

juillet 1879

62. 46



Commission

relative au Classement et à
l'amélioration des voies navigables.



Commission des voies navigables
Séance — Procès verbal

La séance s'ouvre à 3 $\frac{1}{2}$ sous la présidence
de M^r Dufresne Doyen d'âge —

M^r Curmiot remplit les fonctions de secrétaire.

Étaient présents 16 M^s. Dufresne, Paris, Krantz, Varray
et Bellot, ~~Jourdain~~, Huguet, ^{Dupuy} Curmiot.

M^r Dufresne et M^r Curmiot sont maintenus dans leurs fonctions
le Bureau étant constitué, la Commission examine la procédure
à suivre par le Bureau —

M^r Krantz émet l'avis qu'il y a lieu de se livrer à un examen complet
des projets, demain à relever au besoin les erreurs ou les omissions de projets.

M^r Dupuy de Lôme estime qu'un point de vue économique la question des
voies navigables est au moins aussi importante que celle des chemins de fer —
Il est important de relier ensemble les différents vallées, de faciliter le
transport et d'abaisser leur prix de revient — c'est un moyen de fournir
du fret aux navires — exemple le chenal de Chéil qui se jette en Rhon.

M^r Krantz appuie l'opinion de M^r Dupuy de Lôme — L'amélioration de la
navigation aura pour ^{effet} réduction du cabotage —

M^r Curmiot estime que le développement des canaux sera plutôt
favorable qu nuisible à l'industrie des chemins de fer — et qu'il
est très regrettable devant les vis hostiles à ce développement.

M^r Varray insiste sur ce point et rappelle les erreurs économiques qui
ont accompagné la construction de premiers chemins de fer, et les vaines
propositions qui ont été faites, d'établir le chemin de l'Est dans le canal
en construction — Il faut que les deux voies soient voisines et par que
juxtaposées — Il est indispensable aussi que les échanges soient
facilités entre le nord et le midi — On arrivera au canal du Rhône
lorsque l'on aura fait le canal de l'Est, le canal du Rhin à Lyon.

Il faut aussi prendre l'accord ambassadeur de la Jarosse —

M^r Krantz dit qu'il regrette d'avoir vu approuver le projet d'amélioration
du Rhon et présente quelques observations sur le régime des rivières —

Les péniches du Nord n'osent pas descendre Rhône, en
 cas de accidents de toute nature peuvent se présenter —
 M^r Dupuy de Lôme dit qu'à son avis, il faut accepter les amendements
 des marchandises à Lyon, transbordement qui sera peut-être plus
 économique que la navigation par canaux —
 La discussion continue sur les questions économiques que touche l'établissement
 des canaux —
 Le canal sera le véritable adversaire du monopole des chemins de fer

La commission s'est réunie au Samedi Soir à 1 heure à Versailles.
 La séance est levée à 4 1/2
 Le Secrétaire
 Curmy

Procès verbal de la séance du 19 juillet

- La séance ouvre à 1 1/2 sous la présidence de M^r Dupuy de Lôme
- M^r Krantz estime que le projet doit être complété demain à
 comprendre le canal de Vitzy à Montargis (grande ceinture)
 - M^r Curmiot pense que le projet doit être voté tel quel, sauf
 à imposer au ministre l'obligation de présenter à bref délai
 des projets complémentaires —
 - M^r Krantz insiste sur la nécessité d'une étude plus complète
 et définitive —
 - M^r Courcier appuie les raisons données par M^r Curmiot
 - M^r le g^d Billot expose qu'il a reçu de son bureau le
 mandat de voter le projet et de lui présenter l'approbation —
 - M^r Krantz revient sur son opinion et réclame l'ajout d'un
 canal supplémentaire —
 - M^r Huguet pense qu'il y aient danger à accepter des
 amendements —
 - M^r Paris exprime le désir d'attendre le Ministre —
- La discussion continue. On propose de renvoyer les rapports
 (On demande en outre la délibération du Conseil général des
 Ports et Chaussées concernant les décrets de l'Etat)

Le dépouillement des cartes donne le résultat suivant —
 M. Curvet donne Rapporteur. par 3 voix M. Krantz 2 et Villotin
 blancs
 la séance est levée à 2^h 10'

Le Secrétaire

Curvet

Procès verbal de la séance du 21 juillet

La séance s'ouvre à 2^h sous la présidence de M. Dufresse.

Tous les membres de la commission sont présents
 M. le Ministre et M. le Directeur des Routes et de la Navigation
 sont présents à la séance —

M. Krantz insiste sur l'utilité du canal reliant Vitry-le-François
 à Montargis — 1° au point de vue stratégique — 2° au
 point de vue commercial pour relier l'Est et l'Ouest de
 la France — L'ensemble est d'une construction facile, ce
 projet avait été en 1829 l'une des préoccupations de Bresson
 comme grand art de traversée —

M. Krantz demande instamment que cette ligne soit classée
 parmi les principales lignes —

M. Varroy demande la définition moins nette : de Vitry le
 Français à un point du bassin de la Loire ^{à déterminer} demandant à
 être en communication avec les ports — mais aussi demandant
 à se relier au bassin de la Garonne. Les échanges entre
 Nantes et Nancy sont moins abondants qu'entre Nancy
 et Bordeaux — Les études futures détermineraient d'ailleurs
 la navigation de l'Est ~~se fait par~~ par une jonction entre
 l'Est et la Garonne — Il est bon d'ailleurs d'avoir des normals
 et non de parallèles au littoral —

M. le Ministre acceptant la définition de Vitry le Français
 à un point du Canal de Briare —

M. Varroy pense qu'il ne faut pas viser Nantes, mais les
 produits industriels du plateau central et brichanges
 avec ce plateau et avec le midi — Il admettait

Bassin de la Loire

« Vity à Troyes et au canal de Briare »
 Les forts de l'Est vont vers l'aller - ~~est~~

M^r Roussseau pense que la désignation ne peut pas être
 donnée quant à présent -

M^r Dupuy de Lôme insiste pour que l'on statue dès
 à présent sur la direction Vity - Bordeaux - Est au bassin
 de la Garonne.

M^r le Ministre accepte Vity - Joigny - Canal de Briare

M^r Vannoy pense que la désignation de Montargis
 doit être évitée parcequ'elle entraînerait ou engagerait
 la question du train par Saumur -

M^r Krautz insiste sur l'opinion qu'il a exprimée -

M^r Dupuy de Lôme renouvelle ses observations en faveur des
 canaux perpendiculaires au littoral - avec des liaisons au
 centre -

M^r le Ministre dit que la question est entièrement résolue.

