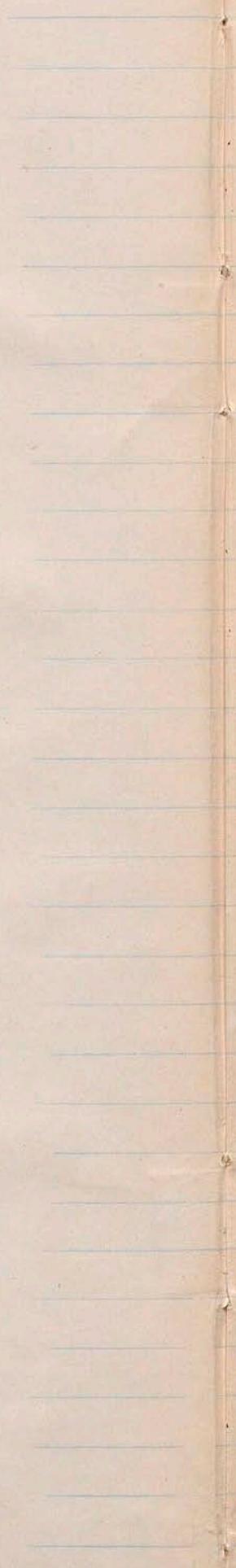


10

27 June 1790

4 S
03



4

Séance du 27 Février 1890

La séance est ouverte à 2 heures sous la présidence de M. Cocheru.

Sont présents : M. M. Cocheru, Président, Georges Martin, Secrétaire, Anel, Puyssier, Quertier, Lalanne, Cordier, Foucher de Careil

M. Yves Guyot, Ministre des Travaux Publics, et M. Guillaud, Directeur de la Navigation sont introduits.

M. le Président dit à M. le Ministre qu'il connaît certainement la situation. L'art. 1^{er} du projet du Gouvernement a été voté, mais arrivé à l'art. 2, le Sénat a adopté un amendement de M. Leisereux de Bort. Le Sénat a manifesté l'intention de persister dans ce vote. Quant à la Commission, elle semble avoir perdu la liberté pour la 1^{re} lecture. Elle ne la retrouvera que par le 2^e. Elle désirerait en attendant savoir quelle est l'opinion du Gouvernement, et quelle situation il va prendre.

M. Anel est d'avis que le Gouvernement devrait d'abord s'expliquer sur l'amendement de M. Reynaud, car il est plus logique de savoir quels travaux on fera, avant de chercher comment on les fera.

M. le Ministre dit qu'il adhère à la manière de voir de M. Anel, qui lui paraît tout à fait juste. Il n'avait d'ailleurs l'intention de parler que sur l'amendement de M. Reynaud. Le Sénat a voté qu'il serait fait des travaux, sans en spécifier la nature, et, dans le cas où les travaux portés au projet seraient réduits, l'amendement de

2

M. le Ministre de Bot. prouve beaucoup de son importance. Si le Sénat, dit M. le Ministre, avait été bien convaincu que tous les travaux compris au projet étaient absolument nécessaires, je suis persuadé qu'il n'aurait pas adopté le principe de cet amendement. Mais, il a été dominé par la pensée qu'on avait cherché à mettre d'accord Rouen et le Havre, en faisant payer à la masse des contribuables français le prix de cet accord. Or, je me suis occupé du projet comme député, je m'en occupe depuis un an comme Ministre, et je suis arrivé à la conviction que telle n'a point été l'intention, dans laquelle le projet a été conçu. Le projet répond aux conditions à des nécessités techniques, sur lesquelles M. le Directeur de la Navigation vous donnera les détails que vous lui demanderez. Voici, quant à moi, les arguments généraux dont j'ai été le plus frappé. Il y a, tout d'abord, une complète solidarité entre la condition de l'estuaire de la Seine et celle du port de Havre. L'estuaire est rempli d'une vase très vagabonde qui, en se déplaçant, modifie le cours du chenal à un tel point que nous sommes obligés de publier, tous les quinze jours, pour les pilotes une carte de l'estuaire. Le chenal qui a été, pendant quelque temps, au bord du banc de Ratier, se trouve maintenant au milieu de l'estuaire. Sans parler de cette variabilité du fond, il suffirait d'une tempête un peu violente pour submerger les sables et boucher entièrement le port de Havre. Ce malheur n'est pas encore arrivé, mais il n'en est pas moins possible, et notre devoir est de le prévenir. — L'amendement de M. Reynaud prévoit l'approfondissement du port de Havre, mais il ne supprime pas ceux qui résultent

