

Marchands et marchandises en mouvement Qui gouverne les flux ?

Table-ronde du CHEDD
Rendez-vous de l'Histoire de Blois, 8 octobre 2026

Louis Baldasseroni, Anne Conchon, Arthur Emile, Eric Szulman
Modérateur : Etienne Faugier



Introduction

Quai du Port à Marseille, au début du XXe siècle
Archives départementales des Bouches-du-Rhône – 6 Fi 3169 -
Carte envoyée en 1918 avec texte au dos

Louis Baldasseroni

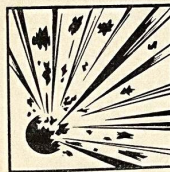
Rapport du Bureau International du Travail sur la classification des marchandises dangereuses, 1952

Archives de la Compagnie du canal de Suez, ANMT

At its Third Session (Geneva, September 1952), the Chemical Industries Committee recommended the I.L.O. to take these symbols as a starting point in its efforts to secure the adoption of a set of danger symbols for the identification of dangerous substances in international trade.

A sa troisième session (Genève, septembre 1952), la Commission des industries chimiques a recommandé au B.I.T. de prendre les emblèmes ci-après comme base de ses efforts en vue de l'adoption d'emblèmes de danger servant à l'identification des substances dangereuses dans le commerce international.

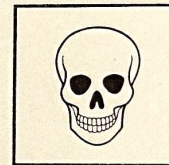
En su tercera reunión (Ginebra, septiembre 1952), la Comisión de Industrias Químicas recomendó a la O.I.T. que empleara estos símbolos como punto de partida en su campaña en pro de la adopción de símbolos de peligro que identifiquen las sustancias peligrosas en el comercio internacional.



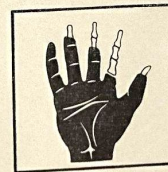
Danger of explosion
Danger d'explosion
Peligro de explosión



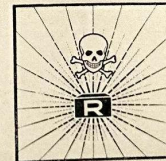
Danger of ignition
Danger d'inflammation
Peligro de inflamación



Danger of poisoning
Danger d'intoxication
Peligro de intoxicación



Danger of corrosion
Danger de corrosion
Peligro de corrosión



Dangerous radiations
Radiations dangereuses
Radiaciones peligrosas

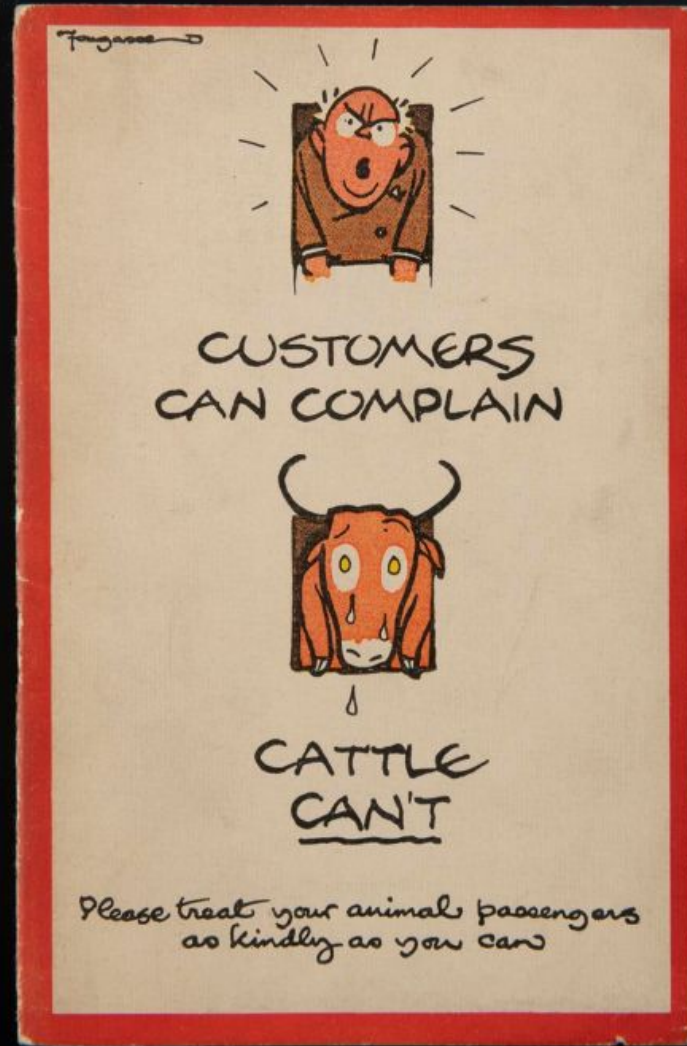
Le transport d'animaux vivants

Arthur Emile

British Railway & Universities
Federation for Animal Welfare

livret distribué aux employés, 1953

(National Railway Museum, York)



Eric Szulman

« Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières et des principaux canaux de navigation, faits ou à faire, dans ce royaume présentée au Roi par les élus généraux des Etats de Bourgogne, le 8 septembre 1782. »

Archives départementales de
la Côte d'Or



Anne Conchon

I. Quelle est dans la commune de le nombre des maisons de commission, l'époque de leur établissement et de leur raison de commerce?