M^r Cuvrot émet l'avis que l'on peut indiquer dans
 le rapport la solution la meilleure, aux yeux de la Commission

M^r le Ministre propose la forme : de Vity au Canal
 de Briare par Joigny

La discussion continue entre MM Krautz - Vannoy - Cuvrot -

M^r le Ministre juge qu'il n'y a pas utilité à indiquer les
 points contestés - Il accepte que le vœu de la Commission
 donne lieu de s'ajourner à un engagement de présenter
 un projet ferme à la prochaine session - Le rapport
 relatant l'engagement pris par le Ministre, après explications

M^r Dupuy de Lôme insiste sur l'utilité du projet au point
 de vue du commerce maritime - transports à très bon marché

- Il demande la suppression des droits de navigation -
 on pourrait obtenir les transports à moins de 1 cent par tonne et par kilomètre

M^r Krautz explique son opinion sur les caractères comparés des
 chemins de fer et des canaux -

M^r Hugues appelle l'attention de la Commission
 sur l'utilité d'un canal de Boulogne à St-Omer
 Boulogne descendrait pour les transports sur terre
 le port le plus économique - Il demande que M^r Blumenthal ait l'air
 M^r Roussseau : La jonction du port de Boulogne

+

+

avec le réseau des voies navigables sera peut être jugé
nécessaire, mais on ne pourrait pas le résoudre qu'après
en l'absence d'études sérieuses -

+

M^r Krantz : au sujet du canal des grandes Eaux del qu'il
y aurait un avantage considérable à la construction d'un
canal, au point de vue de l'exploitation de forêts - L'Etat y
aurait un intérêt énorme - (forêts domaniales - voir Crapponde
M^r Duprat)

M^r Dupuy de Lôme = les minerais d'Algérie à Marseille
parviendront 9^e au rayon 20 à 22^e

La chaux de Oheil va au Japon pour 90^e la tonne
et l'une des grandes raisons de la fortune des anciens ports était
leur proximité dans les terres. Il faut prolonger cette avance
en faisant aux ports le plus grand tirant d'eau possible -

M^r Krantz fait une observation au sujet des lignes
secondaires qui débouchent dans les canaux principaux.

M^r le ministre dit qu'après le canal de S^t Didier à Wang
on a prescrit l'uniformité des ouvrages -

+

M^r Krantz insiste pour que dans le rapport on dise que
tout canal qui vient s'embrancher sur un autre ait la
même section des ouvrages -

M^r Varray demande que l'on examine l'utilisation des
canaux de navigation pour l'irrigation - on peut ne pas
aggraver ^{les grands débits de} la navigabilité quand le niveau ne dépasse pas 0,10
Insister dans le rapport un vœu dans ce sens - M^r le Ministre
accepte - et dans l'intérêt des pisciculteurs dans les réservoirs

M^r Krantz dit que sur le canal de l'Ourcq on a 20 à 22^e
quand il s'agit de niveau à pente forte, à débit variable, il
faut canaliser la traversée -

La séance est levée à 4^h
on se réunira ce Vendredi suivant à 2^h

de Sévigné
Lumery

(voir l'ouvrage de M^r Péreire)

Procès verbal de la séance du 25 juillet

La séance s'ouvre à 2^h sous la présidence de M. Dufrene
M. Guarnier donne lecture du rapport préparé au nom de la Commission
celle-ci adopte le rapport sauf deux ou trois points qui seront
dijetés à nouveau le lendemain à 1^h
La séance est levée à 2^h 1/2

Le Secrétaire

[Signature]

Séance du 26 juillet 1879

La séance s'ouvre à 2^h sous la présidence de M. Dufrene
M. Guarnier donne lecture des parties ^{du rapport} ~~du rapport~~ arrêtés dans la séance
précédente -

Le rapport est définitivement adopté
La séance est levée à 2^h 1/2

Le Secrétaire

[Signature]

longueurs —

Le jour de Samedi 22 mai 1880.

La Commission s'est réunie à 1^h⁴ sous la présidence de M^r Dufresne.
 Était présents M^l Dufresne, Président; Curmiot, Secrétaire, Pourmieu (Casimir)
 Dupuy de Lôme, Mémoires (ce dernier remplaçant M^r Varron)
 La Commission prend connaissance de l'Exposé des motifs et après explications
 fournies par M^r Curmiot, elle décide que le prochain séance aura
 lieu Vendredi à 1^h renvoyant à cette date la nomination
 du rapporteur

La séance est levée à 1^h⁴

Le secrétaire

Curmiot

Le jour de 28 mai 1880

La séance s'est tenue à 1^h⁴ sous la présidence de M^r Dufresne
 Était présents M^l Dufresne, Président, Curmiot, Secrétaire,
 Pourmieu (Casimir), Dupuy de Lôme, Huguier, Mémoires, Paris
 et Krantz

M^l Paris et Krantz soulevaient une objection concernant la compétence
 et l'existence de la Commission. Ils estimaient que la Commission a déposé son
 rapport et que son œuvre est terminée

M^r Pourmieu propose que l'on continue l'examen du projet spécial dont la Commission
 est saisie, sauf à soumettre au Sénat l'objection soulevée. M^r Paris
 appuie cette proposition.

Il propose de soumettre au Sénat la question suivante :

« Le Sénat sera consulté sur le point de savoir s'il regarde la Com-
 mission des Vies navigables comme n'ayant pas épuisé son mandat et si c'est
 dans cette pensée que le Sénat lui a renvoyé 1° le projet de loi relatif
 à l'abaissement du seuil de Paris 2° le projet de loi relatif au canal
 du Rhône à Cambrille »

La séance est levée à 2^h

Le Secrétaire

Cuvier

Séance du 10 Juin 1880 x

La séance s'ouvre à 2^h 29' sous la présidence de M. Dufrene.
M. le Colonel Meinardi demande que dans le rapport on insère une invitation au
Conseil municipal de Paris de s'occuper de directives d'égouts, un point de vue
de l'atténuation.

M. Krantz estime que la question peut être résolue par l'irrigation des terrains vagues.
Débat de la fin et de Germain.

Après le vote sur le projet M. Krantz donne son adhésion, en faisant ressortir les sacrifices faits
parville de Paris.

M. Dupuy de Lôme insiste sur quelque doute sur l'utilité d'un tirant d'eau de 3^m
à Paris. Il attache beaucoup plus d'importance au canal de Lancarville.

M. Cuvier pose la question de savoir si la subvention de 7 millions
paraît suffisante à la Commission.

M. Krantz propose d'adhérer au projet - M. Paris également.
La Commission conclut à l'approbation.

M. Cuvier est nommé Rapporteur.

M. le Président appelle l'attention de la Commission sur les demandes
d'audition formulées par la Chambre de Commerce de Rouen et de Havre.

La discussion s'engage sur les conditions générales du canal de Lancarville.

Mardi à 9^h 1/2 la séance se termine à Rouen sur l'ordre de M. Cuvier.
La séance est levée à 3^h 1/4.

Le Secrétaire

Cuvier

x États présents: M. Dufrene, Président, Cuvier Secrétaire, Paris,
et Meinardi, Dupuy de Lôme, Krantz et Hugues.

9

Le 16 Juin 1880

La séance s'ouvre à 10 heures sous la présidence de M. Dufresne
Membres présents: M. H. Dufresne, Président; Curriot Secrétaire, Krantz
Dupuy de Lôme, Huguet, et C. L. Mézières —

La Commission de la Chambre de Commerce du Hâvre est introduite.

Prémier port égaleme à la débouchée. M. H. Roussier et Bellot-
M. Mallet, Président de la Chambre de Commerce à la parole —

Arguments en faveur du projet: L'importance croissante du Hâvre —
Commerce — en poids 2 200 000 tonnes en poids.

Le développement pourrait être desservi plus rapide — Hambourg et Anvers
l'ont dépassé, à cause de la supériorité de ^{leur} voies d'eau, chemins de fer et canaux.