se la disposition de son entrée. Or, cette entrée est très
 défectueuse, et les haussablans qui ont maintenant
 un tirant d'eau de 8 m. 30 sont extrêmement gênés, en
 morte eau, pour pénétrer dans le port et en sortir. Non seu-
 lement ils sont gênés, mais ils courent un danger très
 réel. En tout cas, lorsqu'un de ces bateaux se présente,
 l'entrée de port est suspendue pendant trois quarts d'heure.
 De là pour les autres bateaux un fâcheux retard, qui
 peut arriver pour conséquence de leur faire manquer la
 marée et de leur faire perdre un jour. — M. Raymond
 demande qu'il soit fait une passe au moyen de
 dragages, mais cette passe sera-t-elle permanente?
 Quelle garantie aura-t-on qu'elle ne sera pas susceptible
 d'être comblée par les sables? — Le seul projet vraiment
 étudié au point de vue technique est celui qui a été
 présenté par le Gouvernement. Il est sorti de délibérations
 de travaux, de experts, de Commissions spéciales les plus
 compétentes. Je voudrais que le Sénat fût persuadé
 qu'il est entièrement exécutable, et que c'est lui
 qu'il faut exécuter si l'on veut arriver à l'ouverture
 de Roanne comme port d'escala, et celui de Rouen
 comme port intérieur.

Je demanderais à la C^{on} de céder la parole à M. le
 Directeur de la navigation.

M. le Président lui donne la parole.

M. Guillaum, Directeur de la navigation. — Il y a entre
 les intérêts de Roanne et ceux de Rouen une telle connexité
 qu'ils sont inéparablement liés, et qu'on ne saurait les
 isoler comme le fait, au fond, l'amendement de M.
 Raymond. Les travaux compris dans cet amendement
 sont absolument insuffisants au point de vue commercial.
 Le Roanne comme son entrée oblique et ses écluses

restent définitives. Mais il n'est pas seulement menacé
 dans son développement commercial ultérieur, il
 l'est même dans son existence actuelle. Qu'on fasse
 ou qu'on ne fasse pas les travaux relatifs à Rouen, et je
 ne crains pas d'ajouter que nul plus que moi ne les
 croit indispensables, le Havre sera toujours en danger.
 C'est par suite de conditions particulières de l'estuaire
 de la Seine. Le mouvement du courant y
 amène quantité de matières alluvionnaires entrées
 aux côtes du Calvados; ces matières le courant de flot les
 apporte et le courant de jusant les ramporte. A
 l'état naturel, il y a ainsi un état d'équilibre
 à peu près complet entre les remblais et les déblais.
 Mais depuis la construction de digues qui ont eu
 pour but de canaliser le courant de la Seine,
 à chaque marée, la quantité de matière limoneuse
 qui sort de l'estuaire est moindre que celle qui y est
 entrée. Les ingénieurs hydrographes constatent que
 cet enrégimentement de la Seine, depuis 60 ans, a
 occasionné une accumulation de matières allu-
 vionnaires: il s'en est colmaté, consolidé 300
 millions de mètres cubes. Et l'accumulation s'est
 accrue d'une manière progressive, au point d'at-
 teindre le chiffre de 10 millions de m. cubes par an.
 L'estuaire tend à s'envaser: le fait est constant.

M. Guillain fait passer une petite carte dressée par M.
 Vauthier et montrant, au moyen de diverses
 teintes, la différence existant entre l'envasement
 de 1834 et celui de 1889, différence toute à l'avan-
 tage des remblais sur les déblais.

