargements et les déchargements est calculé comme suit :

Navires en premier rang.

Vapeurs, par jour ouvrable.....	300 tonneaux.
Voiliers, par jour ouvrable.....	100 tonneaux.

Navires en deuxième rang.

Vapeurs, par jour ouvrable.....	150 tonneaux.
Voiliers, par jour ouvrable.....	50 tonneaux.

POLICE DE LA NAVIGATION DANS LES EAUX MARITIMES DE LA GIRONDE

(Arrêté réglementaire des 14-22 novembre 1895 et 17 mars 1896.)

ART. 2. — Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, naviguant isolément ou remorquant, devra se conformer aux prescriptions du règlement annexé au décret du 1^{er} septembre 1884, et, en particulier, serrer le chenal à sa droite, soit à la montée, soit à la descente, de jour comme de nuit, quand il pourra le faire sans danger pour lui-même.

ART. 3. — Les bâtiments à vapeur calant 6 mètres et au-dessus, qui, dans certaines circonstances, pourraient se trouver dans l'obligation d'éviter de serrer la droite du chenal, devront avoir,

Pendant le jour :

Une boule noire placée sous l'étau de misaine, à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus de la lisse;

Pendant la nuit :

Un feu rouge en tête du mât de misaine.

Les vapeurs porteurs des signaux qui précèdent devront faire connaître aux bâtiments en vue naviguant à contre-bord et ne portant pas le même signal, la manœuvre qu'ils vont exécuter, par les signaux phoniques prescrits par l'article 19

du susdit règlement de 1884; les navires ne portant pas les signaux de vue devront répéter le signal phonique et manœuvrer en conséquence.

Lorsque deux navires portant les signaux de vue spécifiés au présent article navigueront à contre-bord, c'est le navire marchant avec le courant qui fera les signaux phoniques; si le navire marchant à contre-courant peut dégager la route de l'autre, il répétera le signal et agira en conséquence; s'il ne peut dégager la route, il stoppera en faisant le signal phonique correspondant.

ART. 4. — Tout navire à voiles ou à vapeur sur le point d'arriver au mouillage l'indique en hissant :

Pendant le jour, le pavillon de la nation au grand mât;

Pendant la nuit, un fanal blanc à l'arrière.

Le bâtiment à vapeur apercevant un navire avec ce signal de mouillage, manœuvrera de manière à ne pas le gêner; il sera responsable des conséquences d'une dérogation à cette règle.

Le bâtiment à voiles apercevant un autre navire à voiles porteur de ce signal de mouillage, ou dérivant soit sur son ancre, soit en travers, manœuvrera également de manière à l'éviter; au contraire, il ne sera pas tenu de se déranger pour un vapeur ayant le signal de mouillage.

ART. 5. — Les petits bâtiments à voiles, gabares, allèges et autres, devront éviter soit de virer de bord devant un navire isolé ou qui en remorque un autre, soit de croiser sa route.

Ils devront, en outre, s'écarter de la route d'un navire sous vapeur ou remorqué au premier coup de sifflet d'avertissement, de manière à ne mettre, en aucune circonstance, le navire dans l'obligation de se déranger de sa route.

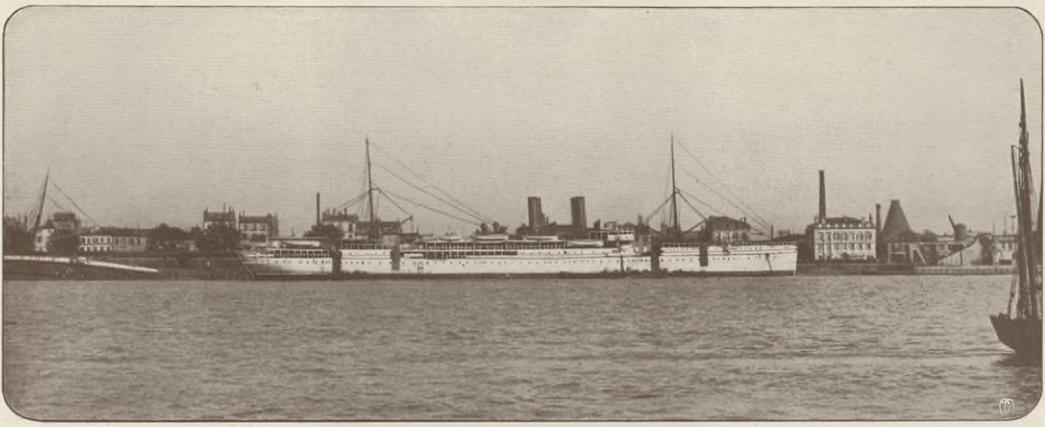
Ils se conformeront, pour les feux qu'ils devront montrer ou porter, aux dispositions du règlement du 1^{er} septembre 1884.

Pendant la nuit, ils ne devront pas naviguer dans le chenal.

Il leur est interdit de mouiller sur la route des navires; ils devront mouiller en dehors du chenal et le plus près possible des rives.



Le « Duguay-Trouin », construit à Bordeaux.



Le « Magellan » à quai.

TARIFS



Tarif du pilotage
en Gironde.

1^o Tarif pour les stations de l'embouchure de la Gironde, de Pauillac et de Bordeaux.

N ^o d'ordre des pilotages ou trajets	PILOTAGES	VAPEURS		VOILIERS		OBSERVATIONS
		par déci- mètre de tirant d'eau	par tonneau de jauge nette	par déci- mètre de tirant d'eau	par tonneau de jauge nette	
1	De la mer à Royan ou au Verdon (entrée) et vice versa (sortie)..	1 ^f »	» ^f 03	2 ^f »	» ^f 11	Du 1 ^{er} octobre au 31 mars. Du 1 ^{er} avril au 30 sep- tembre.
	De la mer à Royan ou au Verdon (entrée) et vice versa (sortie)..	» 70	» 02	1 40	» 08	
2	De Royan ou du Verdon à Pauillac et vice versa	» 50	» 02	1 »	» 08	
3	De Pauillac à Bordeaux et vice versa	» 70	» 025	1 40	» 08	

2^o Tarif des changements de place et mouvement des navires dans le port de Bordeaux, y compris le bassin à flot :

- a) De Bacalan à un point du port situé en amont du cours
du Pavé-des-Chartrons, et vice versaF. 15 »
- b) De Lormont à un autre point du port, et vice versa.. 15 »
- c) Entrée ou sortie du bassin à flot. 15 »
- d) Mouvements dans l'intérieur du bassin à flot. 10 »
- e) Tous autres mouvements ou déplacements..... 10 »

AVANT-PORT DE PAUILLAC-TROMPELOUP

1° **Taxe d'accostage** payable par les navires accostés à l'appontement.

**Taxes d'usage
de l'appontement
public.**

Par tonneau de jauge légale :

DURÉE D'ACCOSTAGE	TAXE APPLIQUÉE	OBSERVATIONS
Jusqu'à 6 heures	» f 10	(1) La taxe de 0 fr. 70 est appliquée également aux stationnements de plus de 48 heures nécessités par les opérations de chargement ou de déchargement.
De 6 heures à 12 heures	» 175	
De 12 heures à 24 heures	» 35	
De 24 heures à 30 heures	» 45	
De 30 heures à 36 heures	» 525	
De 36 heures à 42 heures	» 65	
De 42 heures à 48 heures	» 70 (1)	

NOTA. — La taxe n'est pas due à raison des jours non ouvrables pour lesquels la Douane refuserait l'autorisation de travailler.

Les bâtiments de guerre français sont affranchis de toute taxe d'accostage.

2° **Taxe de manutention** payable par les marchandises en provenance du chemin de fer du Médoc et à destination des bateaux accostés à l'appontement, ou vice versa (transport des marchandises entre le chemin de fer du Médoc et l'appontement, embarquement et arrimage des marchandises prises sur wagon et mises en cale, ou vice versa) :

par tonne de 1,000 kilog.....F. 2 30

3° **Taxe accessoire**, s'ajoutant à la précédente pour frais de réception ou d'expédition de marchandises empruntant la voie ferrée du Médoc, à destination ou en provenance des bateaux accostés à l'appontement :

par tonne de 1,000 kilog.....F. 1 »

4° **Taxe des passagers**, pour transport depuis l'aiguille de

raccordement avec le chemin de fer du Médoc jusqu'au long du bord des navires ou vice versa, service des bagages compris :

par passager.....F. 1 50

(demi-place pour les enfants de 3 à 7 ans; transport gratuit au-dessous de 3 ans).

a) Des **taxes spéciales réduites** sont établies en faveur des **marchandises en général** en provenance des embranchements industriels reliés à l'appontement (hauts fourneaux, dépôt de poteaux et charbons) et à destination des bateaux accostés à l'appontement ou vice versa. La taxe de manutention de 2 fr. 30 est réduite pour ces marchandises à 1 fr. 50 et même à 1 fr. 25 la tonne de 1,000 kilogrammes, lorsque le trafic annuel est d'au moins 10,000 tonnes par embranché. Ces marchandises n'ont d'ailleurs pas de taxe accessoire à acquitter.

b) Le **charbon** provenant d'un embranchement industriel, transporté et mis en soute sur les bateaux accostés à l'appontement, pour un tonnage minimum de 10 tonnes par opération et pour un trafic total annuel de 10,000 tonnes par embranché, paie 1 fr. 30 par tonne de 1,000 kilogrammes, le matériel roulant, à l'exception des locomotives, et le matériel de manutention étant à la charge de l'embranché.

c) Les **poteaux de mine** en provenance des embranchements industriels ou du chemin de fer du Médoc et à destination des bateaux accostés à l'appontement, paient 0 fr. 95 par tonne de 1,000 kilogrammes pour un trafic annuel minimum de 10,000 tonnes par destinataire, le matériel roulant, à l'exception des locomotives, et le matériel de manutention étant à la charge du destinataire.

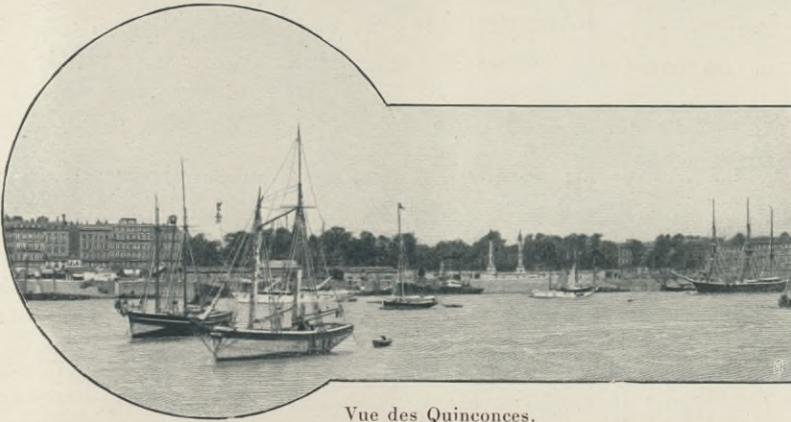
d) Les **marchandises en général, provenant des gabares**, transbordées sur navires accostés à l'appontement paient une taxe unique de 2 fr. 50 par tonne de 1,000 kilogrammes.

Cette taxe est portée à 3 francs lorsque les marchandises empruntent l'appontement pour le transbordement.

Des taxes spéciales réduites sont consenties aux charbons, pyrites et poteaux de mine provenant de gabares ou mises en gabares.

e) La Société concessionnaire est en mesure d'effectuer certains services accessoires (**fourniture d'eau douce aux navires, éclairage électrique à l'intérieur des navires, manutentions supplémentaires, magasinage**) moyennant des taxes homologuées par décision ministérielle.





Vue des Quinconces.

PORT DE BORDEAUX



Droits de tonnage.

Les droits de tonnage, institués au profit de la Chambre de commerce par une loi du 15 juillet 1885 et par une loi du 2 août 1887, forment une double série de taxes qui sont appliquées cumulativement.

Ces droits sont perçus sur tous les navires français et étrangers entrant chargés ou venant prendre charge dans le port.

Les droits institués par la loi du 2 août 1887 sont perçus, en outre, sur les allèges de transbordement entrant dans le port de Bordeaux ou en sortant chargées de marchandises en provenance ou à destination de navires qui, arrêtés en aval de Bordeaux, ne descendent pas de ce port ou ne doivent pas y monter.

Sont exemptés des droits de tonnage les navires français se livrant à la pêche côtière, au cabotage entre ports français, au bornage, à la navigation intérieure, au remorquage, au pilotage.