III. Quels sont les objets sur lesquels s'exerce la commission et que les négociants font passer d'une ville à l'autre?

IV. Quels sont les prix de transport, le nombre des jours de route pour les diverses places de correspondance; si ce prix varie suivant les saisons et le nombre de jours pour le voyage?

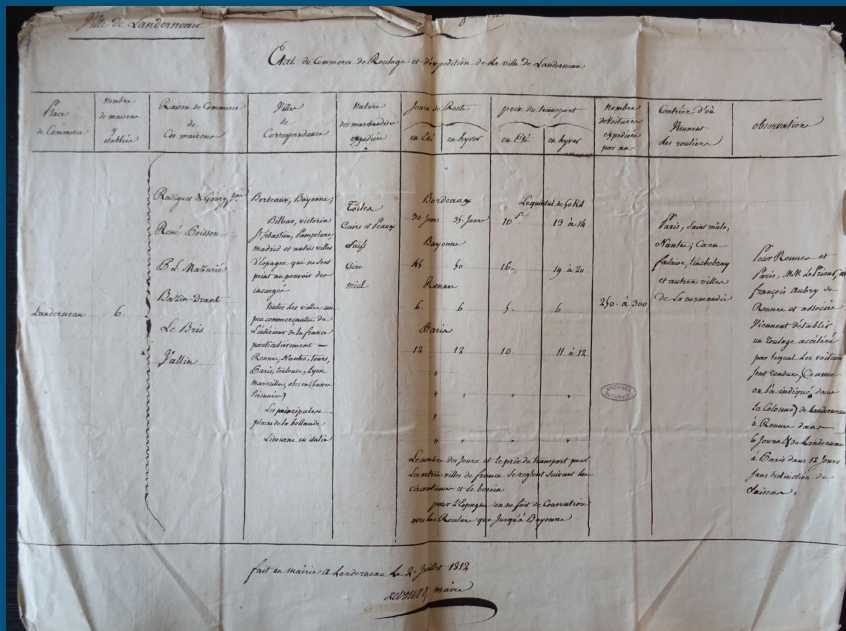
V. JDe quels pays sont les voituriers qui fréquentent ordinairement cette place?

VI. Quel peut être le nombre de ceux qui s'y rendent ment?

VII. Quel est le nombre des bateaux et autres embarcations servant aux transports des marchandises sur la rivière ?

VIII. Quelle est la quantité des marchandises que ces bateaux peuvent recevoir, ce qu'ils coûtent suivant leurs dimensions, où ils se construisent, le nombre d'hommes nécessaires pour les conduire, le salaire des bateliers, les frais annuels de réparations, le terme ordinaire de leur durée?

IX. Quels sont les lieux de destination des bateaux, le prix des transports, la nature des denrées qu'ils portent?



1. Politique et gestion des transports marchands : pluralité des acteurs et diversité des intérêts

Etat et entreprises



ARRÊT DE LA COUR DE PARLEMENT,

QUI ordonne l'exécution d'une Sentence du Bureau de la Ville, & homologue la Délibération des Marchands & Voituriers fréquentans la Rivière de Seine, au sujet des Travaux faits & à faire pour le bien de la Navigation sur ladite Rivière, & autorise l'Emprunt d'une somme de 20000 livres, sous l'hypothèque de la Contribution établie pour le paiement desdits Travaux.

Du 20 Août 1766.

Tarif de Comparaison pour les Prix de Voiture, entre le Bureau du Roulage établi par la femme Des Menageries sous le nom de Roulage de France, et les prix communs de transport, tels qu'ils subsistent et ont eu chez les Commissionnaires de Voitures.

Le Prix de transport par le Roulage de France, arrêté du Conseil du 22 Juin 1777. est fixé à 1^{re} 6^{de} par cent par chaque lieu pour toutes les marchandises sortant de Paris pour quelques villes du Royaume qu'elles soient destinées, et 2^{de} par lieue pour le retour des provinces à Paris.