Depuis 1864 à 1879 — on passe de 220 000 tonnes à 207 000 — par suite
la navigation fluviale joue donc au Hâvre un rôle insignifiant —

La supériorité d'un port tient aux facilités d'accès à l'estuaire, et aux
facilités d'exportation — Un seul chemin de fer, et l'estuaire difficile
de la Seine — Conséquences: une grande irrégularité dans l'écoulement et de
nombreux ports de berge — Nécessité de transbordement et d'un tonnage matériel.
Il y a perte en poids et en valeur pour la marchandise —

Le Canal de Suez est complètement indispensable de l'amélioration de l'estuaire
entre Paris et Rouen — La Seine pourra ^{alors} députer aux chemins de fer un élément
important de trafic — On pourra faire des péniches plus grandes, un matériel
nouveau entre Paris et le Hâvre — si on passe l'estuaire avec un
matériel moderne, si le canal est fait, on prendra un matériel officiel bien
plus économique — On économisera, capital initial, et atténuera les caprices,

— Position exceptionnelle du Hâvre — Accès facile et beaucoup d'eau.
un port dans ces conditions est supérieur aux ports de rivière. Par le dernier bord
difficulté et accès à Hambourg, Anvers, Bordeaux Rouen, ~~un~~ port de
depuis pour monter et descendre les rivières (?) — On a une économie de temps pour
les grands bateaux transatlantiques —

Le Hâvre pourrait devenir le premier port du continent — la Chambre
de Commerce est prête à tous les sacrifices pour arriver à ce but.

(Jamais le Hâvre ne fait d'opposition aux travaux exécutés dans
l'estuaire de Rouen, elle s'oppose seulement à ce qui pourrait apporter
un dommage direct et matériel — De la part de Rouen, opposition ^{propre}

à Rouen sur 145 000 tonnes d'importation, 40 % de matières premières
poids multiples, matériaux à bâtir, soies etc

au Havre sur 280 000 tonnes ou 3200 tonnes de matières premières

Le Havre a de grands entrepôts, c'est un marché qui ~~répond~~

à Rouen, il n'y a pas d'entrepôts

Le Havre demande la faculté de recevoir du fret de sortie - Les matières premières

Pour le fret d'entrée, il y a une seule ligne dont le tonnage est 1200 000 tonnes

Péniches - Expériences faites - on a fait des travaux de consolidation, mais
ces travaux ne sont rien 1000 à 1500^t pour 12000^t

on compte 5% intérêt, 5% amortissement, 3% assurances - et

l'avantage de la péniche, c'est qu'elle sert de magasin - Locations varient

de 10^t à 20^t par jour - Avec une manutention insignifiante on met en sac

dans la péniche, on remue la péniche et on l'envoie ensuite à destination

Aujourd'hui, on met en sac, on se charge sur le quai et on paie un

magasiniage - Une différence de 1^t par tonne peut détourner un courant

d'affaires -

Après égal de transport, on s'économise sur le transport, et sur le bit -
- La manutention est plus facile - le matériel des péniches sera ~~facilement~~

ii Dupuy de Lôme estime que le canal est utile au point de vue des
intérêts généraux français - Il pose la question de savoir si c'est convenable
- au point de vue des intérêts généraux - D'approfondir le canal à S.^o J. entre le Havre et
Houllem

iii Mallet dit qu'il conviendrait de grouper autour de lui beaucoup
d'industries pour développer le fret d'entrée et de sortie -

Le Havre a besoin de défendre un long front de plaines et l'on sera
en 20 ans comme d'établissements industriels - Il en résultera un profondément
des bassins du Havre, avec des frais de manutention et de ~~conservation~~ très
économique.

Le Canal donnera-t-il au Havre une importation de charbon français?
Si on donne suite au grand projet du canal de Nord, peut-être le charbon
français repoussera-t-il le charbon anglais jusqu'au Havre - surtout si
les pénichiers prennent un fret de retour peu élevé -

Sur la question Venetian, M^r Bellot donne certaines explications -
 Le niveau du canal sera constant - Les tates a B/H seront fixés ^{à l'usage de l'hydrogène}
 Il y aura des enrochements à raison de 2^m par mètre courant. Ces enrochements
 sont destinés à couronner la banquette de battage -
 Le canal tiendra évidemment l'eau -

Sur la saillie en rivière. M^r Maury, Dupuy de Lôme et Cournot demandent
 si on ne peut pas repousser l'entrée en supprimant la saillie -
 M^r Mallev dit qu'il est très incommode à la navigation entre Le Havre et Rouen
 et qu'il n'y a pas de plan d'eau possible.

M^r Bellot dit que la saillie est nécessaire pour les péniches -
 M^r Cournot estime qu'il faudrait repousser l'entrée vers l'amont
 La séance est levée à 11^h 1/2

Le Secrétaire
 Cournot

Séance du 18 Juin 1880

L'Assemblée s'ouvre à 9^h 3/4 sous la présidence de M. Dufresne
Etants présents: M. Dufresne, Président; Curruot Secrétaire; Krantz,
Meunier, Huguet —

M. le Baron et les délégués Rouennais ont introduits —
M. le Baron demande que le projet soit repoussé, au nom de l'intérêt
général du pays —

Il rappelle les travaux d'endiguement exécutés sur la Seine — et l'augmentation
du tirant d'eau qui en a été la conséquence. Les navires de fort
tonnage sont arrivés à Rouen — le tonnage a passé de 800 mille tonnes
à 1200 mille —

Les digues faites à Tetevent, par de faux Tentevin, des seuils se
forment, des sinistres ont eu lieu —

On commence bien à réparer les digues, mais on ne veut pas les
prolonger, parceque dit-on, les digues peuvent contribuer à
l'assèchement profond aux abords du Hâvre (avis de M. Estignard ^{ingénieur})
Pour demande que le travail de prolongement des digues soit continué —

Au lieu de cela on projette le canal de Cancaleville pour faire
arriver les péniches au Hâvre. Les marins croient que le passage des
péniches entre Ducloux et Cancaleville ne peut pas avoir lieu sans danger.
Les expériences faites à cet égard ont été accompagnées de précautions telles
qu'on ne saurait pas les regarder comme concluantes.

Le Hâvre réclame un complément de feu de vote qui se
passerait par le Hâvre que par la Seine. Le feu devant le Rouennais ne
peut pas se passer, Rouen en manque) et l'arrêt du passage.
Le feu devant Rouen manque partout — c'est la seule justification du canal.

L'estacade projetée aurait pour conséquence de provoquer un déplacement
du chenal — Cette estacade serait un obstacle à la navigation
de la Seine — Il y aurait un emploi plus fructueux à faire des deniers
de l'Etat en améliorant la Seine —

M. Curruot demande si, l'estacade étant enlevée, les objections
resteraient —

Un membre de la délégation répond que si l'estacade n'existant pas

Rouen serait désintéressé - Toutefois, s'il en avait un autre membre, l'eau du fleuve se ~~revenirait~~ à l'alimentation du canal et cette eau serait perdue pour le charbon -

M. Vauthier dit qu'en effet la seule objection est l'estacade des bateaux vis-à-vis de la gare de Rouen -

Le canal est-il destiné à améliorer le trafic de l'Haïre?