Les bases actuelles de la perception des deux péages ont été fixées comme suit par un arrêté ministériel du 16 août 1898 :



DÉSIGNATION DES TARIFS	UNITÉ	T = Nombre total des tonnes métriques (de 1,000 kil.) de marchandises débarquées ou embarquées. J = Jauge nette du navire.			
		1 ^{er} CAS — T supérieur à $\frac{1}{2} J$	2 ^e CAS — T (inférieur ou égal à... $\frac{1}{2} J$) supérieur à $\frac{1}{4} J$	3 ^e CAS — T (inférieur ou égal à... $\frac{1}{4} J$) supérieur à $\frac{1}{10} J$	4 ^e CAS — T inférieur à $\frac{1}{10} J$
<i>1^o Droits de tonnage institués par la loi du 15 juillet 1885.</i>					
Navire entrant chargé ou venant prendre charge dans le port :					
Pour tout voyage.....	Par tonneau de jauge nette.	» 12	» 06	» 03	» 012
<i>2^o Droits de tonnage institués par la loi du 2 août 1887.</i>					
Navire entrant chargé et sortant chargé :					
1 ^o Pour le 1 ^{er} , le 2 ^e ou le 3 ^e voyage effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre....	Par tonneau de jauge nette.	» 60	» 30	» 15	» 06
2 ^o Pour le 4 ^e ou le 5 ^e voyage effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.....	Par tonneau de jauge nette.	» 50	» 25	» 125	» 05
3 ^o Pour le 6 ^e ou tout voyage ultérieur effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre..	Par tonneau de jauge nette.	» 40	» 20	» 10	» 04
Navire entré chargé et sortant sur lest ou navire entré sur lest et sortant chargé :					
1 ^o Pour le 1 ^{er} , le 2 ^e ou le 3 ^e voyage effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre....	Par tonneau de jauge nette.	» 50	» 25	» 125	» 05
2 ^o Pour le 4 ^e ou le 5 ^e voyage effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.....	Par tonneau de jauge nette.	» 45	» 225	» 11	» 045
3 ^o Pour le 6 ^e ou tout voyage ultérieur effectué dans la même année, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre..	Par tonneau de jauge nette.	» 40	» 20	» 10	» 04
Allège de transbordement entrant ou sortant chargée :					
Pour tout voyage.....	Par tonneau de jauge nette.	» 30	» 15	» 075	» 03

Dans le calcul du tonnage des opérations, chaque passager embarqué ou débarqué sera considéré comme équivalent à une tonne de marchandises. Il en sera de même pour chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets.

Chaque tête de petit bétail équivaldra à un quart de tonne. Les bagages des passagers, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne seront pas comptés dans l'évaluation des marchandises débarquées ou embarquées.



Machinerie de la Chambre de commerce.

La création prochaine d'un second bassin à flot donnera lieu à l'établissement, au profit de la Chambre de commerce, en vue de gager sa part contributive dans les dépenses des travaux, d'un nouveau péage qui sera perçu sur toutes les marchandises entrant ou sortant par mer, quelle que soit leur provenance ou leur destination, à l'exception des marchandises du cabotage transportées de port français à port français.

Ce péage sera de 3 centimes (0 fr. 03) par colis pour les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages, par 1,000 kilogrammes ou par mètre cube pour les marchandises en vrac, par tête pour les animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, ovine, caprine et porcine.

Taxes d'usage de la forme de radoub.

Taxes d'usage
de la
forme de radoub.

NUMÉRO D'ORDRE	DÉSIGNATION DES TAXES	PRIX NET RABAIS DÉDUIT
<i>A. — Travail de jour. — Assèchement de la forme.</i>		
1	Au-dessous et jusqu'à 1,000 tonneaux.....	172' »
2	Pour chaque tonneau en sus de 1,000 et jusqu'à 3,000 tonneaux.....	» 086
3	Pour chaque tonneau en sus de 3,000.....	» 043
OCCUPATION DE LA FORME, PAR JOUR, APRÈS L'ASSÈCHEMENT		
4	Au-dessous et jusqu'à 1,000 tonneaux.....	43 »
5	Pour chaque tonneau en sus de 1,000 et jusqu'à 3,000 tonneaux.....	» 021
6	Par tonneau en sus de 3,000.....	» 013
PRÉPARATION D'UN BER OU DE TINS SPÉCIAUX		
7	Assèchement de la forme, quel que soit le tonnage du navire.....	129 »
8	Pour chaque jour d'occupation après l'assèchement, quel que soit le tonnage du navire.....	34 40
<i>B. — Éclairage de la forme pour travaux de nuit.</i>		
9	L'éclairage de la forme, fait sur la demande des intéressés, donnera lieu à une majoration de taxe de quarante pour cent (40 %) pour chacune des périodes de six heures, comptées comme il est dit à l'article 15 du cahier des charges. Chaque période commencée sera comptée comme si elle était entière.	
<i>C. — Location et opérations diverses.</i>		
10.	Déplacement, sur la demande du capitaine, d'épontilles, espars ou étais, afin de faciliter les opérations du navire : pour chaque pièce déplacée et remise en place, quelles que soient les dimensions de la pièce.....	» 322
11	Location de chemins d'accès aux navires, par chemin et par jour.....	1 72
12	Location de chevalets pour échafaudages, au-dessous et jusqu'à 3 mètres de hauteur, par chevalet et par jour.....	» 215
13	Au-dessus de 3 mètres et jusqu'à 5 mètres de hauteur, par chevalet et par jour.....	» 43
14	Au-dessus de 5 mètres de hauteur, par chevalet et par jour.....	1 075
15	Location de planches pour échafaudages, au-dessous et jusqu'à 5 mètres de longueur, par planche et par jour.....	» 026
16	Au-dessus de 5 mètres de longueur, par planche et par jour.....	» 043
17	Location de glissières pour la descente des matériaux dans la forme, par glissière et par jour.....	8 60

La durée d'occupation de la forme est évaluée par journée et quarts de journée, chaque période d'un quart de journée devant commencer à minuit, six heures du matin, midi ou six heures du soir.

Le minimum de durée à porter en compte est d'une journée.

Les dimanches et jours fériés n'entrent dans le calcul de la durée du séjour que s'ils sont utilisés pour les travaux de visite ou de réparation des carènes.

Les taxes sont payées d'après le tonnage brut du navire inscrit sur son acte de nationalité, sans faire subir à ce tonnage de réduction d'aucune sorte et notamment sans déduction pour les steamers des espaces occupés par les machines, chaudières et soutes à charbon (tonnage officiel ou brut de la Douane française, tonnage brut du registre Véritas, gros tonnage du Lloyd's Register).



1^o Voies des quais de la rive gauche (Midi et Médoc).

(Tarif P. V. n^o 29, chapitre IX.)

Taxes d'usage
des voies ferrées
des quais.

A. — De la gare de Bordeaux-Saint-Jean ou des établissements de Brienne à un point quelconque des voies établies sur les quais, sur la rue Lucien-Faure, au pourtour des quais du bassin à flot, sur les terre-pleins non concédés à la Chambre de commerce et la gare Saint-Louis :

1^o Marchandises en général, par expédition de 400 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, par tonne F. 1 25

Exceptionnellement, la taxe est abaissée à 0 fr. 50 pour les douelles, douves et merrains transportés d'un point quelconque de la voie des quais à la gare de Bordeaux-Saint-Jean.

2^o Billons en bois bruts, bois de charpente, madriers (à l'exclusion des madriers de noyer), bois en frises ou en lames (pour parquets en peuplier, en pin, en sapin), bois en planches brutes de sciage, bois non dénommés en grume, bois pour les mines, coke, gravier, houille, minerais de fer, de manganèse, de zinc, moellons bruts, pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées, sable, talc, traverses en bois pour voies ferrées, par wagon de 10 tonnes ou payant pour ce poids, par tonne F. 0 50

B. — De la gare Saint-Louis à un point quelconque des voies des Docks (voies concédées à la Compagnie du Midi, sur le pourtour et les terre-pleins du bassin à flot) et réciproquement, par

expédition de 400 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids :

- 1° Marchandises en général, par tonne.....F. 1 »
- 2° Bois, par tonne..... 0 40

Les taxes ci-dessus s'ajoutent aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables sur le réseau principal.

Toutefois, un certain nombre de tarifs spéciaux de la Compagnie du Midi comportent soit une réduction, soit une exonération desdites taxes.

C. — Gare maritime de Brienne. — D'après le Tarif P. V. n° 29, chapitre VIII, les expéditions en provenance ou à destination de Brienne sont taxées aux prix des Tarifs généraux ou spéciaux applicables à Bordeaux-Saint-Jean, augmentés de 0 fr. 35 par tonne, sauf indication contraire dans les Tarifs appliqués. Toutefois, la presque totalité des prix exceptionnels inscrits dans les Tarifs spéciaux prévoient une exonération de cette taxe et s'appliquent indifféremment aux marchandises en provenance ou à destination des gares de Brienne ou de Bordeaux-Saint-Jean.

En ce qui concerne le prix du transbordement de la voie ferrée en gabares à la gare maritime, la Compagnie du Midi applique simplement les frais de gare et les frais de déchargement normaux.

2° Voies des quais de la rive droite (Orléans).

(Tarif P. V. n° 29, chapitre IX.)

A. — De la gare de La Bastide ou de la gare de la Passerelle à un point quelconque des voies des quais et réciproquement :

1° Marchandises de toute nature en provenance ou à destination, par la voie d'eau, de tous les points situés soit en amont, soit en aval de Bordeaux, par expédition de 500 kilogrammes ou payant pour ce poids, par tonne.....F. 0 50

2° Marchandises en provenance ou à destination de la localité :

a) Pour les marchandises en général, par expédition de 500 kilogrammes ou payant pour ce poids, par tonne.....F. 1 25

b) Pour les marchandises ci-après : ardoises, bois, bordures de trottoirs, briques, cailloux, carreaux, charbon de bois, chaux, ciment, coke, dalles, gravier, houille, moellons, pierres cassées, pierres de taille, pavés, plâtre, sable, tuiles, tuyaux, par wagon complet de 4,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, par tonneF. 0 50

3° Marchandises chargées ou déchargées à l'appontement de Queyries et échangées entre la voie d'eau et le chemin de fer, par wagon complet de 4,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, par tonne.....F. 0 25

4° Marchandises chargées ou déchargées à l'appontement de Queyries et échangées entre la voie d'eau et les établissements locaux reliés aux voies de quai par embranchements particuliers en face de l'appontement, par wagon complet de 4,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, par tonneF. 0 05

Les taxes ci-dessus s'ajoutent aux taxes des Tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables sur le réseau principal.

B. — Gare maritime. — La gare maritime est considérée comme un point quelconque des voies des quais, et les marchandises en provenance ou à destination de la gare maritime acquittent les prix applicables à Bordeaux-Bastide augmentés de 0 fr. 50 par tonne. Toutefois, un grand nombre de Tarifs spéciaux comportent l'exonération de cette taxe et prévoient les mêmes prix pour Bordeaux-Bastide et Bordeaux-Maritime.

Pour le transbordement des marchandises entre les gabares et la voie ferrée, la Compagnie d'Orléans prévoit, en outre des frais de gare, une taxe de 0 fr. 60 par tonne, applicable aux marchandises de toute nature, avec minimum de perception de 0 fr. 20 par expédition.

Cette taxe s'abaisse à 0 fr. 40 par tonne pour les vins en fûts et en caisses avec le même minimum de perception. La taxe de 0 fr. 60 est portée à 1 fr. 20 par tonne pour les colis de 0 à 1,000 kilogrammes qui ne pèsent que 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube et pour les colis indivisibles pesant de 1,000 à 3,000 kilogrammes.



Taxes d'usage
des
engins de levage.

A. — Tarif des grues ordinaires d'une puissance ne dépassant pas
3,000 kilogrammes.

DURÉE DU TRAVAIL	TRAVAIL		DURÉE DU TRAVAIL	TRAVAIL	
	de jour	de nuit		de jour	de nuit
Une heure.....	10 ^f	15 ^f	Sept heures.....	28 ^f	42 ^f
Deux heures.....	14	21	Huit heures.....	32	48
Trois heures.....	16	24	Neuf heures.....	36	54
Quatre heures.....	18	27	Dix heures.....	40	60
Cinq heures.....	20	30	Onze heures.....	44	66
Six heures.....	24	36	Douze heures.....	48	72

Conditions d'application. — 1° La journée normale est fixée :

L'été (1^{er} avril au 30 septembre), de 6 heures du matin à 6 heures du soir ;

L'hiver (1^{er} octobre au 31 mars), de 7 heures du matin à 5 heures du soir ;

2° Lorsque le travail de jour sera immédiatement précédé ou suivi d'un travail de nuit, d'une durée égale ou inférieure à 2 heures, chacune de ces heures de travail de nuit sera payée à raison de 7 francs.

Dans les autres cas, le travail de nuit sera considéré comme effectué séparément.

Toutefois, dans aucun cas, le travail effectué mi-partie le jour et mi-partie la nuit ne sera assujéti à une taxe supérieure à celle qu'il aurait acquittée s'il avait été effectué la nuit ;

3° Toute heure commencée est due en entier ;

4° Les jours non ouvrables, les taxes seront majorées de quarante pour cent (40 %) ;

5° Exceptionnellement, l'usage de la grue à bras de 1,500 kilos donnera lieu au paiement d'une taxe de cinq francs (5 francs) pour toute période indivisible de 2 heures.

B. — Tarif des engins de force.

1° Grue pivotante et roulante de 10 tonnes :

a) Déplacement de la grue et raccordement à la prise d'eau,	F. 12 »
b) Manœuvre des colis pour les 100 premières tonnes manœuvrées, par tonne.....	3 »
Au delà de la 100 ^{me} tonne et jusqu'à la 200 ^{me} , par tonne..	2 »
Au delà de la 200 ^{me} tonne, par tonne.....	1 »

Conditions d'application. — 1° La taxe est appliquée en additionnant les poids réels ou fictifs de tous les colis manœuvrés par la grue; le total est exprimé en tonnes. La fraction excédant le total des unités n'est pas comptée jusques et y compris 500 kilos; au-dessus de 500 kilos, elle est comptée pour une tonne.

La mise à terre d'un colis suspendu à la grue et repris immédiatement pour être chargé soit à bord, soit sur un véhicule, ne sera comptée que pour une seule manœuvre; mais, si le colis est laissé à terre pour être repris ultérieurement, la reprise donne lieu à une nouvelle perception;

2° La durée des opérations est fixée de la manière suivante : 1 heure par 10 tonnes ou fraction de 10 tonnes en un seul ou plusieurs colis pesant chacun plus de 3 tonnes, ou comptés comme tels, et ne dépassant pas 10 tonnes.