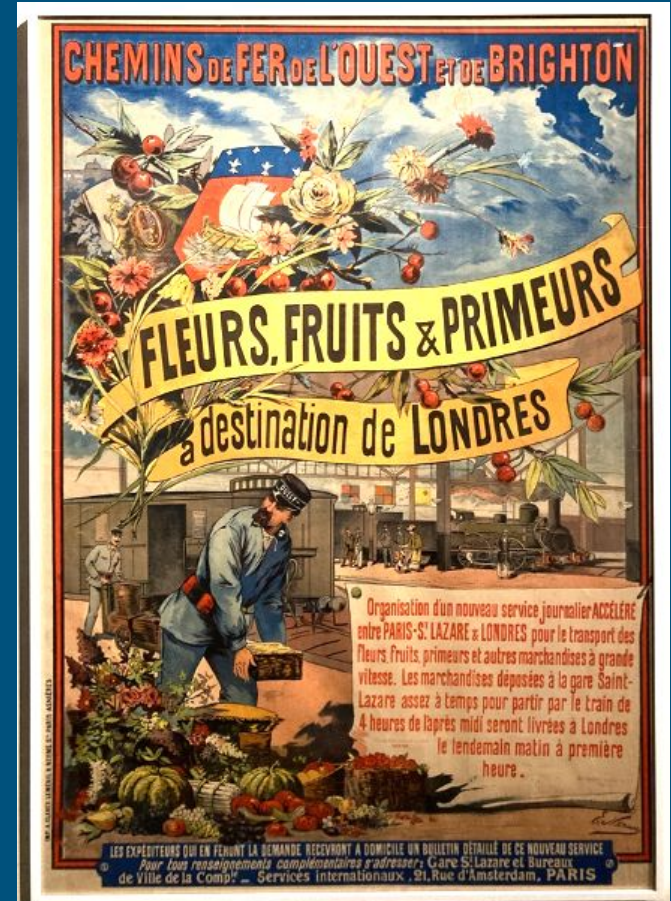
Le prix est présenté pour chaque cent parisiens