L'importance de deux quelques mots à cet égard -

Le Haïre manque de fret de sortie. C'est le sort de tous les ports français - Les conditions offertes au Haïre par le chemin de fer sont des plus avantageuses.

ce qui suffit à expliquer le peu d'intérêt de la voie navigable -

Le plateau est transporté de l'Haïre pour un peu plus de 2^e par tonne et par kilomètre -

Les avantages poursuivis par le Haïre sont une chimère.

Les bateaux de rivière n'ont jamais atteint Caudebec -

Il compare Rouen = Amiens, Gand = Paris, Brossines = l'Haïre. La batellerie fluviale ne dépasse pas Amiens, elle ne doit pas dépasser Rouen -

Le mascaut ferait chavirer les bateaux de fleuve. Au lieu de ~~l'actuel~~ canal - on ferait la descente en deux temps - Il y a là une difficulté technique sérieuse - On aura besoin de bateaux pontés -

Le fret par bateaux pontés est de 2^e par tonne entre Rouen et l'Haïre. On espère arriver à 1^e par tonne - cela ne paraît pas possible.

(Rouen se fait le défenseur de intérêts généraux à l'étranger)

M. Vauthier examine ensuite les difficultés d'exécution, et l'économie de la dépense -

Au cours de l'instruction, on a pensé qu'on pourrait faire un canal navigable maritime - on a remplacé l'écluse fluviale par une écluse maritime -

On a supprimé les passages par dessus - Donc il faudrait faire une nouvelle enquête -

Il faut songer aux dépenses de l'entretien, à la variabilité du littoral dans l'estuaire - On envisage les crédits affectés au balisage - On devrait pouvoir obtenir pour chacun des deux ports le maximum d'aptitude fonctionnelle possible. Mais il faut pénétrer le plus loin possible dans l'estuaire de tous.

Hydro-économie

La séance est levée à 11^h
Le Secrétaire

Curry

Séance du 22 Juin 1880

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 sous la présidence de M. Dupresne
Présents MM. Dupresne Président, Curriot Secrétaire, Krantz, ^{et} Meminidi,
Duguay de Laune, Abuyet.

MM. les membres de la Chambre de Commerce de Rouen sont introduits
M. Duchemin ^{présente} un mémoire cherchant à faire ressortir les inconvénients très graves de l'estacade
projetée en Seine - sur pied d'un mouillage très important, celui de Badicatelle.
Le vent pourrait pousser les navires contre cette estacade. Les navires de
1100 - 1200 tonnes de jauge ne pourraient évoluer que dans une grande largeur
au moment de perdre la voie -

Si l'on faisait une chose pratique on prolongerait le canal jusqu'à Villequier,
atteignant ainsi une partie convexe au lieu d'aboutir à une partie concave.

La navigation de Paris aussi bien que celle de Rouen est intéressée à la
suppression de l'éciuil projeté.

Le mouillage de Badicatelle s'étend en face de Lillebonne, serait probablement
utile à la navigation fluviale, pour faire plus aisément passer les
navigation fluviale -

La Commission estime que le canal tel qu'il est ne servira pas à la
navigation fluviale. M. Curriot demande si, en le prolongeant jusqu'à Villequier
le canal servirait utilement - La réponse à cette question est douteuse, elle se
résume en ceci que ~~l'Administration~~ ^{l'Administration} principale des Rouennais cherche surtout à éviter
l'éciuil projeté - or que peu leur importe le point où aboutit le canal - L'écluse
maritime n'est pas demandée -

Sur le point de vue commercial, le déposant ^(M. Duchemin) estime que le chemin de fer
suffit - "il n'y a pas de voie navigable qui coûte autant de 2,5 "

il faut en outre tenir compte des délais, des agouplements -
Le chemin de fer donne à l'exportation des conditions plus avantageuses - aussi
à l'importation - L'Etat a bien fait en outre de charger 5000 francs par wagon

Autres de 250 ^{tonnes} - un péniche - Déjà les bateaux à vapeur ont pu à l'aller que fissent un effort sur péniches - ?

M^r Cortès dit qu'il ne s'agit pas de rivalité et de concurrence - Chacun peut se développer sans préoccupation ^{locale} d'aucune espèce. Il faut viser surtout la concurrence étrangère -

Le canal projeté a-t-il une utilité réelle ? On compte sur le fret des routes - ?

Normandie se développe, il a paru de 45000 T à ~~Paris~~ 1874 mille en Rouen - Les navires s'arrêtent sur l'est -

Les péniches s'arrêtent à de grands dangers - Elles ne seraient pas au 16^{ème} ans lorsqu'elles rencontreraient à Rouen 24 à 5000 navires partant sur l'est vers la mer -

Le commerce commercial à Rouen est en voie d'accroissement, et faut sauvegarder ces résultats, et ne pas les compromettre - On les compromettrait par l'estacade, et l'Hydrochef et la Seine a signalé le danger, on n'y a pas répondu -

~~M^r Cortès~~ M^r Cortès fait observer que l'on ne veut pas que les digues, que peut être l'estuaire serait d'un accès difficile, et qui entraverait le commerce - Si donc le canal doit être fait, quel on conserve ce qui existe comme digues. -

Il faut la Commission de ne rien permettre qui puisse compromettre la navigation de la Seine -

M^r Duchemin dépose un tableau comparatif du développement des tonnages au long cours pour Rouen -

La séance est levée à 2 heures
Le secrétaire

La séance est reprise à 2 h 5/4

M^r Curriot pense qu'il y a lieu d'insérer dans le rapport une réserve tendant à faire disparaître l'obstacle provenant de l'estacade -

M^r Dupuy de Lôme relate les assertions émises sur la navigation de Commerce de Rouen sur le terrain économique -

M^r Brauty ~~relate~~ la thèse présentée par la Chambre de Commerce La discussion continue sur la question à insérer dans le rapport -

M^r Dupuy de Lôme pense qu'il convient de traiter la question
au point de vue de l'intérêt général du pays
M^r Krantz est nommé rapporteur

Le secrétaire

Cournot

Séance du 1^{er} juillet 1880

Séance est ouverte à 9^h 3/4

Étaient présents: M^l Dupresne Président, Cournot Secrétaire,
Krantz, Huguot et Dupuy de Lôme

M^r Cournot lit le rapport sur l'amélioration de l'Adain

M^r Krantz donne lecture du rapport sur le Canal de Cancauville

Les deux rapports sont approuvés, le dépôt est autorisé. La Commission
décide que l'on demande l'urgence.

Le secrétaire

Cournot

Séance du 10 juillet 1880

Séance est ouverte à 7^h 1/4

Étaient présents, M^l Dupresne Président, Cournot Secrétaire,
Huguot, Paris, et Boissier (absent)

M^r Cournot donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet
de loi relatif à l'amélioration de la navigation navigable de la Seine, Paris.

Le rapport est adopté, le dépôt en est autorisé

Séance est levée à 7^h 45'

Le secrétaire

Cournot

4

Léana du 22 Mars 1880

Léana est ouverte à 1^h/₄ sous la présidence de M. Meriadec, Doyen d'âge.
Présents: M. Meriadec, Curnot, Hugues
Casimir Pourmès

La Commission n'étant pas en nombre s'est ajournée à une autre
Réunion.