M. Guillain. Le cheval a varié de direction et de
 force. Tantôt il est droit tantôt il est sinués,

tantôt il fosse au nord de l'estuaire, tantôt au sud, tantôt au centre. Et ces changements se produisent dans l'espace de quelques semaines. Quel est l'effet de ces directions sur le chenal ? Pour nous en rendre compte, supposons-le au centre de la fosse. Le courant de flot entre dans le chenal et dans les deux anciens lits qu'il a abandonnés ; il y entre d'une manière égale. La marée descendante, au contraire, le flot se faisant, se trouve confinée tout entière dans le seul chenal de navigation. Elle produit son effet d'érosion sur ce unique chenal, au lieu de le produire également sur les deux autres. A l'origine du chenal, comme au débouché des torrents, se forme un cône de déjection. Qu'il survienne une tempête, et le chenal de navigation se déplace pour rentrer dans un des lits que creusa le courant de flot. Toutes les fois qu'il se déplace, il quitte le centre de l'estuaire pour aller au nord, il fait courir au Havre de grands dangers d'envasement.

M. Guillain fit passer une carte indiquant l'envasement, qui se produisit de cette manière, en 1866, faisant connaître la situation en 1880, et finalement celle de 1882. A cette date, en 1882, le chenal se trouve aux abords mêmes du Havre : le fond de la mer s'élève et l'envasement va presque jusqu'à empiéter sur la passe ordinairement accés au Havre. On se rappelle l'émotion des Havrais lorsque fut reconnue l'existence d'un banc de sable au sud du bassin de l'Esca. Une tempête vint heureusement chasser ce banc de sable. M. Guillain cite l'opinion des ingénieurs-hydrographes, qui redoutaient, à cette époque, l'envasement

comme un péril imminent.

M. Guillaui. Même en ne faisant rien, ce qui d'ailleurs
serait tout à fait contraire à notre manière de voir,
par l'amélioration de la Seine, le Hoëne aurait toujours
à redouter 1° l'envasement général de la Seine
2° l'envasement de ses abords immédiats par suite
d'une dérivation du chenal qui viendrait à le
porter au nord de l'Estuaire. Or, le jour où
l'envasement de l'abords du Hoëne se produira, il
ne s'agit que de son impossibilité de le combattre
soit par des dragages, soit par tout autre moyen.
En 1873, en effet, on a vu l'envasement passer de
15 à 20 cent, qui est sa hauteur normale, à 1 mètre
20 en l'espace de 5 mois. Et, comme on le sait,
les dragages ne peuvent pas avoir lieu toute la journée
sans interruption; on est obligé de les faire qu'à
deux heures si ce n'est le service du port. Tout projet
consistant en dragage, non parait un remède absolu-
ment insuffisant aux maux qui menacent le
Hoëne. Le seul efficace consiste à accentuer la
caractère maritime de ce port, à lui donner
une nouvelle entrée, absolument à l'abri des
envasements provenant soit du régime naturel
de l'estuaire, soit des travaux d'endiguement de
la Seine. Pour faire cette nouvelle entrée, tout
à fait indispensable, il faudra sept ou huit
ans. On ne saurait par suite le commencer trop
tôt, le chenal passant d'un jour à l'autre, revenir
au Nord. C'est pour le port de Hoëne un travail
de sauvetage absolument urgent, que l'Etat a compris
dans son projet, non pour favoriser la ville, mais pour
satisfaire à une véritable nécessité.