Noms des Villes	Lieux distans de Paris	Prix du cent par le Roulage de France		Prix du cent par les Commissionnaires		Les Commissionnaires font meilleur marché par cent	
		Sortant de Paris	Arrivant à Paris	Sortant de Paris	Arrivant à Paris	en allant	au retour
Orléans	48	1 ^{re} 1 ^{re}	2 ^{de} 16 ^{de}	1 ^{re} 18 ^{de}	1 ^{re} 15 ^{de}	1 ^{re} 1 ^{re}	1 ^{re} 1 ^{re}
Tours	57	1 ^{re} 6 ^{de}	3 ^{de} 14 ^{de}	3 ^{de} 10 ^{de}	4 ^{de} 5 ^{de}	1 ^{re} 10 ^{de}	2 ^{de} 1 ^{re}
La Rochelle	94	7 ^{de} 1 ^{re}	9 ^{de} 8 ^{de}	5 ^{de} 5 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	2 ^{de} 1 ^{re}	3 ^{de} 8 ^{de}
Bordeaux	155	11 ^{de} 12 ^{de}	15 ^{de} 10 ^{de}	7 ^{de} 10 ^{de}	9 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 2 ^{de}	6 ^{de} 10 ^{de}
Limoges	78	5 ^{de} 17 ^{de}	7 ^{de} 16 ^{de}	7 ^{de} 5 ^{de}	7 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 16 ^{de}	5 ^{de} 16 ^{de}
Toulouse	169	12 ^{de} 12 ^{de}	16 ^{de} 18 ^{de}	12 ^{de} 10 ^{de}	13 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 3 ^{de}	3 ^{de} 18 ^{de}
Clermont Ferrand	101	7 ^{de} 12 ^{de}	10 ^{de} 2 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 16 ^{de}	2 ^{de} 2 ^{de}	4 ^{de} 12 ^{de}
Marseille	209	15 ^{de} 14 ^{de}	20 ^{de} 18 ^{de}	9 ^{de} 5 ^{de}	10 ^{de} 10 ^{de}	6 ^{de} 14 ^{de}	10 ^{de} 8 ^{de}
Lyon	122	9 ^{de} 3 ^{de}	12 ^{de} 1 ^{re}	6 ^{de} 5 ^{de}	6 ^{de} 10 ^{de}	3 ^{de} 3 ^{de}	5 ^{de} 14 ^{de}
Dijon	73	5 ^{de} 10 ^{de}	7 ^{de} 6 ^{de}	4 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 10 ^{de}	2 ^{de} 6 ^{de}
Béançon	92	6 ^{de} 16 ^{de}	9 ^{de} 2 ^{de}	5 ^{de} 10 ^{de}	7 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 6 ^{de}	2 ^{de} 2 ^{de}
Strasbourg	115	8 ^{de} 12 ^{de}	11 ^{de} 8 ^{de}	7 ^{de} 5 ^{de}	8 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 12 ^{de}	3 ^{de} 8 ^{de}
Nancy	83	6 ^{de} 3 ^{de}	8 ^{de} 1 ^{re}	5 ^{de} 5 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	1 ^{re} 3 ^{de}	2 ^{de} 1 ^{re}
Metz	76	5 ^{de} 14 ^{de}	7 ^{de} 12 ^{de}	5 ^{de} 5 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 14 ^{de}	4 ^{de} 12 ^{de}
Troyes	88	1 ^{re} 17 ^{de}	2 ^{de} 16 ^{de}	1 ^{re} 15 ^{de}	2 ^{de} 5 ^{de}	1 ^{re} 2 ^{de}	4 ^{de} 11 ^{de}
Reims	61	4 ^{de} 11 ^{de}	6 ^{de} 2 ^{de}	3 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 6 ^{de}	2 ^{de} 17 ^{de}
Lille	57	1 ^{re} 17 ^{de}	2 ^{de} 16 ^{de}	2 ^{de} 5 ^{de}	2 ^{de} 10 ^{de}	5 ^{de} 17 ^{de}	4 ^{de} 6 ^{de}
Dunkérque	74	4 ^{de} 6 ^{de}	5 ^{de} 14 ^{de}	3 ^{de} 5 ^{de}	4 ^{de} 10 ^{de}	4 ^{de} 14 ^{de}	1 ^{re} 1 ^{re}
Amiens	84	5 ^{de} 11 ^{de}	7 ^{de} 8 ^{de}	4 ^{de} 10 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	1 ^{re} 1 ^{re}	4 ^{de} 10 ^{de}
Barre	34	8 ^{de} 8 ^{de}	3 ^{de} 2 ^{de}	4 ^{de} 15 ^{de}	2 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 13 ^{de}	5 ^{de} 17 ^{de}
Rouen	52	3 ^{de} 18 ^{de}	5 ^{de} 1 ^{re}	3 ^{de} 5 ^{de}	3 ^{de} 10 ^{de}	5 ^{de} 13 ^{de}	4 ^{de} 19 ^{de}
Caen	32	2 ^{de} 8 ^{de}	3 ^{de} 1 ^{re}	1 ^{re} 15 ^{de}	2 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 13 ^{de}	1 ^{re} 1 ^{re}
Nantes	108	3 ^{de} 18 ^{de}	5 ^{de} 1 ^{re}	3 ^{de} 5 ^{de}	3 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 18 ^{de}	2 ^{de} 1 ^{re}
Lorient	124	8 ^{de} 2 ^{de}	10 ^{de} 16 ^{de}	7 ^{de} 10 ^{de}	8 ^{de} 10 ^{de}	5 ^{de} 12 ^{de}	1 ^{re} 5 ^{de}
Bennes	82	9 ^{de} 1 ^{re}	12 ^{de} 2 ^{de}	8 ^{de} 5 ^{de}	9 ^{de} 5 ^{de}	1 ^{re} 1 ^{re}	3 ^{de} 2 ^{de}
		6 ^{de} 5 ^{de}	8 ^{de} 6 ^{de}	5 ^{de} 10 ^{de}	6 ^{de} 5 ^{de}	5 ^{de} 15 ^{de}	2 ^{de} 6 ^{de}

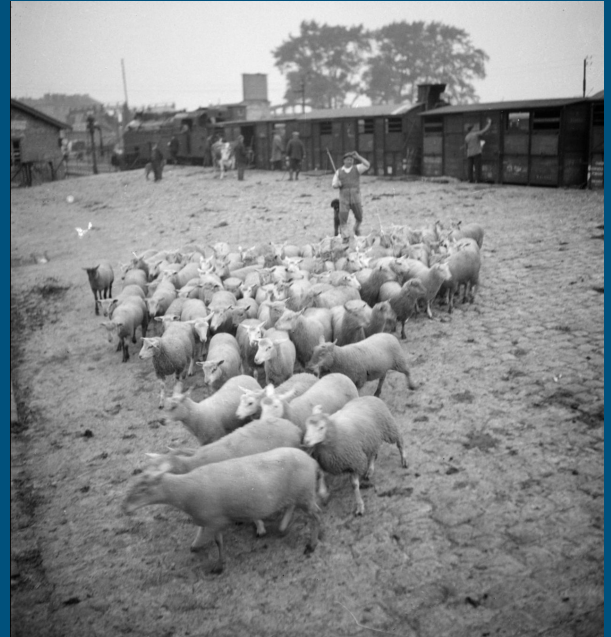
Marchands et/ou transporteurs ?