Le Secrétaire

Curnot

Léana du 2 avril 1881

Léana est ouverte à 1^h/₄ sous la présidence de M. Meriadec, Doyen d'âge.
Présents: M. Meriadec, Curnot, Casimir Pourmès, Krantz et Paris.

M. Varroy, Bernard, et Claude ^{et Georges} sont admis à présenter des observations.

M. Bernard dit que la non-exécution donnerait lieu à une déception pour
la population. Le dép^t y attache un grand intérêt.

M. Varroy dit que le projet est ancien, il date de 1869. Le développement de
communication est motivé par les transports à effectuer. Il s'agit d'un embranchement
se reliant au canal de l'Est.

Les villes de Landerne, Baccarat et Nacey l'Étape se trouvent
dépossédées et viduées. Lorsqu'on fit le canal de l'Est, on ajourna les
opérations, on demande aujourd'hui leur réalisation.

L'industrie de la vallée de S^t-Die est très florissante, bois, matériaux de
construction, houille. L'administration a dit que financièrement le
moment n'était pas venu de procéder à l'exécution. Les projets arrêtés
remaniés et sont aujourd'hui ~~les~~ établis dans les conditions de perfection
exigées par la loi de 1879 et au même gabarit.

Le trafic de la vallée est de 25 000 tonnes dont 225 000 de
matières pondéreuses. Le trafic donnerait un trafic notoire à 0,010
ou 0,012 - au lieu de 0,03 par le chemin de fer - au long parcours
et de 0,08 jusqu'à Dombasle.

M. Claude dit que la consommation de houille augmente chaque jour, par suite
il y a augmentation de force motrice.

M. Krantz dit que l'accroissement de tonnage par l'embranchement
sera pour conséquence l'accroissement du tonnage de la voie principale.

Le transport de matières pondéreuses est cher. Et
 M. Varroy dit que le bois transporté à Paris pour 12^{tes} seront transportés
 par voie navigable pour 6^{tes} applicable à 80 ou 100 mille tonnes
 c'est une économie totale de 5 à 600 000^t —

M. Georges dit qu'il y a dans la région intérieure de massif montagneux
 converti de bois appartenant à l'Etat et dont les coupes se vendent plus cher.

M. Varroy fait ressortir l'importance des industries de la vallée —

En résumé, on estime que de 1880 à 200 000 tonnes, l'absence de
 feu d'années 200 mille tonnes et même 400 000 tonnes. C'est le
 cas de faire un canal

La dépense est un peu élevée, vallée difficile, terrain cher —
 Les projets ont été examinés par le Conseil des Ponts et Chaussées, de manière
 à y apporter ses ports et à éviter le rivage —

Ala Chambre des députés, on a fait deux objections, l'une relative à l'Etat
 et l'autre relative à la ligne secondaire —

La loi a prévu que la ligne secondaire pourrait être concédée — et
 par voie de conséquence avec péage. Le péage serait désavantageux
 s'il s'agissait d'un canal de transit —

Les Chambres ont offert 50 000^t de subvention, malgré la dette de la guerre
 d'Alsace sont encore obérées. On a admis la nécessité d'un péage,
 qui s'appliquerait à 120 000 tonnes sur la distance entière, ce qui
 donnerait seulement 80 000^t — mais les députés ont offert de
 garantir 140 000^t.

La contribution correspond à 34 000^t par kilomètre. Le Conseil général
 des Ponts et Chaussées avait demandé environ 100 000^t, c'est trop.
 Pour les chemins de fer, on demande beaucoup moins, et on obtient rarement
 plus de 27 000^t par kilomètre —

Autour de 20 ans, cela représente 2400 000^t —

La durée du péage doit être limitée —

C'est une sorte de concession au dépôt.

M. Mézières, pour —

M. Claude ajoute que les populations d'Alsace Lorraine
 sont divisées sur les Vosges, le mouvement s'accroît, il
 y aurait un intérêt politique très sérieux à le favoriser. C'est
 par l'industrie que l'on entretenirait de relations constantes entre les
 deux versants des Vosges —

— Canal de la Chiers —

M^r Varray dit qu'en ce qui concerne le canal, il y a eu indubitablement publié, on aurait dû le classer dans la ligne d'intérêt général. La production de Bassin de Longwy est en progression très rapide aujourd'hui il y a déjà 260 000 tonnes de fonte produites. Il y a des couches inépuisables de minerais — et des mines très importantes — Longwy tire son coke de Liège au delà de la roche, elle le tire au Nord, par le canal de l'Escaut à la Meuse —

M^r Gailly répète qu'il y a eu aussi dans le classement, le canal de la Chiers aurait dû figurer en première catégorie.

Le canal de la Chiers est la justification et le complément indispensable du canal de l'Escaut à la Meuse. Il lui fournira un tonnage énorme — Il y a utilité incontestable à mettre la main à l'œuvre immédiatement —

Après l'audition qui vient d'être réunie, la Commission s'ajourne à Lundi — à 1^h

Le Secrétaire de la Commission

Le Président
E. Meunier

(Signature)

Léane du 4 avril 1881

Les membres présents 1066. Krantz, Paris, C. Pournin, Curmiot discutent les conditions générales du projet —

Le Secrétaire est invité à demander au Ministre un rendez-vous

Le Secrétaire

(Signature)

20

Séance du 17 Mai 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/4 sous la présidence de M^r Dufresne
Stavins présents, M^r Dufresne, Lesnot Secrétaire, Meriador,
Krautz, Cassius Tournier, Hugues - M^r le Ministre et
M^r Rouette en, Directeur des Ponts et de Navigation, assistés à la séance
M^r Guvriot fait connaître les motifs qu'il a invoqués dans des
séances précédentes de la Commission et des quels il résulte, d'après lui,
que les projets de loi relatifs à l'établissement du canal de la Chère et
du canal de Dombasle à S^t Die ne peuvent être votés dans la forme
où ils sont présentés. Il rappelle notamment qu'en l'absence de
la suppression des péages, il est singulier que l'on propose le
rétablissement de péages au profit du Trésor sur deux voies navigables.
Cette disposition paraît contraire au vœu et aux décisions formelles
du parlement; il est à craindre qu'elle ne puisse pas être mise à
exécution - ~~La~~ Conséquence serait le classement des lignes dans
le réseau d'intérêt général, autant vaut faire ce classement immédiatement.

M^r Guvriot relève l'omission relative au tarif des droits à perception.
L'enquête n'a pas porté sur ce tarif. ^{présentés} Dans les séances précédentes
la présence de ces observations, ~~des~~ membres de la Commission ont
pensé qu'il convenait d'en parler au Ministre des Travaux Publics.

M^r le Ministre répond - Il présente d'abord l'historique
de la question, les conditions dans lesquelles le projet du canal de Dombasle
à S^t Die a été étudié, l'état des études au moment où la loi de classement
a été présentée. Cette loi permet d'exécuter les canaux secondaires
par voie de concession, mais la concession directe du canal de
Dombasle à S^t Die aurait obligé à établir des tarifs excessifs, il
fallait donc trouver un autre moyen.

On a demandé aux intéressés un concours de 1/3 dans la dépense
des travaux - Le chiffre est excessif et l'exiger serait reposer le canal.