7

Quant aux travaux à faire pour améliorer l'embouchure de la Seine, ils consistent tout simplement à prolonger en aval ce qui a été si bien commencé en amont, à le prolonger ^{dans la même direction} sans quelques différences provenant de ce qu'on s'avance de plus en plus vers la haute mer. C'est ainsi que les digues devront prendre un profil non plus droit mais sinuosa. Cette prolongation de l'envasement de la Seine est absolument nécessaire : les navires qui y viennent à Rouen exigent, en effet, des profondeurs plus grandes que celles qui existent actuellement, et cela même en ce point, le chenal doit de toute nécessité être rectifié. Il est urgent de faire mettre obstacle à la désagitation qui, outre les dangers d'ensablement qu'elle présente pour le Havre, empêche toute navigation sérieuse. Elle est occasionnée en 1884 trois naufrages, qui représentent une perte totale de 10 millions. Depuis ces tristes événements, Rouen a été exclu de la clause d'option continentale, c'est à dire que lorsque la Charte-partie d'un navire part d'Amérique à destination de l'Europe lui laisse la faculté de débarquer ~~à~~ ^{dans} tel port qui, à Falmouth, lui sera désigné entre Hambourg et Bordeaux, Rouen figure parmi les ports qui, à raison de leur caractère dangereux, sont exclus du choix. La différence, l'infériorité qui pèse ainsi sur Rouen pourrait tout entretenir au l'état actuel de l'estuaire.

M. Reissner de Port. Bien qu'en 1^{re} lecture je sois intéressé dans la question, je crois devoir rappeler que M. Peyronnet a dit que, la nouvelle digue s'arrêtant à Honfleur, les travaux à exécuter ne changeraient pas grand chose à la situation.

M. Guillaumet. C'est une opinion particulière de

M. Reynaud et qui n'est pas partagée même par les ingénieurs de Rouen.

M. Beissiere de Port. Je ne puis que répéter ce qu'a dit M. Reynaud. Il existe deux courants produisant un effet de balayage qui jusqu'ici a préservé le Heare de l'ensablement. Si l'on compare les cartes marines dessinées à des époques différentes, on voit partout les carités qui se trouvent à l'endroit de la baie où M. Reynaud voudrait ouvrir une fosse. Il n'y a pas de raison pour que cette fosse se comble, alors que les carités se maintiennent.

M. Guillaum. Le courant de Verhaule balaye l'entrée du port du Heare, et la profondeur de cette entrée, en fait, sont restées fixes. Cela, à condition ^{qu'elle reste} à l'abri de alluvions de charbon quand il est déplacé au nord. Mais si on crée une dépression à l'entrée du port, si on y fait une cuvette.....

M. Lalanne. Dites une cuvette.

M. Guillaum. le courant se trouvera perpendiculaire à la cuvette ou à peu près, et les capacités affouillantes seront moindres. Si rien ne vient à changer, on pourra enlever les alluvions au moyen de dragages, mais le jour où l'ensablement prendrait, comme en 1883, un caractère menaçant, on serait absolument impuissant à résister à l'ensablement du plateau. Le courant de Verhaule au lieu de balayer les alluvions, accroîtrait l'ensablement. Les ingénieurs hydrographes se sont prononcés sur la question, et tel est leur avis.

M. Lalanne. Ce n'est pas leur avis unanime.

M. Cordier. Lorsque le courant va vers le nord,

il a une tendance à bifurquer. Si la bifurcation com-
mencée s'était consommée, non seulement le Rhône
était fermé, mais Port-au-Prince se trouvait dans l'impossi-
bilité de recevoir les navires, s'un trait s'en de
plus de 4 mètres.

M. Guillaum. Je crois avoir répondu à l'observation de
M. Leissere de Port, et j'envisage maintenant l'hypo-
thèse contraire à celle dans laquelle je me suis placé pour
leur répondre. Au lieu de supposer que les travaux de
prolongement de digues dans l'estuaire ne sont pas faits,
je les suppose faits. Le chenal ne pourra plus maintenant
diverger vers le Nord. La situation de 1885 ne pourra
plus se reproduire. Mais, il y aura à craindre un
autre danger. Les surfaces restreintes à l'action du
courant de jusant vont se colmater et il se
formera une plage, se rattachant à la côte, qui
s'avancera dans la direction du Rhône. Les deux rives
se finiront et il pourra se former, et se former
sûrement, un banc de sable allant jusqu'à l'entrée
du Rhône. C'est là un danger auquel on ne peut
s'exposer qu'après en avoir prévu les effets.
Le Rhône étant menacé de perdre son entrée actuelle
par suite de l'exécution de travaux, on ne peut le
commencer qu'après lui avoir assuré une
entrée nouvelle. — Que ce danger soit réel, vous
en trouvez la preuve, la confirmation dans l'opinion
exprimée par un homme hostile au projet, M. Mon-
gin, dans le C^o d'études de 1886: il disait qu'il
se formerait dans l'ouest dans la direction S Am-
fard et du Ratier le prolongement S Amfard,
ajoutant il pourra obstruer l'entrée du Rhône, bien
qu'on doive espérer que cela s'arrivera point.