Briquette de houille manufacturée par la Compagnie des mines d'Aniche, s. d.
(SARDO/SNCF, Le Mans)



Le rôle des travailleurs



François Kollar, *La France travaille*, Paris, Horizons de France, 1931 (Bibliothèque Forney/Ville de Paris)

2. Le rôle de l'Etat dans l'organisation et la régulation du fret

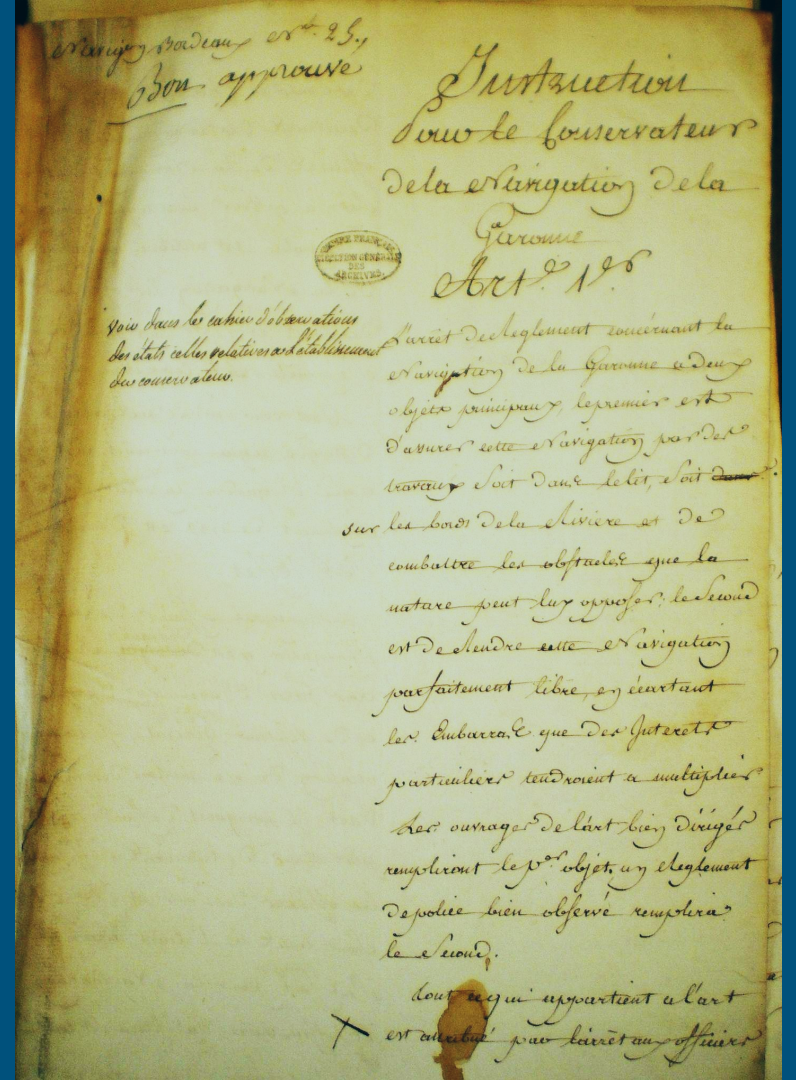
L'instauration d'un conservateur général sur la Garonne : la réponse à une demande des marchands par eau

Instructions pour le conservateur général de la Garonne - 1782



La construction d'un nouveau port au Havre vers 1780 : un projet d'Etat voulu par les marchands ?

Projet de réaménagement et d'extension du port du Havre en 1782





Arrêt du Conseil portant règlement entre les messagers & les rouliers & voituriers du royaume, & les marchands et négociants... (1684 et 1701)

LOIS ET DECRETS

date de parution : 05 NOV. 1995

Arrêté du 31 octobre 1995 portant nomination à la commission interministérielle du transport des matières dangereuses (Matières dangereuses 1995, n° 5)

NOR: EOUT9501708A

Par arrêté du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports en date du 31 octobre 1995, sont nommés pour une durée de trois ans comme membres de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses :

a) Représentant les laboratoires, les organismes de contrôle et les organismes de formation :

M. Andre (Patrick), du Laboratoire national d'essais ;
Mme Meritet (Edith), du Bureau de vérifications techniques ;
M. Michot (Christian), de l'Institut national de l'environnement naturel et des risques ;