Le décompte du temps se fait à la fin du déchargement ou chargement; il commence au jour et à l'heure inscrits sur le bon de commande de l'engin.

Lorsque la durée de l'opération dépassera le temps calculé comme ci-dessus, chaque heure supplémentaire sera payée 10 francs.

La nuit et les jours non ouvrables, les taxes seront majorées de 40 %/o. Toutefois, lorsque le travail de jour sera immédiatement précédé ou suivi d'un travail de nuit d'une durée égale ou inférieure à 2 heures, ce travail de nuit sera compté au tarif de jour.

2° Cylindre de 15 tonnes de la bigue oscillante :

Pour les 12 premières tonnes manœuvrées, par tonne . F.	4	»
Au delà de la 12 ^{me} tonne et jusqu'à la 100 ^{me} , par tonne . .	3	»
Au delà de la 100 ^{me} tonne et jusqu'à la 200 ^{me} , par tonne .	2	»
Au delà de la 200 ^{me} , par tonne	1	»

Conditions d'application. — 1° La taxe est appliquée en additionnant les poids réels ou fictifs de tous les colis manœuvrés par la grue; le total est exprimé en tonnes. La fraction excédant le total des unités n'est pas comptée jusques et y compris 500 kilos; au-dessus de 500 kilos, elle est comptée pour une tonne.

La mise à terre d'un colis suspendu à la grue et repris immédiatement pour être chargé soit à bord, soit sur un véhicule, ne sera comptée que pour une seule manœuvre; mais si le colis est laissé à terre pour être repris ultérieurement, la reprise donne lieu à une nouvelle perception;

2° La durée des opérations est fixée de la manière suivante : 1 heure par 10 tonnes ou fraction de 10 tonnes en un seul ou plusieurs colis pesant chacun plus de 3 tonnes, ou comptés comme tels, et ne dépassant pas 15 tonnes.

Le décompte du temps se fait à la fin du déchargement ou du chargement; il commence au jour et à l'heure inscrits sur le bon de commande de l'engin.

Lorsque la durée de l'opération dépassera le temps calculé comme ci-dessus, chaque heure supplémentaire sera payée 10 francs.

La nuit et les jours non ouvrables, les taxes seront majorées de 40 %/o. Toutefois, lorsque le travail de jour sera immédiatement précédé ou suivi d'un travail de nuit d'une durée égale ou inférieure à 2 heures, ce travail de nuit sera compté au tarif de jour.

3° Cylindre de 80 tonnes de la bigue oscillante :

- a) Colis pesant de 15,000 à 30,000 kilos, par 1,000 kilos. F. 6 50
b) Colis pesant de 30,001 à 80,000 kilos, par 1,000 kilos. 10 »

Conditions d'application. — 1° La taxe est appliquée pour chaque colis séparément.

Dans l'évaluation du poids des colis, toute fraction excédant le total des unités n'est pas comptée jusques et y compris 250 kilos; au-dessus de 250 kilos, elle est comptée pour une tonne.

La mise à terre d'un colis suspendu au crochet et repris immédiatement pour être chargé soit à bord, soit sur un véhicule, ne sera comptée que pour une seule manœuvre; mais si le colis est laissé à terre pour être repris ultérieurement, la reprise donne lieu à une nouvelle perception;

2° La durée des opérations est fixée de la manière suivante : 5 heures par colis d'un poids supérieur à 15,000 kilos, ou comptés comme tels, et ne dépassant pas 30,000 kilos; 10 heures par colis d'un poids supérieur à 30,000 kilos et ne dépassant pas 80,000 kilos.

Le décompte du temps se fait à la fin de l'opération et pour l'ensemble des colis manutentionnés; il commence au jour et à l'heure inscrits sur le bon de commande de l'engin.

Lorsque la durée de l'opération dépassera le temps calculé comme ci-dessus, chaque heure supplémentaire sera payée 20 francs.

La nuit et les jours non ouvrables, les taxes seront majorées de 40 %/o. Toutefois, la Chambre se réserve le droit de refuser de travailler la nuit.



**Taxes d'usage
des hangars**

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

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

3° Prix de location à l'année consenti à titre d'abonnement, par quart de pavillon.....F. 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 francs.

Pour la partie de la halle métallique des Docks qui sert de halle de transit, le tarif de location est de 10 francs par jour pour chaque double-travée de 150 mètres carrés de superficie.

A. — Sur les quais et dépendances du port.

Taxes d'usage
de l'éclairage
électrique.

MODE D'USAGE	ARCS													
	Prix par nuit et par groupe de 2 arcs, de 7 ^a 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 Une nuit isolée.	1 ^f 50	2 ^f »	2 ^f 95	3 ^f 85	4 ^f 70	5 ^f 50	6 ^f 25	6 ^f 90	7 ^f 55	8 ^f 15	8 ^f 70	9 ^f 20	9 ^f 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

Conditions d'application. — Toute heure commencée est due.

La nuit commence et finit au moment de l'allumage et de l'extinction de l'éclairage permanent.

Les demandes de lumière devront être faites : l'été, du 1^{er} avril au 30 septembre, avant 5 heures de l'après-midi; l'hiver, du 1^{er} octobre au 31 mars, avant 3 h. 1/2 de l'après-midi.

B. — 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 heures	PÉRIODE de 8 heures	PÉRIODE de 4 heures	PÉRIODE de 8 heures
1 heure isolée.....	0 ^f 125		0 ^f 25	
1 nuit.....	0 ^f 60	1 ^f »	1 ^f »	1 ^f 50
1 semaine (toutes les nuits).....	3 50	5 50	5 50	8 »
1 mois (4 semaines, toutes les nuits)...	11 »	17 »	17 »	25 »
1 an (toutes les nuits).....	115 »	»	170 »	»

Conditions d'application. — Toute heure commencée est due.

La nuit commence et finit au moment de l'allumage et de l'extinction de l'éclairage permanent.

Les demandes de lumière devront être faites : l'été, du 1^{er} avril au 30 septembre, avant 5 heures de l'après-midi ; l'hiver, du 1^{er} octobre au 31 mars, avant 3 h. 1/2 de l'après-midi.

Pour bénéficier des tarifs réduits à la semaine, au mois et à l'année, les périodes devront toujours partir du commencement de la nuit.

Si l'usager a demandé la période de 4 heures et la dépasse, il paiera pour 8 heures, sauf lorsque la durée de la nuit sera de moins de 8 heures ; dans ce cas, il paiera les heures supplémentaires qui devront être comptées jusqu'à la fin de la nuit, proportionnellement au tarif qui lui est appliqué pour la période de 4 heures. On procédera de même pour les heures dépassant la période de 8 heures, qui seront comptées jusqu'à la fin de la nuit.

2^o *Abonnement par mois pour toute la nuit.*

NOMBRE de LAMPES	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Pour 1 lampe....	20 ^f »	19 ^f »	18 ^f 50	17 ^f »	15 ^f »	13 ^f 50	14 ^f »	16 ^f »	18 ^f »	19 ^f »	19 ^f 50	20 ^f »
Pour 2 lampes...	30 »	29 »	25 »	25 »	22 «	20 »	21 »	24 »	27 »	28 »	29 »	30 »

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

Pour 1 lampe F. 200 »

Pour 2 lampes 300 »

Remarque. — Les prix réduits pour 2 lampes indiqués par les paragraphes 1^o, 2^o, 3^o ci-dessus, ne s'appliqueront que lorsque les deux lampes seront installées dans le même quart de pavillon.

4^o *Abonnement à l'année et pour toute la nuit quand le pavillon entier est loué à un seul titulaire.*

Pour 2 lampes placées n'importe où dans le pavillon.. F. 300

Pour 4 lampes d^o d^o 600

Pour 8 lampes d^o d^o 1,000

Conditions générales pour l'emploi des lampes à incandescence. — Les abonnements seront pris par les titulaires des pavillons-abris individuellement.

Le remplacement des lampes détériorées est à la charge de l'usager, sauf lorsqu'il y aura rupture du filament dans une ampoule intacte.

C. — Dans la halle métallique des Docks.

1^o Allumage pendant une fraction de la nuit.

TEMPS	PRIX pour 2 lampes de 32 bougies	
	PÉRIODE de 4 heures	PÉRIODE de 8 heures
	1 nuit.....	2 ^f »
1 semaine (toutes les nuits).....	11 »	16 »
1 mois (4 semaines, toutes les nuits).....	34 »	50 »
1 an (toutes les nuits).....	340 »	»

2^o Abonnements par mois pour toute la nuit.

NOMBRE de LAMPES	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Pour 2 lampes ...	60 ^f	58 ^f	54 ^f	50 ^f	44 ^f	40 ^f	42 ^f	48 ^f	54 ^f	56 ^f	58 ^f	60 ^f

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

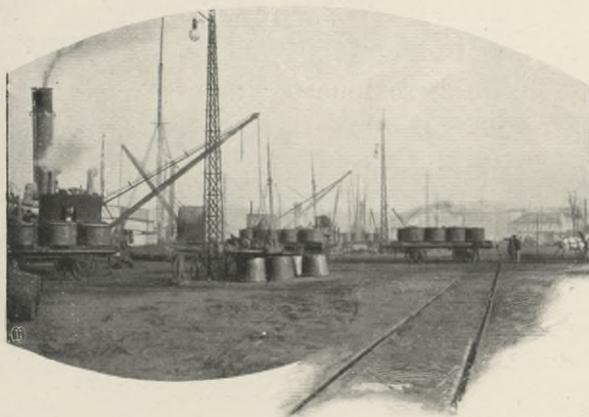
Pour 2 lampes.....F. 600 »

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

Conditions générales pour l'emploi des lampes à incandescence. — Les abonnements seront pris par les titulaires des travées individuellement.

Le remplacement des lampes détériorées est à la charge de l'usager, sauf lorsqu'il y aura rupture du filament dans une ampoule intacte.

Les deux lampes d'une même travée sont solidaires et ne doivent pas être demandées l'une sans l'autre.

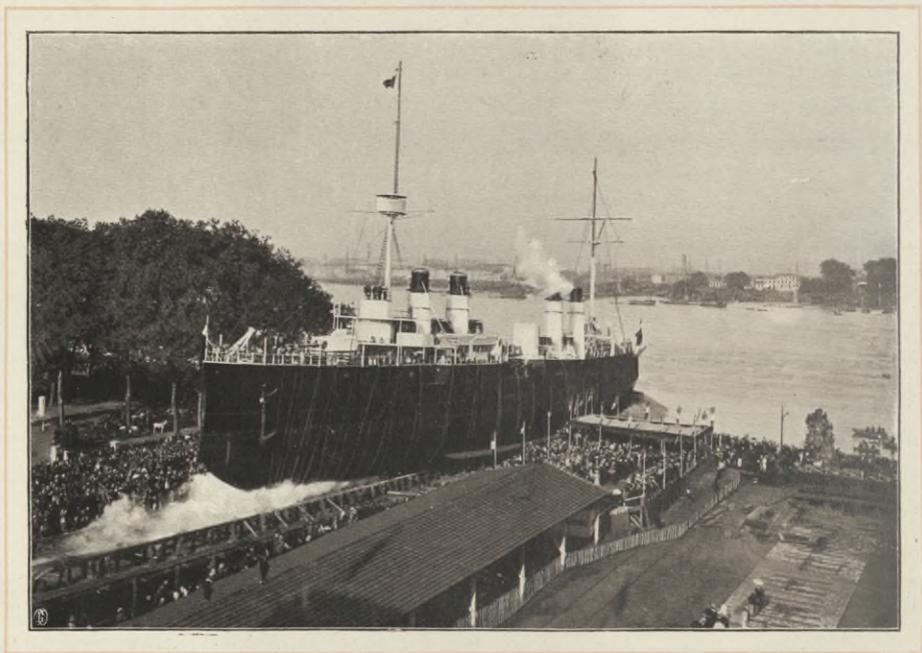


D. — Vente au compteur

(sur les quais et dans les pavillons-abris).

La lumière électrique facultative pourra être fournie et vendue aux usagers suivant un tarif établi pour la vente au compteur.

Cette vente au compteur sera accordée aux locataires des pavillons à l'année qui en feront la demande. La vente au compteur



Lancement du « Kléber ».

entraînera l'installation dans le pavillon intéressé d'un compteur qui sera loué 60 francs par an, payables par douzièmes.

Le prix du kilowatt-heure sera fixé à 1 franc, soit 0 fr. 10 l'hectowatt-heure.

Du 1^{er} octobre au 15 mars, les usagers n'auront aucun avis à donner quand ils voudront user du courant.

Du 16 mars au 30 septembre, les usagers devront, quand ils auront besoin de lumière, en formuler la demande.

La rémunération de l'atelier de halage, qui se tient à la disposition de la navigation pour les mouvements d'entrée et de sortie des navires dans les écluses du bassin à flot, est fixée par le tarif suivant :

Tarif du halage dans les écluses.