La seule manière de faire contribuer les intéressés consiste à établir
un péage - Deux modes se présentent : le premier réside dans la
concession d'un péage aux départements, à un syndicat ou à un
concessionnaire, le second comporte la perception d'un péage au profit
du Trésor - On a préféré le second, et comme le projet de
le péage est formellement garanti par les départements, on peut

admettre qu'il n'y a pas contradiction avec la loi de classement.

Le projet de loi peut donc être voté sans inconvénient et il n'y a pas lieu de s'en tenir à l'objection émise de ce chef.

M^r Cuvier pose la question de savoir si l'Administration n'est pas tenue, soit par l'autorité législative, soit par une jurisprudence constante, de porter à la connaissance des intéressés par l'ordre d'une enquête le tarif des droits à percevoir, en cas de péage. N'at-on pas vu l'accomplissement de cette formalité.

M^r le Ministre dit que sur ce point, il ne saurait être aussi affirmatif que sur le premier.

M^r Rousseau pense que les formalités voulues ont été remplies.

À l'origine le péage n'a pas été prévu, il est vrai; mais ce péage est né de l'enquête. Son établissement a été décidé par une commission interdépartementale dont les Commissions d'enquête ont accepté sans réserve toutes les conclusions. De plus, les industriels ont accepté le principe du péage et plusieurs d'entre eux l'ont fait explicitement en prenant l'engagement de verser d'avance une somme représentative des droits à payer pour leurs transports sur la nouvelle voie.

M^r Krantz donne son adhésion au mode prévu par le projet de loi. Le péage est très rationnel, il atteint le but.

Passant à un autre sujet, M^r Krantz observe qu'il n'y a pas concordance exacte entre les cotes indiquées par la profondeur des vis usagés, on a mis d'un côté 2,00 et de l'autre 2,20. Il convient de se préoccuper de ces différences, le grand mal de notre réseau provenant du défaut d'uniformité.

M^r Rousseau répond que si des divergences se sont produites dans les avant-projets, les projets définitifs sont rédigés de manière à assurer une profondeur d'eau de 2^m sur les buses de descente.

Revenant à la discussion présente, M^r Rousseau fait observer qu'en imposant aux intéressés une contribution de 1/3 de l'édification, on dépasse de beaucoup la proportion admise en matière de chemins de fer. Comme Directeur de la Navigation, il voit devoir s'élever contre une défaveur aussi marquée à l'égard des canaux.

Dans une concession antérieure, celle du canal de S^t Dijon à Wassy

Les concessionnaires ont fourni 33, mais le péage est fort élevé et
d'une durée très longue - Il est possible qu'on soit obligé de racheter le
péage avant l'expiration de la concession -

Pour le canal de Doubs à S^t-Die, on ne saurait songer à appliquer
des conditions aussi dures - Il ne semble d'ailleurs pas possible de l'attitude
faire pour la perception du péage à un syndicat dont la
constitution serait très difficile, attendu que l'industrie ne présente
pas encore, dans la vallée de la h^{te} Meurthe, des développements suffisants.

Pour le canal de la Chiers, le syndicat pourrait être constitué, et les
dépenses faites, mais les industriels ne peuvent pas fournir une contribution
suffisante. Les tentatives faites dans ce sens ^{par l'Administration} ont été abortives.

M^r Courcier estime que si les industriels ont offert une garantie annuelle,
cette garantie peut être facilement transformée en un capital à verser
immédiatement; la résistance apportée à cette transformation semble devoir
être attribuée au désir et à la crainte que le péage ne sera pas
maintenu et qu'une fois les travaux terminés, l'exonération
de tous droits sera facilement obtenue -

M^r Krantz affirme l'utilité et l'urgence des travaux proposés. Il
dit que les embranchements dont il s'agit sont des amorce de
Canal de l'Est et qu'ils ~~présentent~~ ^{ont} l'intérêt de course le
dernier au véritable caractère d'intérêt général -
Les trois quarts des chemins de fer que l'on exécute ont une utilité
moindre -

M^r Rousseau dit que dans les ports de mer on applique des taxes
~~et~~ cependant il n'y a pas de concession, la disposition proposée
par le projet de loi serait analogue.

M^r Courcier fait observer que la question de Canal de la Chiers
est liée à la question du Canal de l'Escaut à la Meuse.
Il demande à M^r le Ministre quelle est la situation des études
de ce dernier canal et si l'on peut espérer qu'il sera soumis prochainement
à l'approbation des Chambres -

M^r le Ministre répond que le projet a été examiné récemment
par le Conseil général des Ponts et Chaussées, et que tous
réserves de certains remaniements le projet doit être mis
à l'enquête

La séance est levée à 2 h 1/2

Le Secrétaire Curion

Séance du 29 Mai 1881

La séance s'ouvre à 2^h 1/2 sous la présidence de M^r Dupressé
Etains présents M^r. Dupressé, Président, Lurot Secrétaire, Meunier, Krautz
et Dupuy de Lôme.

M^r Krautz prenant la parole sur le canal de Durbasch à S^r Die, dit
que l'utilité de ce canal n'est pas douteuse et ne saurait être contestée.
Si le bénéfice de la voie navigable ^{projeté} était limité au parcours que l'on
offrirait à la batellerie, évidemment on pourrait discuter son intérêt, mais
il faut bien considérer que la région desservie aura surtout pour avantage
d'être mise en communication avec le réseau général de voies navigables.
~~C'est~~ ce point de vue surtout qu'il importe de considérer -

Les observations présentées au sein de la Commission ont surtout porté
sur la question des voies et moyens. Les départements intéressés
ont offert le 1/6 de la dépense totale, On ne saurait leur demander
plus. Il ne faut pas oublier en effet que ces départements sont
encore obérés par les dépenses de l'occupation et les conséquences
de la guerre - Leur situation spéciale impose au gouvernement et
aux chambres des dispositions exceptionnellement favorables -

On a objecté que le canal de Durbasch à S^r Die figure
dans le réseau secondaire. Ce n'est pas un raison pour l'ignorer
On doit admettre que parallèlement au réseau principal, le
réseau secondaire se poursuivra, sans qu'il y ait lieu de soulever
une question de priorité.

- Reste la question de péage - Du moment que les travaux
doivent être exécutés ~~avec~~ ^{par} les consens et capitaux privés, la
rétribution de ces capitaux doit apparaître sous forme de péage.
Et il n'y a aucun inconvénient à ce que ce péage soit perçu
par l'Etat, avec l'aide de ses agents -

Tout en reconnaissant qu'il serait préférable, en principe,
de laisser les particuliers ou les départements se charger de
poursuivre l'exécution des travaux et d'exploiter la nouvelle voie,
M^r Krautz estime qu'en adoptant le projet de loi proposé par
le gouvernement, on ne porterait aucune atteinte aux lois antérieures.
Il conclut en conséquence à l'adoption de ce projet.