M. Le Biannic (René), du bureau Véritas ;
M. Malouines (Philippe), du Groupement des associations de propriétaires d'appareils à vapeur et électriques ;

M. Bernadet (Dominique), de l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports ;

M. Affolter (Bernard), de l'Association pour la prévention dans les transports d'hydrocarbures.

b) Représentant la Société nationale des chemins de fer français :
M. Antoni (Yves), de la direction de l'infrastructure ;

M. Degeeter (Michel), de la direction du matériel.

c) Représentant Voies navigables de France :

M. Gadenne (Jean).

d) Représentant la société Air France :

Mme Soubrier (Paulédith).

e) Représentant les transporteurs, les transporteurs-distributeurs et les loueurs :

M. De Chauveron (Jean), de l'Association française du transport routier de matières dangereuses ;

Mme Poisson (Béatrice), de la Chambre des loueurs et transporteurs industriels ;

M. Macavoy (Jacques), de la Fédération nationale des transports routiers ;

M. Laluc (Philippe), de l'Association française des wagons de particuliers ;

M. Muller (Philippe), de la Chambre syndicale française du commerce chimique ;

M. Hugues (Yann), du Comité des armateurs fluviaux ;

M. Plan (Frédéric), de la Confédération nationale de la distribution des produits pétroliers ;

M. Demesy (Jean-Paul), de la Chambre syndicale des transports pétroliers.

f) Représentant les industries productrices de matières dangereuses :

M. Salomon (Alain), de l'Union française des industries pétrolières ;

M. Chizallet (Maurice), du Syndicat des fabricants d'explosifs et produits accessoires ;

M. Rain (Dominique), de l'Union des industries chimiques ;

M. Blondet (Joël), du Comité français du butane et du propane ;

M. Bertin (Marcel), de la Chambre syndicale des gaz industriels, médicaux et de l'anhydrique carbonique.

g) Représentant les constructeurs de véhicules :

M. Godano (Etienne), du Comité des constructeurs français d'automobiles ;

M. Auffray (Eugène), de la Chambre syndicale nationale des carrossiers et constructeurs de semi-remorques et conteneurs.

h) En tant qu'agents chargés du contrôle :

M. Bourgeois (Pierre), à la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France ;

M. Darmian (Joël), à la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement de Bourgogne.

i) En tant que personnalités qualifiées :

M. Belmain (Marius) ;

M. Gillon (Francis) ;

M. Braun (Jacques) ;

M. Verita (Francis).

Est nommé président de la commission : M. Belmain (Marius).

Est nommé secrétaire général de la commission, avec voix consultative : M. Liedot (Jean-Claude), ingénieur à la direction des transports terrestres.