TONNAGE DE JAUGE LÉGALE NETTE	TARIF DU SERVICE DE JOUR		TARIF DU SERVICE DE NUIT	
	Vapeurs sous pression	Vapeurs ou voiliers remorqués	Vapeurs sous pression	Vapeurs ou voiliers remorqués
<i>I. — Navires.</i>				
80 à 110	6 ^f 75	8 ^f 25	10 ^f 25	12 ^f 40
111 à 200	12 25	13 75	18 40	20 65
201 à 300	13 75	15 25	20 65	22 90
301 à 400	16 75	19 »	25 15	28 50
401 à 500	19 »	21 25	28 50	31 90
501 à 600	21 25	23 50	31 90	35 25
601 à 700	23 50	25 75	35 25	38 65
701 à 800	25 75	28 »	38 65	42 »
801 à 900	28 »	30 25	42 »	45 40
901 à 1.000	30 25	33 25	45 40	49 90
1.001 à 1.200	33 25	36 25	49 40	54 40
1.201 à 1.500	36 25	39 25	54 40	58 90
1.501 à 2.000	40 »	43 »	60 »	64 50
2.001 à 2.500	43 75	46 75	65 65	70 15
2.501 à 3.000	46 75	49 75	70 15	74 65
3.001 à 3.500	49 75	52 75	74 65	79 15
<i>II. — Gabares et navires de moins de 80 tonneaux sur lest.</i>				
10 à 50	»	2 ^f 25	»	3 ^f 40
51 à 100	»	3 »	»	4 50
101 à 150	»	3 75	»	5 65
<i>III. — Gabares et navires de moins de 80 tonneaux chargés.</i>				
10 à 50	»	3 ^f »	»	4 ^f 50
51 à 100	»	3 75	»	5 65
101 à 150	»	5 25	»	7 90

Le service de jour s'étend pendant les mois de : mai à août inclus, de 5 heures du matin à 7 heures du soir ; septembre, octobre, mars et avril, de 6 heures du matin à 6 heures du soir ; novembre à février inclus, de 7 heures du matin à 5 heures du soir.

Le service de nuit comprend le temps qui s'écoule entre deux périodes consécutives de service de jour.

Le remorquage spécial opéré aux abords des écluses, soit pour amener les petits navires de moins de 80 tonneaux ou les gabares de leur lieu de mouillage en rivière aux estacades, soit pour les conduire hors de l'avant-port à la sortie, est compris dans les frais du halage.

Le remorquage pour le passage des écluses par les navires de plus de 80 tonneaux n'est pas compris dans les prix du halage et reste à la charge des intéressés, qui auront à l'assurer.



Tarif du courtage maritime.
(Décret du 22 mai 1872.)

Conduite.

NAVIRES VENANT DES OU ALLANT AUX :	SUR LEST par tonneau de jauge	CHARGÉS par tonneau de jauge
Ports entre et y compris Nantes et Bayonne. F.	0 10	0 20
Autres ports de France et ports d'Algérie.	0 15	0 30
Colonies françaises et ports étrangers.	0 25	0 50

Affrètement.

A la cueillette : 2 1/2 % sur le montant du fret.

Par charte-partie : 2 1/2 % sur le montant du fret ou des frets, s'il y a voyages liés.

Traduction des pièces dans les cas prévus par l'article 80 du Code de commerce.

Un connaissance ordinaire.	F. 4 »
Un connaissance extraordinaire.	6 »
Un protêt de lettre de change.	4 »

Actes judiciaires.

Première page, sur timbre de 1 fr. 50, écriture ordinaire.	F. 6 »
Deuxième page et les suivantes.	4 »

Dispositions diverses.

Vente des navires : 1/2 % du prix de vente payé par l'acheteur.

Passages : 2 1/2 % du prix de passage constaté par bordereau du courtier.

Le courtage maritime est exclusivement payé par le fréteur.

En cas de sous-affrètement, le courtage du sous-affrètement est dû par l'affréteur devenu fréteur.

L'armateur, le capitaine ou le consignataire ne doit pas de courtage d'affrètement sur les marchandises qu'il charge lui-même.

Le droit d'affrètement n'est acquis au courtier qu'après le chargement effectué.

Un navire sorti du port et forcé d'y relâcher sera exempt de tout courtage.

Les droits de courtage sur tous les bâtiments chargés ne peuvent être moindres que les droits payés par les mêmes bâtiments sur lest.



A titre d'exemple, on donne ci-dessous le décompte des droits et charges du port, calculés pour un vapeur de 1,000 tonneaux de jauge (nette) faisant du cabotage international, entrant dans le bassin à flot avec 1,800 tonnes de charbon, à 5 m. 60 de tirant d'eau, et sortant chargé de 1,400 tonnes de poteaux de mine, à 5 m. 20 de tirant d'eau (ce cas correspond à des circonstances moyennes qui se produisent fréquemment dans le port).

**Compte fictif
des frais payés
dans le port.**

	ENTRÉE	SORTIE
Droit de quai.....	500 »	»
Droit sanitaire.....	100 »	»
Taxe de péage (<i>Loi du 15 juillet 1885</i>).....	120 »	»
Taxe de péage (<i>Loi du 25 août 1887</i>).....	600 » (1)	»
Pilotage en rivière.....	171 40	163 80
Pilotage dans le port.....	15 »	»
Halage dans les écluses.....	30 25	30 25
Bateau d'aide pour l'amarrage.....	4 50	4 50
Courtage, conduite, etc. (<i>prix convenu</i>).....	100 » (2)	100 » (2)
Commission d'affrètement.....	»	163 33 (3)
Frais de débarquement en gabare ou wagon, ou frais d'embarquement et arrimage.....	1,800 » (4)	1.750 » (5)
TOTAL.....	3.441 15	2.211 88

(1) Taxe décroissante avec le nombre de voyages.

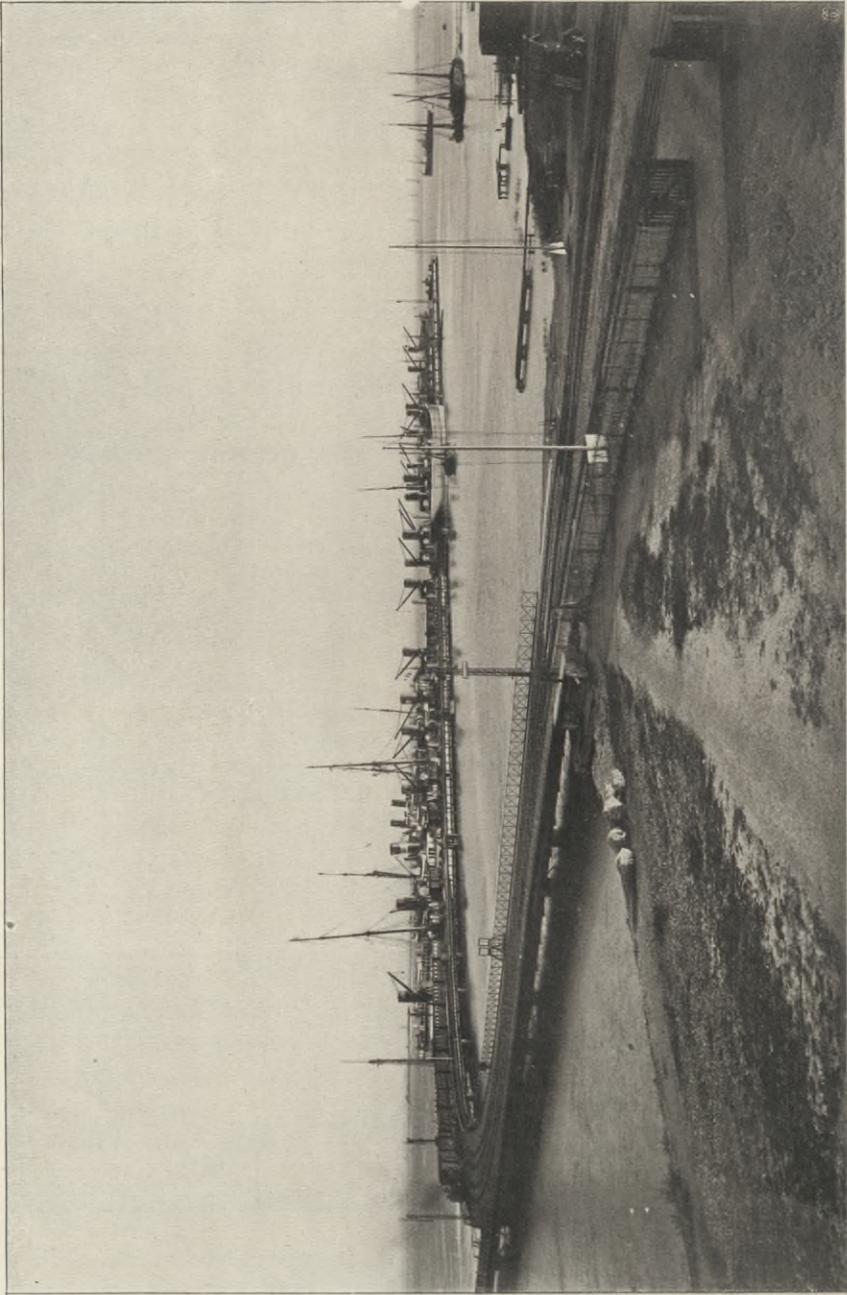
(2) Prix forfaitaire réduit pour cette nature de trafic.

(3) Frais calculés à raison de 1 fr. 60 p. 100 sur le fret à 7 francs la tonne.

(4) Frais calculés à raison de 1 franc la tonne.

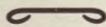
(5) Frais calculés à raison de 1 fr. 25 la tonne.





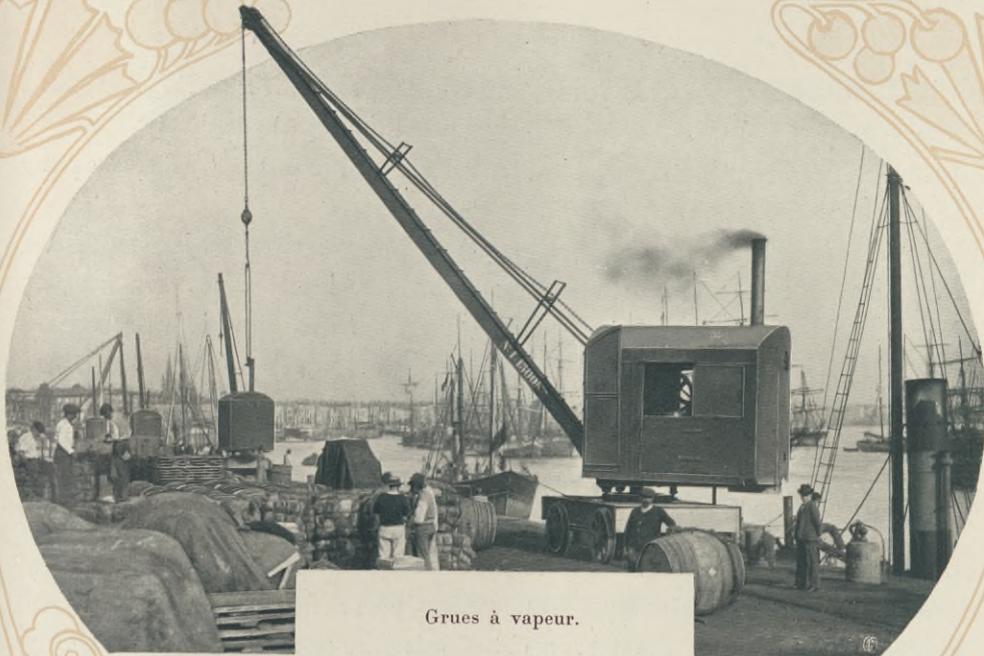
Appontements de Pauillac.

TROISIÈME PARTIE



Renseignements statistiques





Grues à vapeur.

Renseignements statistiques ⁽¹⁾



LES tableaux ci-après résument le mouvement de la navigation maritime dans le port de Bordeaux pendant la période écoulee de 1870 à 1902.

**Mouvement
de la navigation.**

Ils donnent séparément pour le port et son avant-port :

- 1° Le nombre de navires entrés et sortis ;
- 2° Le tonnage de jauge des navires entrés et sortis ;
- 3° Le poids des marchandises embarquées et débarquées.

(1) Les renseignements donnés reproduisent les statistiques de l'Administration des Douanes. Les dernières statistiques publiées au moment de la rédaction de la présente notice se rapportent à l'année 1902.

Bordeaux occupe le troisième rang parmi les ports français après Marseille et Le Havre. Dunkerque lui dispute ce rang par le tonnage des marchandises, mais il lui est notablement inférieur par le tonnage de jauge.

Au mouvement de la navigation maritime vient s'ajouter celui de la navigation intérieure, non recensé par la Douane, qui 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.

Le trafic du port de Bordeaux s'est accru d'une manière continue et rapide jusqu'en 1890. A la suite des changements apportés à cette époque au régime douanier de la France, il a subi, comme presque tous les autres ports français, une légère dépression de 1890 à 1895, *mais depuis lors il a repris sa marche ascensionnelle.*

Dans les vingt dernières années, le poids total des marchandises embarquées et débarquées dans le port a augmenté de plus de 600,000 tonnes, et le tonnage de jauge des navires entrés et sortis, de plus de 900,000 tonneaux.

Mouvement de la navigation de 1870 à 1902.

1° Nombre de navires entrés et sortis.