M^r Curvior se propose de combattre les conclusions présentées par M^r Krantz.
 Il commence par déclarer qu'il ne discute pas l'utilité des travaux.
 A ses yeux le canal doit être jugé utile, si les industries et
 les départements intéressés offrent ^{comme fond de} concours ~~à la dépense~~ pour une
 somme représentant une fraction importante de la dépense totale.
 Ce n'est pas le cas qui nous est soumis - La dépense est évaluée
 à 20 millions et l'offre ferme, réalisée en capital est seulement
 de 510 000 ⁺, environ le 1/40 de l'estimation. M^r Krantz a
 offert tout à l'heure Allusion à une offre équivalente à 1/6 ;
 s'il en était ainsi, j'avoue que je donnerais mon adhésion
 immédiate au projet, la démonstration de son utilité serait, à mes
 yeux, suffisante. Mais il est bien d'en être ainsi. En ajoutant
 le capital correspondant à la garantie offerte par les départements
 on arrive à 2 300 000 ⁺ environ ; c'est à peu près le 1/9 de
 la dépense totale. Comment calcule-t-on cette somme ?

En capitalisant la garantie d'un péage qui sera perçu pendant
 vingt ans, au profit du trésor -
 Est-il rationnel, est-il admissible, que ~~son~~ donne le nom de
 subvention départementale ou industrielle à un péage établi
 par l'Etat, à son profit ? - Si l'Etat a le droit d'établir
 un péage et d'en encaisser les produits (bien que ce mode
 de péage soit absolument contraire aux vœux récents du parlement), en
 quasi ~~conduite~~ l'abaissement financier des départements. Il ya
 dit-on, la garantie d'une recette annuelle de 140 000 ⁺ -
 A cela je répondrai : ~~ce~~ cette garantie ne doit pas fonctionner pa
~~ris de l'abandon du tonnage, et les sacrifices offerts est nul,~~
 ou bien la garantie ~~fonctionnera~~ si en votant cette garantie,
 les députés ne se sont pas servis de l'espoir qu'elle leur avait
 promptement promise de la suppression du péage, je ne
 vois aucune raison valable de ne pas transformer cette
 garantie en une offre ferme d'un capital correspondant.
 Le refus opposé par les départements à cette manière de
 procéder démontre jusqu'à l'évidence qu'il était dans
 leur desir d'échapper au péage et d'obtenir le classement
 dans le réseau d'intérêt général du canal une fois exécuté.
 C'est justement cette ~~practicalité~~ ^{practicalité} qu'il ne paraît ni essai de

Dans la dernière séance, le Directeur de la Navigation a cherché à établir que, quelle soit la formule adoptée, on ne pourrait pas ^{éviter} la suppression d'un piage et le rachat ultérieur de la ligne, si le Gouvernement et les Chambres en ~~reconnaitraient~~ la nécessité. Il a dit aussi que la situation serait analogue à celle que l'on rencontre dans les ports de mer. Je ne m'appuie de cette comparaison. ~~C'est~~ certains ports, les Chambres de Commerce ont offert des fonds de concours, ~~mais~~ l'autorisation d'établir des droits jusqu'à concurrence du remboursement de ces fonds. A-t-on jamais songé à un rachat? Personne ne pourrait le faire et on ne trouverait personne pour le voter.

Si la perception s'effectuait au profit du Trésor, on serait tenté quelque jour de la faire cesser par un simple article du Budget.

L'Etat se constituerait donc le prêteur universel avec un gage peu certain et discuté chaque année en même temps que la Loi de Finances.

En révisant la formule contenue dans le projet de loi est absolument nouvelle elle n'offre à l'Etat aucune garantie réelle, ^{un piage est toujours en danger qu'elle} ~~elle constituerait le gage principal de l'Etat~~ à être assujéti par de nombreuses demandes de travaux. Dans un grand nombre de départements, on se hâterait de réclamer l'exécution de travaux analogues, en offrant au Trésor la garantie d'un piage, garantie souvent illusoire! Il faut exiger une subvention ferme. On trouvera ainsi dans l'épave de la loi de classement et l'on ne laissera pas ~~supprimer~~ que la loi dont il s'agit cache quelque prévision contraire aux intérêts de l'Etat.

M. Curviot conclut ~~uniquement~~ à l'impossibilité de voter le projet de loi soumis à la Commission. Le projet pêche d'ailleurs par une vice de forme. Il ~~adjoint~~ l'établissement d'un piage.

Or, aux termes de l'article 2 de l'ordonnance de 1854, tout ~~piage~~ de droits destinés au paiement de travaux doit être soumis à l'enquête qui précède la déclaration d'utilité publique. C'est bien le cas. La formalité a été omise, parce que dans de telles enquêtes, on n'avait pris aucun piage. Mais elle est nécessaire.

En conséquence ~~que~~, le projet de loi doit ^{être} ~~rejeté~~ ~~à~~ ~~maintenir~~ M. Curviot donne lecture de la rédaction qui, après lui, doit être adoptée par les articles d'un projet susceptible d'être voté par les Chambres.

M^r Krautz dit que la Commission ne doit pas s'arrêter au différend relatif à la subvention proposée par les départements, ils sont dans une situation particulièrement intéressante qui peut justifier une atténuation à leur profit en conditions normales -

M^r Dupuy de Lôme trouve de graves inconvénients à la perception d'un péage par l'Etat. On rentrerait, en l'acceptant, dans la voie des péages établis pour diminuer les allocations à la charge du Trésor; le Parlement s'est prononcé nettement contre ce mode de procéder, il paraît convenable de ne pas y recourir à nouveau - La formule introduite dans le projet de loi n'est pas simple, elle n'est pas franche et peut conduire à une garantie illusoire - Si le contrat doit s'exécuter loyalement, les départements intéressés n'ont aucun intérêt à l'adoption de cette formule, il est beaucoup plus rationnel d'obliger les départements à faire un emprunt couvert par leur propre garantie - L'offre d'une subvention en capital et le versement de ce capital peuvent seuls donner aux départements le droit d'obtenir un péage.

M^m Dufresne et Meunier adhèrent à cette opinion -

M^r Krautz dit que la formule véritable serait l'association par les départements avec subvention de l'Etat. L'Etat intervient vraiment trop dans les travaux qu'il pourrait abandonner à l'initiative privée -

M^r Cuvier répond qu'il se rallierait bien volontiers à ce mode de procéder, mais dans le cas particulier il faut bien voir à quels sacrifices, et à quel profit aux départements, l'Etat se dévouerait. L'Etat ne devrait évidemment pas plus de 9/100 - Les intéressés devraient donc fournir (indépendamment de l'aléa de construction) une somme de 2 millions. De plus, ils devraient prendre à leur charge le frais d'entretien et d'exploitation comptés à raison de 1500 francs par kilomètre soit 105 000 francs par an - La contribution serait plus lourde que si l'Etat concédait et exploitait -

M^r Krautz regrette les retards que le rejet du projet de loi apporterait à l'exécution des travaux. Mais puisque la majorité paraît disposée à rejeter le projet, il faudrait que dans le rapport soit insérée une clause tendant à reprendre les contrats d'abonnement conclus par divers industriels et qui constituent des marchés de faveur -

La Commission estime que le projet doit être renvoyé

au Ministère des Travaux publics avec invitation de modifier
 la formule concernant le mode de subvention, ^{sans d'ailleurs en changer le montant soit 2 335 000} ~~soit 2 335 000~~
 l'enquête le dispositif concernant le péage et le tarif des droits
 à percevoir. Il est admis toutefois que les membres de
 la Commission seront convoqués encore une fois pour donner leur
 avis sur la solution définitive à adopter.