SY DES HALOGENES & DERIVES



ETUDE DE DANGERS TRANSPORT DE CHLORE

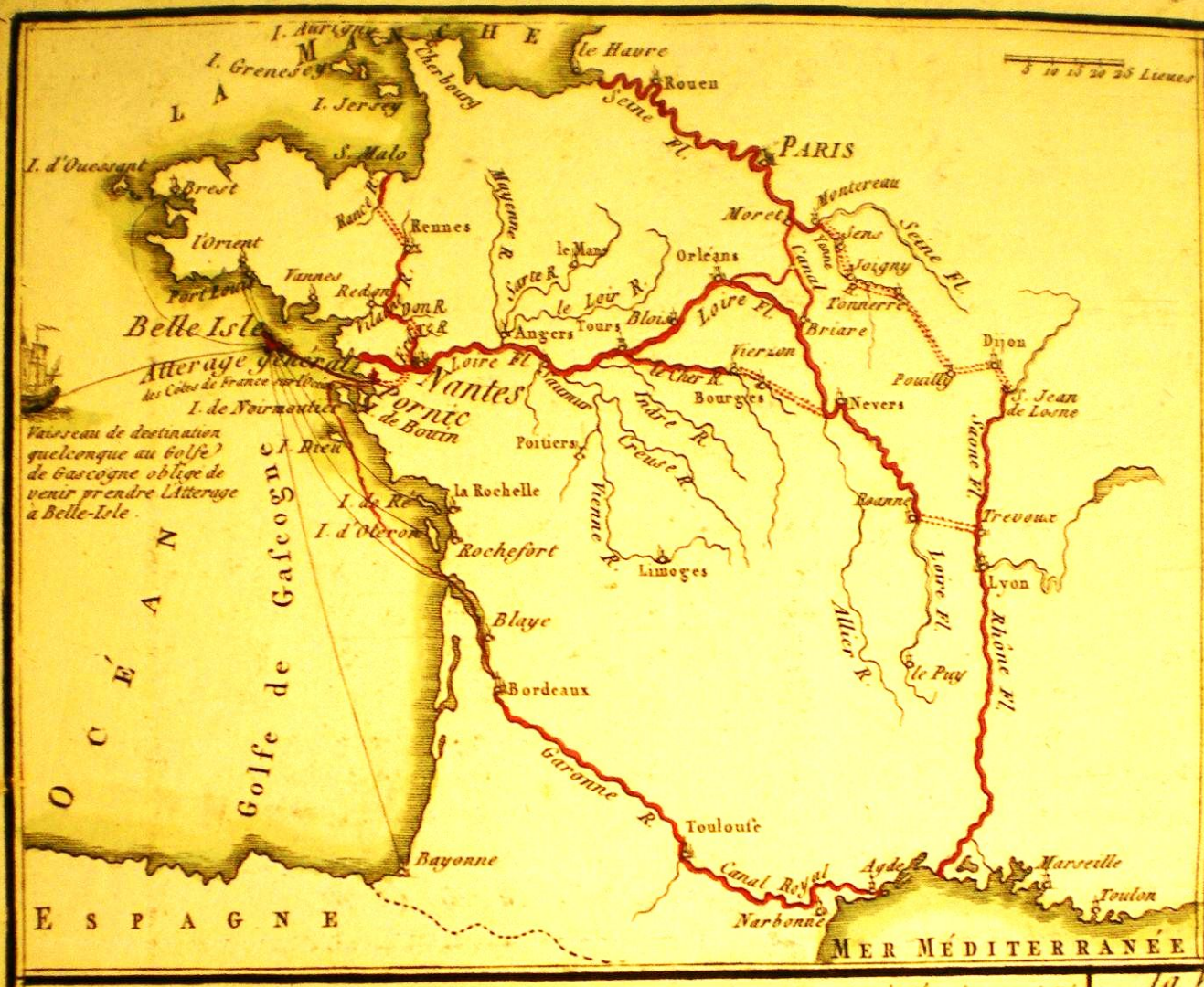
Archives SNCF - SARDO

Archives Nationales, Etude de danger du transport de chlore, Syndicat des halogènes et dérivés, 1988.

3. Structuration des espaces : réseaux et échelles

**Le contournement de
l'embouchure de la Loire : un
enjeu multiscalaire et
intermodal**

Encart figurant sur la carte d'un projet de
nouveau port et d'un canal de
contournement de l'embouchure de la
Loire à Pornic (1786)



Des espaces et des infrastructures sous tension

34

REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Pour assurer : **l'ÉTANCHÉITÉ** absolue, la **PROTECTION** contre les intempéries, les eaux agressives, les fumées de locomotives, etc.

des

CONSTRUCTIONS

de tous genres

Bâtiments (Toitures, planchers, fondations)
Ponts - Viaducs - Tunnels
Passages souterrains, Fosses, etc..., par

le MAMMOUTH - le POROLITHE
l'VEEOL - la CALFATINE, etc...

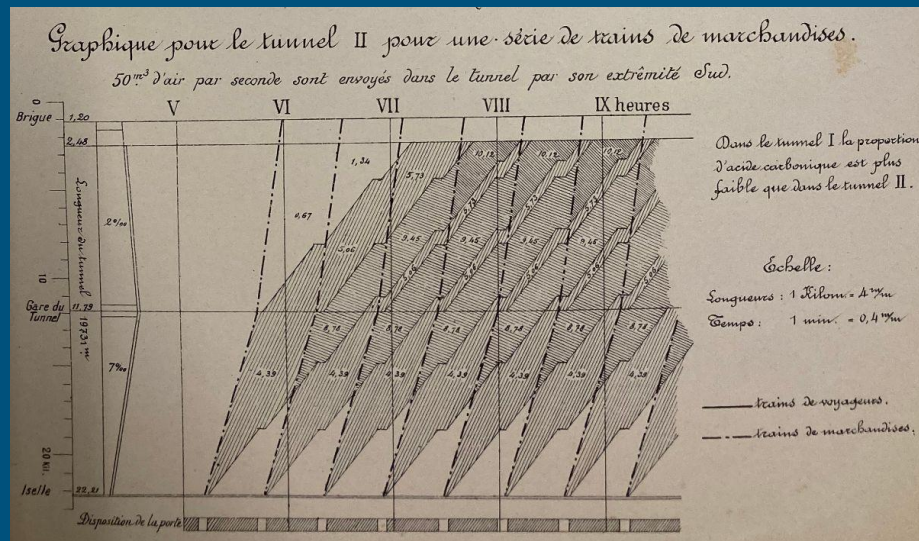
adressez-vous aux :