ANNÉES	PAUILLAC (AVANT-PORT)	BORDEAUX	BORDEAUX (PORT ET AVANT-PORT)
1870	2.030	21.359	23.389
1875	2.413	22.473	24.886
1880	5.180	22.429	27.609
1885	3.517	25.142	28.659
1890	2.552	20.756	23.308
1895	3.211	20.449	23.660
1900	4.419	19.840	24.259
1901	7.143	21.495	28.638
1902	8.360	21.929	30.289

20 Tonnage de jauge des navires entrés et sortis.

ANNÉES	PAULLAC (AVANT-PORT)	BORDEAUX	BORDEAUX (PORT ET AVANT-PORT)
1870	Tonneaux. 676	Tonneaux. 1.933.208	Tonneaux. 1.933.884
1875	57.467	2.140.693	2.198.160
1880	132.687	3.072.015	3.204.702
1885	91.779	3.365.572	3.457.351
1890	92.783	3.725.131	3.817.914
1895	13.877	3.453.652	3.467.529
1900	222.470	4.152.675	4.375.145
1901	286.982	3.892.550	4.179.532
1902	394.374	4.081.945	4.476.319

3° Poids des marchandises débarquées et embarquées.

ANNÉES	PAULLAC (AVANT-PORT)	BORDEAUX	BORDEAUX (FORT ET AVANT-PORT)
1870	Tonnes. 3.612	Tonnes. 1.326.435	Tonnes. 1.330.047
1875	12.445	1.659.027	1.671.472
1880	7.689	2.177.154	2.184.843
1885	22.070	2.269.739	2.291.809
1890	19.239	2.624.626	2.643.865
1895	15.683	2.310.606	2.326.289
1900	44.491	2.853.585	2.898.076
1901	130.513	2.838.432	2.968.945
1902	278.060	2.694.618	2.972.678

Pour avoir une idée complète du mouvement total de la navigation qui fréquente la Garonne maritime et la Gironde, et qui dessert le trafic de toute la région dont Bordeaux est le centre, il est nécessaire de grouper avec les chiffres déjà donnés pour Bordeaux et son avant-port ceux qui concernent les autres ports de moyenne importance situés en aval de Bordeaux, qui, dans l'ensemble, ont donné en 1902 un mouvement de 22,962 navires jaugeant 966,412 tonneaux et portant 341,982 tonnes de marchandises.

En opérant les totaux, on trouve que l'estuaire de la Gironde a été fréquenté en 1902 par 53,251 navires jaugeant 5,462,731 tonneaux et portant 3,314,660 tonnes de marchandises.

Il faut encore tenir compte, pour évaluer entièrement l'activité des échanges par la voie d'eau, du contingent très important fourni par la batellerie, qui transporte par an plus de 500,000 tonnes en aval et près de 600,000 tonnes en amont de Bordeaux.

Le mouvement total de la navigation pour Bordeaux et son avant-port se répartit entre les divers genres de navigation de la manière suivante (d'après les chiffres de l'année 1902) :

Répartition
du mouvement
de la navigation
par genre
de navigation.

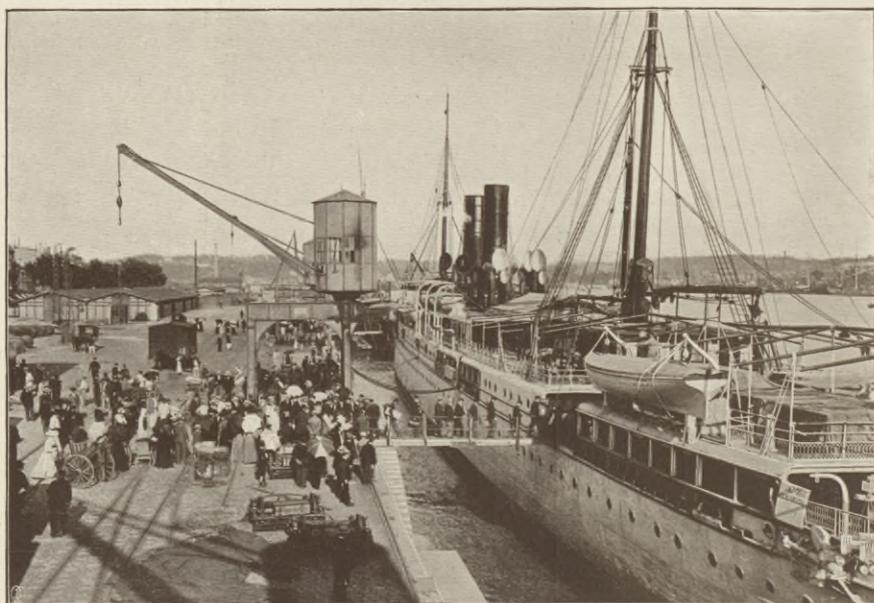
	COMMERCE EXTÉRIEUR		CABOTAGE		SERVICES D'ESCALES		TOTAUX
		pour- cen- tage du total		pour- cen- tage du total		pour- cen- tage du total	
Nombre de navires...	2.899N	9 %	26.908N	89 %	482N	2 %	30.289N
Tonnage de jauge...	2.254.275T ^x	50 %	1.666.131T ^x	40 %	555.913T ^x	10 %	4.476.319T ^x
Poids des marchandises...	2.335.363T ^{es}	78 %	614.860T ^{es}	21 %	22.455T ^{es}	1 %	2.972.678T ^{es}

Le tableau ci-après donne la décomposition du mouvement de la navigation (pour Bordeaux seul et non compris le service d'escales) entre les divers pays de provenance ou de destination.

Les pays avec lesquels le port entretient les plus importantes relations sont (avec l'indication de la fraction du tonnage de jauge

total afférent au commerce extérieur que représente le mouvement de la navigation avec ces pays, d'après les chiffres de 1902) :

l'Angleterre	40 0/0	du tonnage total.
l'Espagne	17 0/0	—
la République Argentine	8 0/0	—
les États-Unis	4 0/0	—
l'Algérie	4 0/0	—
le Sénégal	3 0/0	—
l'Allemagne	3 0/0	—



Embarquement des passagers.

Répartition du mouvement de la navigation par pays de provenance et de destination.

PAYS DE PROVENANCE ou DE DESTINATION	ENTRÉES ET SORTIES RÉUNIES									
	1898		1899		1900		1901		1902	
	Nombre de navires.	TONNAGE	Nombre de navires.	TONNAGE	Nombre de navires.	TONNAGE	Nombre de navires.	TONNAGE	Nombre de navires.	TONNAGE
Cabotage.										
Ports français.....	16.546	1.198.019	16.902	1.288.207	16.420	1.475.902	18.316	1.341.532	18.693	1.375.343
Commerce extérieur.										
Algérie.....	100	79.808	90	72.411	65	52.767	68	64.138	92	83.631
Allemagne.....	74	59.564	69	58.154	82	68.158	71	60.745	73	66.100
Angleterre.....	1.044	744.455	1.129	875.569	1.346	1.034.760	1.209	920.004	1.134	902.979
Autriche.....	25	27.880	34	43.801	32	42.798	33	46.650	27	40.983
Belgique.....	83	52.200	70	51.238	61	37.850	71	45.882	82	62.208
Chili.....	2	4.736	4	4.355	10	16.149	3	4.329	1	1.034
Colombie.....	23	38.883	23	38.114	21	32.836	15	26.885	13	25.820
Espagne.....	595	405.485	499	324.633	501	351.978	479	329.985	520	382.704
Établissements fran- çais (côte d'Afrique)...	2	4.054	10	12.898	11	11.708	6	8.550	13	20.098
États-Unis.....	101	157.113	49	70.798	55	83.079	58	92.808	58	94.133
Guadeloupe.....	10	2.277	14	3.753	11	3.588	8	2.434	14	5.001
Indo-Chine française	7	14.027	4	6.584	3	7.682	4	6.956	4	7.470
Indes françaises....	3	3.972	1	1.339	»	»	»	»	»	»
Italie.....	10	9.640	13	13.875	8	10.109	7	7.079	7	6.315
Martinique.....	55	20.771	23	16.377	55	16.390	34	14.651	24	9.415
Mexique.....	1	573	3	2.019	3	2.176	2	1.807	3	5.084
Nouvelle-Calédonie.	»	»	»	»	3	1.583	»	»	»	»
Norvège.....	14	6.993	13	7.762	12	7.857	11	6.680	8	84.883
Pays-Bas.....	118	48.693	114	48.724	108	45.647	110	47.546	114	54.976
Pêche de la morue..	203	26.742	249	31.518	305	37.954	234	31.204	261	34.938
Portugal.....	84	15.887	58	16.380	49	15.184	56	18.535	60	17.939
Possessions anglaises.	17	21.593	9	6.097	12	12.786	12	13.176	3	4.567
République Argentine	83	200.828	82	197.428	69	177.479	76	193.396	66	169.831
Roumanie.....	5	6.046	4	5.074	2	2.025	4	4.794	9	11.602
Russie.....	41	41.108	41	32.111	28	26.865	33	31.468	32	27.973
Sénégal.....	84	69.374	79	64.458	90	72.854	92	74.216	84	68.338
Suède.....	34	20.226	36	24.589	41	23.860	55	29.672	31	18.511
Uruguay.....	2	1.862	2	2.639	»	»	»	»	»	»
Venezuela.....	1	284	3	2.501	2	274	2	398	2	274
Autres pays.....	24	24.872	166	16.368	28	35.604	37	33.143	46	44.532
TOTAUX.....	2.845	2.107.006	2.891	2.051.567	3.013	2.232.000	2.790	2.117.161	2.783	2.171.312
Cabotage et commerce extérieur réunis.	19.391	3.305.025	19.793	3.339.774	19.433	3.707.962	21.106	3.458.693	21.476	3.546.685

Répartition du mouvement de la navigation par pavillon.

ANNÉES	ENTRÉES ET SORTIES RÉUNIES						PROPORTION DU TONNAGE par rapport AU TONNAGE TOTAL	
	NAVIRES FRANÇAIS		NAVIRES ÉTRANGERS		NAVIRES FRANÇAIS ET NAVIRES ÉTRANGERS RÉUNIS		Navires français	Navires étrangers
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
1898.....	18.016	2.391.010	1.917	1.429.651	19.933	3.820.661	0.63	0.37
1899.....	18.253	2.348.194	1.957	1.428.554	20.210	3.776.548	0.62	0.38
1900.....	17.738	2.491.043	2.102	1.661.632	19.840	4.152.675	0.60	0.40
1901.....	19.524	2.343.728	1.971	1.548.822	21.495	3.892.550	0.60	0.40
1902.....	20.168	2.550.687	1.761	1.531.258	21.929	4.081.945	0.62	0.38

Les tableaux ci-après donnent, d'une part, le tonnage des diverses marchandises importées de l'étranger ou exportées à l'étranger par le port de Bordeaux; d'autre part, le tonnage des diverses marchandises transportées par le cabotage.

D'après les chiffres de l'année 1902, le tonnage total afférent au commerce extérieur, qui est de 2,254,619 tonnes (pour Bordeaux seul) :

Les importations entrent pour.....	4.502.519 tonnes, soit 66 %.
Les exportations entrent pour.....	752.100 — — 34 %.

Les principales marchandises qui alimentent le commerce extérieur sont :

A l'importation :

Les houilles anglaises, qui sont réexpédiées par chemins de fer et par bateaux de rivière dans toute la région du Sud-Ouest ;

Les bois communs, comprenant les bois de construction, en provenance de la Suède, de la Norvège, de la Russie, de l'Amérique, et les merrains, en provenance de l'Autriche, qui sont destinés à la tonnellerie ;

Les produits chimiques, comprenant principalement les phosphates d'Algérie, de Tunisie et de Belgique, les nitrates de l'Amérique du Sud, le sulfate de cuivre de l'Angleterre et des États-Unis ;

Les vins provenant de l'Espagne, du Portugal et de l'Algérie ;

La morue provenant d'Islande et de Terre-Neuve, dont une partie notable est réexpédiée après préparation.

A l'exportation :

Les poteaux de mine en pin des Landes, qui sont expédiés principalement en Angleterre, constituant le fret de retour des steamers charbonniers ;

Les vins, dont les principaux débouchés sont l'Allemagne, la Belgique, la Russie, les États-Unis ;

La morue, qui est séchée et préparée dans les établissements de la banlieue de Bordeaux.

Indépendamment des marchandises qui figurent sur tableaux 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 pétroles proviennent, pour la majeure partie, des États-Unis et, pour le reste, de Russie ;

Les raffineries ont reçu en 1902 46,636 tonnes d'huiles brutes.

Pour un certain nombre de marchandises dénommées ci-dessus, le trafic du port de Bordeaux représente une fraction importante du mouvement commercial d'ensemble de la France.

Cette fraction est par exemple (d'après les chiffres de 1902) :

Pour la morue, à l'exportation, de	79 %
— à l'importation, de	69 %
Pour les poteaux de mine, à l'exportation, de	51 %
Pour les vins, à l'exportation, de	39 %
Pour les pétroles bruts, à l'importation, de	11 %
Pour les vins, à l'importation, de	11 %
Pour les houilles anglaises, à l'importation, de	11 %



Cale des Salinières.

Répartition du trafic maritime par nature de marchandises. Commerce extérieur.

Exportations (Quantités en tonnes métriques).