Canal de la Chère. La même solution sera naturellement applicable au canal
 de la Chère qui soulève les mêmes observations et donne lieu
 à des objections identiques.

Canal du Centre. — M. le Président soumet à la Commission le dossier relatif
 à l'amélioration du Canal du Centre. Il s'agit de
 travaux d'unification de rivières et d'amélioration de l'alignement.
 La Commission est unanime à reconnaître l'utilité des travaux
 en charge et M. Krantz se charge de rédiger un rapport devant
 l'approbation du projet selon
 l'axe est tracé à 1/2 1/2 —
 Le secrétaire

Le Président
 J. Duperré

— Séance du 31 mars 1881

La séance s'ouvre à 2 1/4 sous la présidence de M. Duperré
 Étaient présents : M. Duperré Président, Carnot Secrétaire, Paris
 Auguste, C. Meunier, Dupuy de Lôme, Krantz et Fourmies.
 Le procès verbal est lu et adopté.

M. Krantz revient sur l'urgence des travaux notamment en ce qui
 concerne le canal de la Chère - petite anse de la vallée de l'échange
 des produits - minerais et fers dans le nord et Moselle - fers
 et coke dans le nord.

La vallée de la Chère devient un excellent centre métallurgique -
 est-ce à raison de l'urgence ? M. Krantz ne le croit pas.
 Il y a une certaine urgence - On s'arrête à une observation
 de détail, alors qu'on ne discute pas l'utilité publique.

M. Krantz reprenant l'argumentation qu'il a présentée dans la séance
 précédente dit que l'on pourrait insérer dans le rapport la clause

que la question ne sera pas précisée et que la suppression du péage ne pourra pas se faire -

M^r Dupuy de Lôme, tout en regrettant le retard que le projet subira dit que la formule financière est tellement dangereuse qu'il ne peut pas donner son adhésion au ~~modèle proposé~~ ^{projet}. Il aimerait mieux abandonner le péage que d'accepter cette formule.

On aurait beau mettre dans les rapports des réserves formelles, on ne fait pas disparaître les conséquences fâcheuses de la formule. Il y aurait, dans les provinces et dans les départements une grande tendance à obtenir, aux mêmes conditions, de travaux d'utilité locale.

M^r Krantz persiste dans son opinion -

M^r Dupuy de Lôme réplique que la formule n'est pas franche, elle donne prise à des suspicions -

M^r Paris dit qu'il y a seulement une question d'ajournement -

La Commission ne s'arrête pas au classement dans le réseau secondaire, elle se s'arrête pas à la modicité des subventions; elle prononce ~~en~~ ^{en} faveur de la déclaration d'utilité publique - Donc les populations n'auront pas le droit de se plaindre, mais au contraire, elles devront s'empresse de voter les sommes exigées.

Il est ~~impossible~~ ^{impossible} de créer un système financier nouveau, le cas serait inévitable à faire incessamment appel à l'intervention de l'Etat - Le péage n'est pas d'une durée certaine.

Les garanties ne correspondent pas à une obligation ferme.

L'Etat n'aurait pas d'action sur les départements -

- Pour le canal de la Chère, on dit qu'il est le prolongement naturel du canal de la Meuse à l'Est, c'est une raison pour demander ~~le~~ ^{le} hâter l'achèvement des études de ce canal -

M^r Fourmier (Casimir) pose à M^r Krantz la question de savoir si la formule nouvelle que l'on propose n'est pas de nature à condamner le gouvernement à un rachat -

M^r Krantz dit que l'Etat pourra toujours avoir à cette exonération -

M^r Paris dit que certainement M^r Krantz n'approuverait pas à titre de ~~projet~~ ^{projet} la formule contenue dans le projet de loi. ^{Il s'agit d'une question de principe}

M^r Krantz répond qu'il sera toujours concédant, lorsqu'il s'agit de travaux d'utilité publique.

M^r Curmiot donne lecture des modifications qu'il propose
d'apporter aux articles 7 et 8 du projet de loi.

La Commission à la majorité de 7 voix sur 8 votants
adopte ces modifications —

M^r Curmiot est nommé rapporteur — à la fois pour
le canal de Dombasle à S^t Dieu et pour le canal de la Chiers.
La séance est levée à 3^h 1/2

Le secrétaire

Le Président:

J. Dupresme

Curmiot

Séance du 4 juin 1881.

Présents: M. M. Dupresme, Krantz, Dapuy de Louve, Fournier
et Hagnon.

M. Krantz donne lecture du rapport qu'il a été chargé de
rédiger sur le projet de loi, adopté par la chambre des députés, pour
l'amélioration du canal du Centre. Le rapport qui conclut à l'adoption
du projet, est adopté à l'unanimité.

Le secrétaire

Le Président

J. Dupresme

Aug. Dapuy de Louve

Séance du 6 juillet 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/4 sous la présidence de M^r Dupresme —
Présents: M. M. Dupresme, Krantz, Fournier (Adm^r) Hagnon
Curmiot et Melinadez et Paris —

M^r Curmiot donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet
de loi relatif à l'établissement du canal de Dombasle à S^t Dieu —

et du rapport sur le projet de loi relatif à l'établissement du canal de la Chiers

Ces deux rapports sont adoptés par la Commission au vote de la séance —

La séance est levée à 3^h 1/4

Le Président

Le secrétaire

J. Dupresme

Curmiot

Séance du 18 juillet

La séance est ouverte à 1^h sous la présidence de
M. Dufrene.

Présent: M. Dufrene, Cuvinot, Fontaine,
Miraudier et Auguet.

M. le Président dépose le projet de loi relatif
à la Gironde & à la Garonne, & le dossier de l'affaire.

à l'unanimité, la commission désigne M.
Dufrene pour examiner le dossier et présenter le rapport
La séance est levée à 1^h 42

Le Président,

P. Le directeur

J. Duprene

Aug. Duprene

Séance du 27 juillet 1881.

La séance est ouverte à 1^h 42.

Tout présents: M. Dufrene, Paris, Cuvinot
Auguet et Fontaine.

M. Dufrene donne lecture de son rapport
sur le projet de loi d'amélioration de la Gironde -

Il est approuvé.

Trois projets de loi sont déposés sur le bureau:

- 1^o Projet relatif aux travaux de port de Calais (P. & C.) -
- 2^o - idem - idem au port de Calais (Pellelle)
- 3^o - idem - d'amélioration de la Charente.

Ces projets sont remis pour être examinés

Le soir:

Celui du port de Calais, à M. Auguet -

id - du port de Calais, à M. Fontaine -

id - d'amélioration de la Charente, à M. Auguet -

Les membres chargés de présenter les rapports sont invités
à activer leur travail et à les déposer devant la Commission
à bref délai -

Le Président

J. Duprem

P.^r Le secrétaire

Aug. Berquet

Séance du 25 juillet 1881

La séance est ouverte à 1 heure.

Présents M. M. Desfreres - Gourmer, Cuvilot, Hugues
& Minadieu -

Lecture est donnée des rapports suivants :

Projet de loi relatif à Calais (Bellevue - Ile)

Projet de loi relatif à l'amélioration de la Charente maritime

Projet de loi relatif aux ports de Calais.

Les rapports sont approuvés

Le Président

J. Duprem

P.^r Le Secrétaire

Aug. Berquet