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS
STRASBOURG

PARIS : 25, rue Tronchet - LILLE : 60, rue de PARIS - TOULOUSE : 9, rue St-Antoine du T



Revue générale des chemins de fer, octobre 1930



Tunnel du Simplon, ventilation, annexe au projet de 1893 (Archives cantonales vaudoises, K IX 204/173)

EN VIGUEUR A PARTIR DU 15 MAI 1969

HAZARDOUS
MATERIAL

TRANSPORTATION REGULATIONS AT THE PORT OF NEW YORK AUTHORITY TUNNEL & BRIDGE FACILITIES

**EFFECTIVE
MAY 15, 1969**

TUNNELS HOLLAND ET LINCOLN

LYON SOCIETE

MERCREDI 19 JUN 1990

La politique de l'autruche

attestation remise après une formation déjà suivie par les conducteurs de camions-citernes devant, selon les mesures prises par Michel Delebarre, entrer en vigueur dès le premier juillet. "En fait, une dérogation la rendra obligatoire à partir du 31 décembre", remarque-t-on à la Direction départementale de l'Équipement. On recule, pour mieux sauter.

Quant au projet de suivre les camions par satellite, expérimenté dans le Nord de la France, il devrait être abandonné en raison de son coût financier élevé. Pour les aires de stationnement, le problème réside dans le fait qu'il

nement, le problème reste entier si l'on ne n'y a en aucune à Lyon. A la Direction départementale de l'équipement, on explique qu'« en principe, il n'y a pas d'interdiction pour le repos et le repas des conducteurs car, sur la région, aucun emplacement n'est prévu pour le stationnement des camions transportant des matières dangereuses ». Seul impératif impossible à respecter en ville: le stationnement à dix mètres minimum d'un immeuble. Il y a bien un vague projet de construction d'une aire de stationnement de cinquante

places auprès du futur contournement. Est qui "occuperait alors un terrain cher et beaucoup de place, l'écart entre les véhicules devant être de cinquante mètres selon la réglementation", fait-on remarquer à la Direction régionale de l'équipement. Avec de tels arguments, on peut comprendre que le projet a peu de chance d'aboutir.

On mise donc sur les entrepôts pour cacher ces camions, qui ont aussi pour but de voir le temps du week-end, belle période pendant laquelle on ne devrait pas les rencontrer sur la voie publique. On ne devrait pas non plus les rencontrer sous les tunnels de Fourvière et de la Croix-Rouge, notamment Dougnet, l'ancien

Croix-Rousse en semaine. Pourant, il est bien

On ne devrait pas rencontrer de camions sous les tunnels de Fourvière et de la Croix-Rousse en semaine. Pourtant, les conducteurs font parfois une pause avant de les emprunter, histoire de se délester de signalisations trop voyantes, connu que les conducteurs font parfois une pause avant d'emprunter les tunnels, histoire de délester les signalisations trop voyantes, connu que les conducteurs font parfois une pause avant d'emprunter les tunnels, histoire de délester les signalisations trop voyantes,

[illegible]

LUCIE BOURMAUD

QUAIS

Les riverains croisent les doigts

Chaque jour, des millions transportent des marchandises dangereuses et des déchets sur les quais de Saône-et-Loire comme dans l'axe rhodanien ou d'autres grands axes verains comme la Seine-Saint-Denis. L'inquiétude est grande face à un fatalisme d'

[illegible]

en attendant le confinement

De l'autre côté du canal, dans le sens nord-sud, on ne remarque pas d'insécurité, mais une certaine inquiétude et un peu moins fataliste. Le sujet est fréquemment abordé de réunions dans le 1^{er} arrondissement. « Les habitants du quartier de Vaugirard ne sont pas satisfaits de leur situation, mais ils ne font que se plaindre. Ils ne sont pas satisfaits de leur situation, mais ils ne font que se plaindre. Ils ne sont pas satisfaits de leur situation, mais ils ne font que se plaindre. »

MARIE CABALLERO

Pour l'instant, il n'y a pas eu d'accident en ville, mais les gens ne sont pas très rassurés et préféreraient voir passer les poids lourds ailleurs qu'en pleine ville.

Mais, pour tous ces commerçants, le passage des camions est inévitable.

Merci pour votre attention !



Berliet TBO 15 6x4, Transport Jean Didier à Lyon, bateau Petit Pierre, 1965, Fondation de l'Automobile Marius Berliet - Lyon - France