MARCHANDISES	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Vins	123.126	100.549	100.169	101.239	87.865	95.188	94.512	91.325	89.012
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs..	17.947	10.539	9.853	9.910	8.663	8.439	9.158	8.568	8.256
Fruits de table	32.464	19.134	24.454	17.642	21.151	16.734	28.547	21.873	11.614
Poissons.....	6.867	12 251	19.071	21.967	17.498	21.740	26.437	26.325	28.418
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	43	19	22	16	23	21	13	40	25
Bijouterie et orfèvrerie	6	10	9	8	6	13	10	5	3
Vêtements et pièces de linge cou- sues.....	238	366	336	425	670	761	392	318	336
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	791	981	1.088	1.142	906	772	357	422	389
Ouvrages en peaux ou en cuir et peaux préparées.....	508	1.060	850	1.178	1.206	1.241	929	745	685
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	3.285	3.000	3.211	2.493	2.277	2.419	3.576	2.422	2.034
Poteries, verres et cristaux.....	22.847	16.444	17.335	16.156	12.876	14.893	16.508	16.504	18.204
Céréales (grains et farines)	3.675	3.088	3.269	1.930	10.059	3.854	3.838	1.747	3.594
Sucres.....	6.093	3.195	4.955	3.996	3.594	3.844	6.424	5.839	5.694
Produits chimiques.....	12.124	17.275	13.471	11.483	12.780	18.430	16.479	21.600	24.790
Cartons, papiers, livres et gra- vures	4.196	2.662	2.632	2.362	2.747	3.569	3.726	4.160	4.341
Outils et ouvrages en métaux....	5.712	5.488	6.273	7.332	8.063	8.834	9.010	9.139	9.109
Résines indigènes	12.415	8.531	7.560	»	5.099	6.511	12.632	10.524	11.446
Café.....	»	500	1.324	776	1.774	3.474	1.954	2.055	1.871
Bois communs	344.062	402.244	407.875	398.100	295.752	447.211	475.292	393.826	342 667
Tissus, passementerie et rubans de lin et de chanvre	»	94	101	82	487	129	96	238	93
Huiles pures.....	7.506	3.426	3.198	2.483	3.104	3.816	2.382	3.869	2.493
Peaux et pelleteries brutes.....	2.759	2.719	2.499	3.223	3.181	3.850	4.226	3.070	3.512
Gommes pures exotiques	911	1.604	1.848	1.822	2.103	2.845	2.417	1.446	1.075
Graines à ensementer	1.216	495	784	»	»	»	»	»	468
Drilles.....	2.339	3.124	3.589	4.338	3.105	2.487	2.335	1.489	1.564
Laines.....	1.652	7.357	6.481	8.879	7.237	5.349	4.107	3.503	2.229
Parfumerie.....	»	»	213	1.086	912	1.394	1.780	2.053	1.261
Riz.....	2.998	5.093	4.853	6.050	9.031	9.563	7 366	8.364	4.027
Viandes salées.....	1.042	725	870	663	310	673	1.071	887	1.040
Fer, fonte et acier	9 376	»	2.811	4.586	7.253	10.659	7.572	8.119	8.754
Armes, poudres et munitions	125	102	355	333	348	276	246	198	271
Liège ouvré	559	912	1.121	1.242	1.169	1.521	1.704	1.757	1.394
Légumes secs et leurs farines....	12.816	10.668	7.919	11.405	12.149	9.897	10.979	14.611	9.748
Fromages.....	477	410	496	523	549	518	535	676	826
Tabac fabriqué.....	147	106	86	69	64	80	74	738	467
Machines et mécaniques.....	729	656	755	718	997	1.133	990	1.097	955
Autres articles	193.651	151.731	155.434	172.655	178.724	178.215	167.967	162.664	149.732
TOTAUX	834.702	796.563	817.170	818.312	723.732	890.253	925.611	832.018	752.100

Répartition du trafic maritime par nature de marchandises. Commerce extérieur.

Importations (Quantités en tonnes métriques).

MARCHANDISES	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Bois communs.....	435.907	424.761	438.985	425.331	404.530	427.015	432.452	210.709	445.657
Peaux et pelleteries brutes.....	17.991	2.491	2.832	2.197	2.112	1.538	2.246	1.830	2.214
Café.....	5.272	5.673	7.072	7.002	7.724	7.244	5.481	4.767	6.035
Laines.....	787	17.539	15.922	14.852	15.049	16.687	12.852	21.187	15.327
Sucres.....	17.996	43.404	48.219	44.954	42.900	7.713	5.585	6.534	5.370
Poissons.....	30.874	37.094	43.580	42.918	38.933	39.381	50.096	48.564	51.681
Tabac en feuilles....	4.838	7.930	6.283	4.628	6.239	4.476	9.711	8.236	6.337
Indigo.....	435	56	100	37	21	17	24	23	17
Cacao.....	2.967	2.872	3.410	2.604	3.217	3.542	2.496	2.274	3.342
Graisses de toutes sortes.....	7.934	7.202	4.377	2.291	3.332	5.258	44.729	2.799	4.129
Céréales (grains et farines).....	485.250	30.456	42.488	94.636	301.962	61.443	26.297	39.560	28.512
Houille crue et carbonisée.....	414.511	449.362	455.670	484.275	454.223	637.980	808.492	812.619	914.731
Gommes exotiques ..	2.698	3.553	3.816	3.827	4.121	4.203	2.160	3.413	3.485
Graines et fruits oléagineux.....	23.436	22.793	49.485	21.689	26.232	28.463	37.256	36.614	35.035
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	43.939	10.365	11.916	11.466	11.035	11.204	11.898	10.143	6.217
Fromages.....	1.707	1.931	1.816	1.962	2.402	2.344	2.313	2.374	2.707
Armes, poudres, munitions.....	47	»	46	34	31	34	30	46	41
Tissus de laine.....	206	147	173	155	106	86	102	87	89
Tissus de coton.....	2.064	1.408	2.447	1.736	1.394	1.564	2.824	1.875	766
Engrais.....	11.751	»	»	»	13.928	15.750	30.167	25.102	»
Riz.....	45.579	20.247	49.428	40.800	26.397	17.791	43.829	47.850	43.523
Cuivre.....	3.337	3.558	1.002	1.711	963	2.547	2.461	226	»
Coton en laine.....	302	320	295	390	790	»	347	452	440
Bâtiments de mer en fer ou en acier....	8.306	3.457	4.156	4.004	2.453	6.906	7.363	»	2.800
Poivre.....	76	»	»	»	»	285	378	283	436
Huiles pures, fixes ..	3.375	995	1.033	1.017	2.569	2.614	974	2.548	3.821
Fer, fonte, acier.....	7.829	5.994	10.623	8.853	10.317	14.161	17.645	19.617	26.037
Vins.....	189.858	142.713	168.263	170.048	202.921	121.444	78.552	46.800	58.711
Produits chimiques..	39.031	37.093	49.775	46.953	59.015	69.051	51.724	50.715	45.210
Viandes salées.....	1.461	1.425	2.330	994	1.530	3.064	2.422	1.288	1.154
Bois exotiques.....	»	»	2.047	1.582	4.410	4.288	2.904	1.053	1.606
Chanvre teillé.....	705	346	»	»	240	265	244	313	177
Vanille.....	21	49	16	6	30	35	38	34	50
Autres articles.....	123.696	87.400	107.301	122.331	102.492	110.244	96.625	103.364	119.862
TOTAUX.....	1.273.886	1.041.711	1.443.726	1.205.283	1.423.029	1.325.577	1.432.417	1.483.005	1.502.519

Répartition du tarif maritime par nature de marchandises. Cabotage.

Expéditions (Quantités en tonnes métriques).

MARCHANDISES	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Petit cabotage.							
Vins	47.994	71.841	56.545	73.969	59.612	77.917	83.040
Bois communs.....	17.547	31.602	42.687	36.095	25.759	39.006	25.860
Grains et farines de froment.....	2.317	3.104	13.507	1.612	2.070	7.367	1.808
Résines de pin et de sapin et résineux exotiques.....	6.611	9.883	7.244	9.053	3.634	12.086	11.932
Sel marin	5.501	7.776	6.823	8.142	4.600	5.696	1.422
Eaux-de-vie.....	4.638	6.327	5.208	4.034	5.031	3.055	2.882
Fruits de table.....	2.438	2.538	3.073	2.928	2.944	3.040	1.922
Bitumes solides, goudron minéral et brai sec.....	2.688	1.856	2.477	854	»	271	»
Huile d'olive.....	763	4.018	2.099	830	1.067	1.260	1.446
Grains et farines de seigle, orge, maïs, avoine, etc.....	3.002	4.170	2.081	2.234	957	2.140	4.980
Matériaux à bâtir.....	1.283	1.556	2.045	2.176	3.622	7.933	5.728
Meubles et ouvrages en bois, non compris les futailles vides.....	1.598	1.130	1.975	2.540	1.633	1.269	1.983
Futailles vides.....	13.481	2.116	1.940	2.031	2.106	2.955	2.576
Ouvrages en métaux.....	1.801	1.248	1.726	1.159	947	803	1.267
Produits et déchets végétaux.....	1.454	1.199	1.668	2.372	581	»	»
Suifs et saindoux.....	1.140	1.384	1.612	644	1.233	1.179	1.035
Riz.....	1.822	1.120	1.313	707	385	797	891
Autres articles.....	25.468	27.904	24.444	32.427	41.263	38.537	50.900
TOTAUX pour le petit cabotage.	141.626	174.862	178.467	183.807	157.444	205.311	199.642
Grand cabotage.							
Vins	2.763	3.728	4.758	4.194	4.077	4.495	1.704
Résines de pin et de sapin.....	2.515	2.502	3.497	2.879	4.541	3.040	3.468
Papier et ses applications.....	817	1.200	1.525	1.578	1.633	1.140	1.355
Futailles vides.....	1.426	1.232	1.472	566	368	»	»
Autres articles.....	14.557	8.571	7.234	7.661	6.942	8.350	5.097
TOTAUX pour le grand cabotage.	22.078	17.293	18.486	16.878	17.561	17.025	11.624
Grand et petit cabotages réunis....	163.704	192.155	196.953	200.685	175.005	222.336	211.266

Répartition du trafic maritime par nature de marchandises. Cabotage.

Arrivages (Quantités en tonnes métriques).

MARCHANDISES	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Petit cabotage.							
Fers et aciers.....	23.550	19.775	23.546	21.444	22.560	11.689	8.682
Grains et farines de froment.....	29.092	24.376	21.799	14.197	16.441	14.398	10.390
Huiles de schiste et de pétrole.....	13.941	15.654	17.479	17.858	19.156	21.115	20.065
Matériaux à bâtir.....	21.496	120.848	17.302	15.204	43.332	49.105	17.447
Sucre brut.....	2.933	2.788	12.572	8.138	17.150	13.377	15.030
Grains et farines de seigle, orge, maïs, avoine, etc.....	13.281	17.764	7.816	12.080	11.151	13.100	17.533
Pierres ouvrées.....	2.366	2.017	7.682	6.517	»	235	1.201
Futailles vides.....	5.715	6.489	6.877	5.708	6.997	11.813	9.227
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	7.085	6.197	6.774	5.555	6.709	5.610	2.825
Ouvrages en métaux.....	8.195	7.133	6.327	2.348	14.825	6.034	6.812
Poissons.....	5.801	5.409	5.749	4.342	5.273	7.012	6.327
Pommes de terre et légumes secs..	4.175	4.903	5.583	2.661	1.272	2.311	1.668
Vins.....	14.331	13.856	4.531	7.915	6.662	47.769	53.936
Huiles d'arachides et de graines grasses.....	3.541	2.985	2.969	2.720	2.648	3.312	2.440
Bois communs.....	685	998	1.529	1.061	775	7.525	11.281
Poteries, verres et cristaux.....	1.849	1.041	1.074	904	1.131	1.074	435
Autres articles.....	57.644	42.673	53.752	48.982	45.757	53.184	39.118
TOTAUX pour le petit cabotage.	219.289	204.696	203.311	177.634	221.860	268.663	224.417
Grand cabotage.							
Savons.....	7.128	7.140	6.716	4.503	6.134	6.687	5.093
Vins.....	10.587	6.726	5.769	1.614	1.019	915	1.113
Soufre.....	3.300	5.263	5.470	3.195	2.563	3.116	2.024
Plomb.....	2.480	2.341	3.554	1.704	2.454	2.728	2.627
Riz.....	331	1.016	2.203	2.610	2.099	2.805	»
Autres articles.....	5.020	5.082	4.656	4.573	6.679	4.634	4.105
TOTAUX pour le grand cabotage.	28.846	27.577	28.368	18.199	20.948	20.885	14.962
Grand et petit cabotages réunis.	248.135	322.273	231.679	195.833	242.817	289.548	239.379

Mouvement des Passagers.

1^o Sur mer.

ANNÉES	PASSAGERS	PASSAGERS	TOTAL	OBSERVATIONS
	ARRIVÉS	PARTIS		
1898	8.314	9.961	18.275	Ces chiffres comprennent les voyageurs dont le transbordement s'est effectué en rade de Pauillac.
1899	8.647	10.055	18.702	
1900	8.511	11.637	20.148	
1901	6.633	9.833	16.466	
1902	7.630	9.513	17.143	

2^o Sur le fleuve. — Année 1902.

INDICATION DES PARCOURS	NOMBRE de PASSAGERS
Mouvement dans le port de Bordeaux, entre les deux rives	1.295.821
Mouvement fluvial de Bordeaux vers l'aval.....	310.640
Mouvement fluvial de Bordeaux vers l'amont.....	63.137

Les tableaux ci-après mettent en évidence l'augmentation constante des navires de grandes dimensions fréquentant le port de Bordeaux, grâce aux facilités d'accès que leur assurent les améliorations réalisées dans la rivière.

**Répartition
des navires par
tonnages
et tirants d'eau.**

On notera qu'il est monté couramment à Bordeaux des navires de :

145 mètres de longueur ;

7^m 70 de tirant d'eau ;

6,910 tonneaux de jauge brute ;

3,500 tonneaux de jauge nette.

Répartition des navires par tonnages et tirants d'eau.

ANNÉES	TONNAGE DES NAVIRES			TIRANT D'EAU DES NAVIRES		
	au-dessous de 500 T	de 500 à 999 T	de 1000 T et au-dessus	au-dessous de 5 mètres	de 5 mètres à 5 ^m 99	de 6 mètres à 8 mètres
1870	92 %	7 %	1 %	91 %	8 %	1 %
1880	75 %	21 %	4 %	86 %	11 %	3 %
1890	58 %	32 %	10 %	78 %	17 %	5 %
1895	56 %	35 %	9 %	75 %	20 %	5 %
1896	53 %	38 %	9 %	76 %	19 %	5 %
1897	53 %	37 %	10 %	74 %	20 %	6 %
1898	49 %	40 %	11 %	72 %	21 %	7 %
1899	47 %	40 %	13 %	71 %	21 %	8 %
1900	44 %	40 %	16 %	69 %	23 %	8 %
1901	46 %	39 %	15 %	69 %	22 %	9 %

Lignes de navigation régulières.

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
<i>1^o Lignes françaises ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet.</i>						
VAPEURS						
Les fils de Th. Conseil	Bordeaux, Huelva, Alicante, Valence, Algérie	6	5.126	37	»	»
	Bordeaux, Lorient, Concar- neau, Douarnenez	1	97	22	»	»
Maurel et Prom	Bordeaux, Sénégal	3	2.563	15	»	»
Buhan père et fils	Bordeaux, Sénégal	3	2.587	7	»	»
Maurel frères	Bordeaux, Sénégal	1	907	6	»	»
Devès et Chaumet	Bordeaux, Sénégal	2	1.599	5	»	»
Messageries Maritimes	Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Buenos-Ayres	8	19.942	33	5.000	5.011
Nouvelle C ^{ie} bordelaise de Navigation	Bordeaux, New-York	2	3.264	8	»	»
C ^{ie} M ^{me} Armoricaïne	Bordeaux, Bayonne, La Pal- lice, Saint-Nazaire, Nantes	10	1.234	286	»	»
Chevillotte frères	Bordeaux, Brest	4	816	61	140	87
Worms et C ^{ie}	Bordeaux, Le Havre, Rouen, Brème, Hambourg	7	5.968	110	»	»
	Bordeaux, Passage	4	1.533	55	»	»
Bossut Plichon	Bordeaux, Brest, Dunkerque	3	925	49	»	»
	Bordeaux, Saint-Nazaire, Liverpool	2	517	12	»	»
C ^{ie} générale Transatlan- tique	Bordeaux, Saint-Nazaire, Newhaven, Londres	6	2.558	51	»	»
	Bordeaux, Oran, Alger	2	1.982	4	»	»
C ^{ie} des Bateaux à vapeur du Nord	Dunkerque, Lorient, Saint- Nazaire, La Rochelle, Ro- chefort, Bordeaux, Cette, Marseille	16	13.220	147	»	»
C ^{ie} Côtière de l'Ouest	Bordeaux, Morlaix, Saint- Brieuc, Saint-Malo	1	96	24	»	»
Buhan et Teisseire	Bordeaux, Sénégal	1	975	3	»	»
D'Orbigny et Faustin	Bordeaux, Angleterre	8	6.450	13	»	»
VOILIERS						
Maurel frères	Bordeaux, Sénégal	1	837	2	»	»
Besse, Neveux Cabrol jeune	Bordeaux, Martinique, Guadeloupe	2	859	4	»	»
Lebayle (Jules) et C ^{ie}	Bordeaux, Martinique, Guadeloupe	3	963	6	»	»
Coulon et C ^{ie}	Bordeaux, Martinique	1	690	2	»	»

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

2^o Lignes françaises comprenant Bordeaux comme escale.

VAPEURS

Chargeurs-Réunis	Havre, Bordeaux, Côte Occidentale d'Afrique.....	5	8.460	13	790	1.127
	Havre, Bordeaux, Buenos-Ayres.....	12	22.693	26	»	1.059
	Havre, Bordeaux, Indo-Chine	9	24.355	13	»	»
C ^{ie} havraise péninsulaire de navigation à vapeur	Havre, Bordeaux, Madagascar	8	13.178	12	»	»
	Bordeaux, Madagascar, Maurice, Réunion	9	16.391	13	»	»
C ^{ie} générale Transatlantique.....	St-Nazaire, Bordeaux, Pauillac, Algérie.....	2	1.557	39	»	»
	Havre, Bordeaux, Pauillac, Haïti.....	3	4.844	12	»	435
Delmas et C ^{ie}	Havre, Bordeaux, Pauillac, Colon.....	3	6.180	12	1.700	1.794
	La Rochelle, Bordeaux, Alger	3	3.689	10	»	»
Flornoy fils.....	Nantes, Bordeaux, Algérie..	3	2.294	2	»	»

VOILIERS. — *Néant.*

3^o Lignes étrangères ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet (1)

VAPEURS

Lloyd suédois.....	Gothembourg, Bordeaux	1	287	12	»	»
Ligne norvégienne.....	Christiania, Bordeaux	1	599	13	»	»
Adolphe Deppe.....	Anvers, Bordeaux	1	702	18	»	»
Smith et C ^{ie}	Rotterdam, Bordeaux.....	1	464	26	»	»
C ^{ie} royale néerlandaise..	Amsterdam, Bordeaux.....	5	1.986	26	»	»
The Cardiff steam ship Company.....	Cardiff, Bordeaux.....	2	1.079	3	»	»
Hutchison.....	Glasgow, Bordeaux	5	785	54	»	»

(1) Un service entre Bordeaux et le Canada va être organisé incessamment par la Compagnie Canadienne « Les Transports Canadiens ». La ligne sera desservie par 4 steamers de 2,700 tonneaux de jauge; les départs auront lieu tous les 12 à 15 jours.

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
<i>3^o Lignes étrangères ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet (suite).</i>						
VAPEURS						
James Moss	Liverpool, Bordeaux.....	4	2.418	53	»	»
General Steam Navigation Company	Londres, Southampton, Bordeaux.....	8	5.783	63	»	»
	Hull, Bordeaux.....	8	5.164	18	»	»
Det Forenede Dampskibsselskab	Russie, Baltique, Copenhague, Bordeaux.....	7	5.229	21	»	»
Stockholms Angfartygs Rederi Aktiebolag.....	Stockholm, Malmo, Bordeaux	2	1.342	10	»	»
VOILIERS. — Néant.						
<i>4^o Lignes étrangères comprenant Bordeaux comme escale.</i>						
VAPEURS						
C ^{ie} finlandaise de Helsingfors.....	Helsingfors, St-Petersbourg, Bordeaux, Espagne, Portugal.....	7	4.641	8	»	»
London and Edinburgh shipping Company.....	Leith, Bordeaux, Oporto, Vigo, Cadix, Lisbonne....	4	2.209	22	»	»
	Anvers, Havre, Bordeaux, Bilbao, Havane.....	7	12.723	11	»	»
C ^{ie} Maclay-Intyre.....	Glasgow, Bordeaux, Bilbao..	15	14.345	74	»	»
C ^{ie} Sevillana.....	Huelva, Bordeaux, Nantes..	5	2.607	24	»	»
C ^{ie} Gallega.....	Espagne, Bordeaux, Angleterre.....	3	537	5	»	»
C ^{ie} Autrichienne "Adria"	Fiume, Trieste, Bari, Bordeaux, Angleterre.....	10	14.701	13	»	»
VOILIERS. — Néant.						

Tableau récapitulatif des lignes régulières de navigation.

NATIONALITÉ DES COMPAGNIES DE NAVIGATION	NOMBRE de COMPAGNIES	NAVIRES AFFECTÉS A DES SERVICES RÉGULIERS	
		Nombre	Tonnage (jauge nette)
<i>1° Compagnies françaises.</i>			
Ayant à Bordeaux le point terminus habituel de leur trajet	19	97	75.708
Faisant escale à Bordeaux.....	5	57	103.641
<i>2° Compagnies étrangères.</i>			
Ayant Bordeaux comme point terminus habituel de leur trajet ou y faisant escale :			
Pavillon anglais	6	46	31.783
Pavillon autrichien	1	10	14.701
Pavillon belge.....	1	1	702
Pavillon danois.....	1	7	5.229
Pavillon espagnol.....	3	15	15.867
Pavillon hollandais	2	6	2.450
Pavillon norvégien	1	1	599
Pavillon russe	1	7	4.641
Pavillon suédois.....	2	3	1.629

Navires à vapeur armés à Bordeaux.

DÉSIGNATION DES ARMATEURS	NOMBRE de NAVIRES	TONNAGE (JAUGE NETTE)	PUISSANCE des machines motrices en chevaux indiqués
		Tonneaux.	Chevaux.
Compagnie des Messageries Maritimes.....	6	14.008	30.700
Compagnie Bordeaux-Océan.....	41	1.949	5.453
Compagnie des Bateaux-Citernes.....	4	115	66
Conseil frères.....	9	8.248	7.615
Maurel et Prom.....	3	2.568	1.680
Worms et C ^{ie}	1	569	1.100
Verdeau et C ^{ie}	1	1.377	1.100
Devès et Chaumet.....	2	1.596	1.838
Bordes (Henri).....	1	1.154	800
Pascal Buhan et C ^{ie}	1	1.218	800
Bories et C ^{ie}	1	1.110	1.000
Darcourt et C ^{ie}	2	1.548	970
Maurel frères.....	1	872	714
Armateurs divers.....	9	5	70
Remorqueurs.....	26	1.657	2.552
Bateaux de plaisance.....	7	173	989
TOTAUX.....	115	38.167	57.447

Tonnage des gares.

ANNÉES	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES				TOTAL DES EXPÉDITIONS ET DES ARRIVAGES RÉUNIS
	MIDI	ORLÉANS	ÉTAT	MÉDOC ET ÉCONOMIQUES	
	Expéditions et arrivages réunis	Expéditions et arrivages réunis	Expéditions et arrivages réunis	Expéditions et arrivages réunis	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1897	1.042.086	942.332	180.000	291.817	2.456.235
1898	1.240.900	988.959	189.308	248.688	2.667.855
1899	1.583.139	1.016.007	230.542	339.327	3.169.015
1900	1.638.720	1.213.889	257.519	321.456	3.431.584
1901	1.764.476	1.141.615	229.485	281.044	3.416.620
1902	1.791.036	1.266.352	223.507	242.207	3.523.102

Mouvement des voies ferrées des quais.

ANNÉES	EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES RÉUNIS				TOTAL
	RIVE GAUCHE	RIVE DROITE	TRANSIT du Midi au Médoc et du Médoc au Midi	Tonnes.	
1897	Tonnes. 320.641	Tonnes. 87.701	Tonnes. 59.395	Tonnes. 467.737	467.737
1898	305.170	105.804	64.254	475.228	475.228
1899	520.655	82.877	53.341	656.873	656.873
1900	600.493	86.332	52.795	739.620	739.620
1901	672.246	91.020	74.071	837.337	837.337
1902	619.580	75.685	84.240	779.505	779.505

Les industries (1) les plus prospères à Bordeaux sont les industries alimentaires et les industries chimiques.

1° Industries alimentaires :

Conserves alimentaires de toutes sortes (légumes, poissons, viandes). Une quinzaine de fabriques importantes occupant régulièrement 2,000 ouvriers. Production annuelle : 15 millions de boîtes ou bouteilles d'une valeur de 20 millions de francs. Exportation en Angleterre et aux États-Unis.

Conserves de fruits. — Bordeaux est le centre de fabrication le plus considérable et le plus renommé pour ces conserves. La plupart des fabriques de conserves alimentaires préparent aussi cet article ; en outre, une dizaine de maisons, dont plusieurs très importantes, s'en occupent spécialement. A citer notamment les conserves de prunes provenant de l'Agenais (environ 600,000 quintaux par an). Exportations en Angleterre, Allemagne, Russie, les deux Amériques.

Sécheries de morues. — Les sécheries de morues de Bègles emploient un personnel de 1,500 ouvriers.

Raffineries de sucres. — Trois usines produisant annuellement 25 à 30 millions de kilogrammes par an. Elles traitent quelques sucres bruts provenant des Antilles et de La Réunion et surtout des sucres indigènes provenant des fabriques du Nord. Exportations en Angleterre, en Portugal et dans les colonies.

Chocolateries. — Plusieurs fabriques, dont l'une occupe un nombreux personnel. Les cacao proviennent du Venezuela, de Haïti, du Brésil.

Biscuiteries de luxe. — Trois usines, dont la principale occupe de 400 à 500 ouvriers et fabrique l'une des marques françaises les plus estimées. Les farines de froment employées proviennent du pays ; les farines de gruau, de Hongrie.

(1) Les renseignements donnés sont extraits, pour la plus grande partie, de la notice consacrée au port de Bordeaux par l'Administration des Douanes, dans son « Tableau général du commerce et de la navigation ». — Année 1902, tome II.

Distilleries. — L'industrie bordelaise des liqueurs et apéritifs est très importante. Plus de 30 maisons, dont 10 environ de premier ordre et possédant des marques connues dans le monde entier. Exportations en Angleterre, Allemagne, Russie, Belgique, Suisse, les deux Amériques.

Brasseries. — Deux brasseries importantes. Exportations dans les colonies. Le houblon vient d'Allemagne et de Moravie; l'orge, de l'Auvergne.

Huilleries. — Trois usines importantes traitant les graines d'arachides du Sénégal (330,000 quintaux par an).

Fabrication d'oléo-margarine, de graisses alimentaires. — Une usine fabrique de l'oléo-margarine, dont une notable partie est exportée en Hollande; une autre usine fabrique des graisses alimentaires et de la margarine.

2° Industries chimiques :

Produits chimiques. — Deux usines importantes, disposant d'un personnel de 500 à 600 ouvriers, se livrent à la fabrication de l'acide sulfurique (25,000 tonnes par an) et des superphosphates (50,000 tonnes par an). Elles traitent des pyrites de fer venant d'Espagne et de Portugal, et des phosphates de chaux fournis par l'Algérie, la Tunisie, l'Amérique (Floride et Tennessee). Une troisième usine vient d'être installée récemment. Une des deux usines anciennes va se déplacer et s'agrandir.

Fabrique d'acide carbonique. — Une usine fabrique l'acide carbonique liquéfié et logé dans des bouteilles en acier, qui est employé pour la fabrication des boissons gazeuses, le tirage de la bière, la conservation des vins, la production du froid industriel.

Verreries. — Quatre établissements de la place fabriquent des bouteilles et autres récipients en verre, et font des envois assez importants à l'étranger.

Raffineries de Pétrole. — Une importante usine de raffinage de pétrole existe à Bègles; les huiles brutes sont reçues en vrac, à Furt, près de Blaye, et viennent d'Amérique et de Russie.

Fabrication du noir animal; fabrication de colle forte. — Une usine fabrique du noir animal, qui est vendu aux raffineries de sucre; une autre usine fabrique de la colle forte par le traitement des os à l'autoclave et fait des expéditions en Angleterre et en Espagne.

3° Industries métallurgiques :

Constructions navales, constructions mécaniques. — Les chantiers de constructions navales qui sont en relation directe avec le port ont été énumérés plus haut. Parmi eux, les Ateliers et Chantiers de la Gironde occupent en moyenne 700 ouvriers; les anciens établissements Labat et Limouzin, 250 environ; les ateliers Dyle et Bacalan, 900 ouvriers. Ces derniers exécutent des constructions mécaniques de toute nature et sont outillés pour une fabrication très importante de wagons de chemins de fer. Plusieurs autres maisons font diverses spécialités mécaniques.

Ferronnerie et serrurerie. — Plusieurs ateliers sont spécialisés pour la construction et la réparation des chaudières à vapeur et occupent ensemble 150 à 200 ouvriers. Un grand nombre de maisons, dont 5 assez importantes, exécutent la construction des charpentes métalliques, les travaux de ferronnerie et de serrurerie.

Fonderie. — Une fonderie importante de bronze — pièces mécaniques, robinetterie, bronzes d'art — occupe 100 ouvriers. Six autres fonderie en fonte et en bronze emploient chacune de 30 à 50 ouvriers.

4° Industries diverses :

Tannerie. — Une importante usine occupe 50 ouvriers, qui préparent annuellement 25,000 à 30,000 peaux de bœufs ou de vaches. Elle fait des expéditions dans les colonies françaises et en Orient (Turquie, Égypte). Une autre usine traite les peaux de mouton.

Fabriques de chaussures. — La fabrication des chaussures de cuir occupe un grand nombre de maisons, dont 3 emploient environ 400 ouvriers et produisent ensemble une moyenne de 600 paires de chaussures par jour.

Une autre usine, spécialisée dans les fournitures militaires,

occupe 200 à 250 ouvriers. Les espadrilles et chaussures légères se fabriquent dans 6 maisons, dont 4 entretiennent ensemble 300 ouvriers. 4 manufactures produisent les chaussures de feutre à raison de 500 douzaines de paires par jour, avec un personnel de 800 ouvriers.

Façonnage du bois. — Construction des barriques. — Plusieurs grands ateliers, bien outillés, façonnent et mettent en œuvre les bois, principalement le chêne de Hongrie et de Russie, et les merrains d'Autriche. Une de ces maisons emploie 400 ouvriers pour la fabrication des meubles, les ouvrages de parquet et la tonnellerie. Une autre maison, occupant 300 ouvriers, effectue des travaux de tonnellerie. Dans les environs, un grand nombre de petits ateliers emploient chacun une dizaine d'ouvriers à la fabrication des barriques.

Tonnellerie mécanique. — Une tonnellerie mécanique, récemment installée, pourra produire 150 fûts par jour.

Briqueteries. — Tuileries. — Plusieurs fabriques à Bordeaux et aux environs, dont l'une occupe 70 ouvriers.

Sont en cours de construction : une usine à briquettes, qui pourra traiter 40,000 tonnes de combustible par an ;

Une fabrique de ciment, qui sera outillée pour une production de 20,000 tonnes par an.



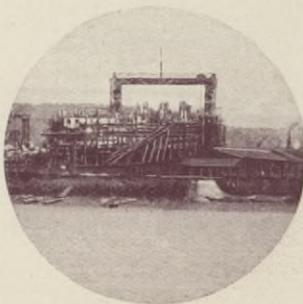
Courtiers Conducteurs de Navires.

MM. P.-A. FERRIÈRE.....	Quai des Chartrons, 70.
Henri FERRIÈRE.....	Rue Foy, 21.
A.-F. SALADIN.....	Place Richelieu, 3 ^{bis} .
R. FERRIÈRE.....	Quai des Chartrons, 70.
J.-B. OLLION.....	Rue Foy, 21.
MIRAMONT-LEGENDRE.....	Rue Esprit-des-Lois, 5.
H.-R. VANDERCRUYCE.....	Rue Foy, 21.
Th.-And. COLOMBIER.....	Cours du Chapeau-Rouge, 8.
G. BUSTARRET.....	Place de la Bourse, 14.
Maurice GUFFLET.....	Quai Louis-XVIII, 6.
Daniel BINAUD.....	Rue Foy, 21.
Humbert BALGUERIE.....	Place Richelieu, 4.



Courtiers d'Assurances.

MM. Eugène FIMBEL.....	A la Bourse, 1 ^{er} étage, n° 3.
J.-M.-E.-A. RIDEAU.....	A la Bourse, d° n° 6.
Jos.-Charles ALLARD.....	A la Bourse, d° n° 5.
R. BICKEL.....	A la Bourse, d° n° 4.
Marc BLANCHY.....	A la Bourse, d° n° 1.
Stéphane BLANCHY.....	A la Bourse, d° n° 2.
Ferdinand CORNU.....	A la Bourse, d° n° 7.



Consuls étrangers résidant à Bordeaux.

Allemagne.....	M. ZAHN, conseiller rapporteur au Ministère des Affaires étrangères, à Berlin, gérant provisoire du consulat d'Allemagne, quai de Bacalan, 35.
Angleterre	M. R.-D.-G. MACDONALD, consul, rue Blanc-Dutrouilh, 18. M. Walter-Pellew-Stuckley PALMER-SAMBORNE, vice-consul. M. AUDAP, vice-consul, à Arcachon.
Argentine (Répub.)...	M. A. de SANTA-COLOMA, consul, rue Vauban, 7.
Autriche-Hongrie	M. Fernand MULLER, consul, rue de la Trésorerie, 82.
Bolivie	M. E. de TRINCAUD-LATOUP, consul, rue d'Orléans, 8. M. JAURÉGUIBERRY, chancelier.
Bésil	M. Sully-J. de SOUZA, consul général, rue Tourat, 40, chargé du consulat. M. A. PIGANEAU, vice-consul. M. LAGLER-PARQUET, chancelier-caissier.
Chili	M. DUCAUD, consul, rue de Saint-Genès, 130. M. MOMUS, vice-consul.
Costa-Rica	M. H. TOURNON, consul, rue Boudet, 10. M. BABIN, vice-consul.
Cuba	M. F.-P. VALIENTE-PARRENO, consul, cours du Chapeau-Rouge, 14.
Danemark.....	M. C. KIRSTEIN, consul, quai des Chartrons, 97. M. MAALÖE, chancelier.
Dominicaine (Répub.)..	M. G. DUCLOU, consul, cours du XXX-Juillet, 19. M. G. DULAS, vice-consul.
Équateur	M. D. VERNAZA, consul, rue Huguerie, 41.
Espagne	M. CONGOSTO, consul, cours de Gourgues, 10. M. SANCHEZ-CALZADILLA, vice-consul. M. A. ESCARRAGUEL, vice-consul pour Arcachon.
États-Unis	M. Albion-W. TOURGÉE, consul, cours du Jardin-Public, 52. M. Louis-J. FRICOT, vice-consul.
Grèce	M. RICHON, consul, rue du Palais-Gallien, 147.
Guatemala	M. Henri HANAPPIER, consul, cours Saint-Louis, 71.
Haïti	M. A. ARNAUD, consul, rue de Saint-Genès, 41.
Honduras	M. Paul DANDICOLLE, consul, quai de Queyries, 18.
Italie.....	M. F. MAROT, consul, rue du Jardin-Public, 67.
Japon	M. Ch. BRAQUEHAYE, consul, rue Saint-Christoly, 10. M. G. DELMAS, chancelier.

Liberia	M. G. CARRANCE, consul, rue du Jardin-des-Plantes, 7. M. A. TOUTON, vice-consul.
Mexique	M. Costa y NARVAEZ, consul, rue du Palais-Gallien, 161. M. FRANCISCO P. PEÑAFLORES, chancelier.
Monaco	M. H. JAHN, consul, rue d'Aviau, 41. M. Ant. LE VAVASSEUR, chancelier.
Nicaragua	M. Paul DANDICOLLE, consul, quai de Queyries, 18.
Paraguay	M. KOEHLER-AUBIAN, consul, allées de Chartres, 5.
Pays-Bas	M. le comte S.-A. de RECHTEREN-LIMPURG, consul, cours Saint-Louis, 66.
Pérou	M. José-Manuel de la COLINA, consul, rue Bardineau, 16.
Perse	M. Octave DUPUY, consul, quai de Brienne, 13.
Portugal	M. Jayme de SÉGUIER, consul général, rue Danjou, 10. M. Jules de RAUCOURT, vice-consul.
Roumanie	M. A.-L. GOYETCHE, consul, rue Vauban, 2.
Russie	M. Pantchoulizef WIEGEL, consul général, rue Boudet, 27. M. A. WACHTER, vice-consul.
Salvador (Répub.) . . .	M. G. GUERRERO, consul, rue Judaïque, 105.
Serbie	M. DELARUE, consul, cours Saint-Louis, 81.
Siam	M. Albert MURAT, boulevard de Caudéran, 179. M. Roger MURAT, chancelier.
Suède et Norvège . . .	M. H.-B. HARTMANN, quai des Chartrons, 28.
Suisse	M. JAEGGI, consul, allées de Boutaut, 24.
Turquie	M. ROUHI-EL-KHALIDI, consul général, cours de Gourgue, 9. M. H. BERTRAND, consul. M. X. DAVID-BEAULIEU, vice-consul. M. Édouard BALGUERIE, vice-consul pour La Rochelle. M. F. SENGÈS, vice-consul pour Libourne.
Uruguay	M. H. GEORGES, vice-consul, rue Bardineau, 13.
Venezuela	M. N..., consul. M. Léopold MONTAUBAN, vice-consul, place Richelieu, 8. M. Miguel RIVAS, consul à Libourne. M. MULLER, consul à Pauillac.





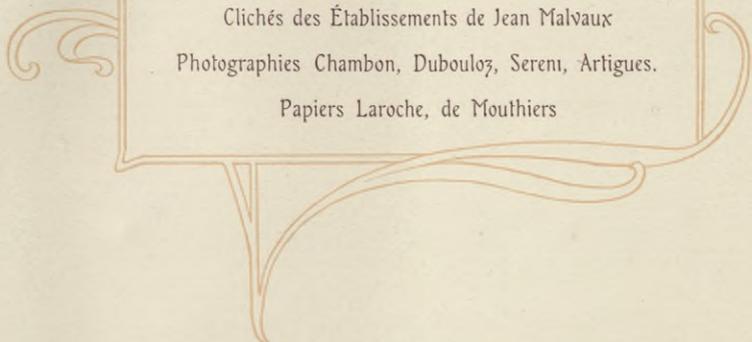
1904



Imprimé par G. Delmas, à Bordeaux

Clichés des Établissements de Jean Malvaux
Photographies Chambon, Dubouloz, Sereni, Artigues.

Papiers Laroche, de Mouthiers



INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTSKONGRESSE

Geschäftsführender Ausschuss und General Sekretariat :
RUE DE LOUVAIN, 38, BRÜSSEL

GEEHRTER HERR,

Wir haben die Ehre Ihnen, in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des Internationalen Ständigen Verbandes der Schifffahrtskongresse, ein Exemplar der den Hafen von Bordeaux betreffenden interessanten Mitteilung zu überreichen. Selbige wurde durch die Handelskammer dieser Stadt veröffentlicht.

Diese Handelskammer hat unserem Verbands einen Beweis des grossen Interesses, welches sie ihm entgegenbringt, liefern wollen, und stellte gütigst die gewünschte Anzahl Exemplare, zwecks Verteilung an alle Mitglieder des Internationalen Verbandes der Schifffahrtskongresse, zu unserer Verfügung.

Genehmigen Sie, geehrter Herr, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Der General Sekretär,
A. DUFOURNY.

Die Vorsitzenden,
G. HELLEPUTTE,
A. DEBEIL.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



16336

L. inw.

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.



IMPRESSIONS ARTISTIQUES ♣

G. DELMAS ♣ ♣ ♣ ♣ ♣ ♣

RUE SAINT-CHRISTOLY, 10 ♣

BORDEAUX ♣ ♣ ♣ ♣ ♣ ♣

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300275