10
Orni, dit M. Ansel, mais ce n'est là qu'un espoir.

M. Guillaum. De plus, les diverses Commissions techniques, et la Commission mixte, nous ont imposé à vous Messieurs Pathe, de ne pas prolonger l'endiguement plus loin qu'il ne se termine aujourd'hui avant l'arrivée prévue au Havre une autre entrée.

Ma conclusion, c'est que, qu'on fasse ou qu'on ne fasse pas les travaux d'amélioration de la Seine, la situation du Havre est également menacée, et qu'il est indispensable d'y faire les travaux de la nouvelle entrée. Si l'on ne fait rien, le danger vient de l'origine du chenal. Si on fait quelque chose, il vient de l'accroissement de alluvions dans la partie nord de l'estuaire et de la formation d'un banc qui va à se souder au banc d'Amfard.

M. Lalanne. J'approuve tout ce que vient de dire M. Guillaum au sujet des conditions de l'estuaire de la Seine. On en peut dire ce que Vauban disait de celui de Rhône : c'est un estuaire incurable. Chaque prolongement de digue est inévitablement suivi d'une entrée d'alluvions que le ^{comant} flot de jivant ne peut en porter de la même manière que le ~~f~~ comant de flot les a apportés. Cela est vrai, mais M. Guillaum en présente que des vœux. Quel est l'ingénieur qui oserait soutenir qu'il apporte une solution inattaquable au problème de l'entrée permanente du port de Havre ? Est-ce une raison pour ne rien faire. Non, à condition que les villes intéressées supportent une forte part des dépenses. Mais il faut qu'au préalable la question ait été sérieusement étudiée au point de vue technique. Or, elle ne l'a pas été.

Le projet qu'on nous apporte a de objections de toute sorte. Au Conseil supérieur des Ponts et Chaussées, il a donné lieu aux avis les plus divergents. On n'a abouti à rien de clair et de net; on s'est seulement mis d'accord sur ce point que l'endiguement amènerait l'approfondissement du chenal. Mais cela, à condition de sacrifier tout ce qui se trouve en dehors du chenal, le Vieux et Noufflet, et peut être sans que Rouen ait véritablement à y gagner. Pour moi comme pour M. Raymond la seule solution consiste à faire des essais. On dit que le passage s'ensuivra; mais il y a bien des passages qui, moyennant le dragage qu'on y pratique, ne s'ensuivent pas. On peut citer comme exemple l'entrée du port de St Nazaire qui est de cette manière maintenant à une profondeur de 7 m. à 7 m. 30. Grâce à des frais d'entretien assez peu coûteux, on arrive ainsi à y faire passer les navires atlantiques. — Quant aux travaux du port de Vieux, le devis s'en élève à 100 %.

M. Guillain. Mais le port de Honfleur n'a-t-il pas été fait sur qu'il y ait eu de dépassements ?

M. Lalanne. On parle de l'entrée de Vieux: en réalité il en aurait deux.

M. Guillain. Oui, mais l'une de ces entrées est destinée à être bouchée par la nature.

M. Lalanne. Et le plus, a-t-on prévu le cas de guerre maritime. Comment défendre les travaux? Ce serait impossible, et en 2 heures, on verrait leur destruction. Tous les millions prodigués pour leur construction l'auraient été en pure perte, et il n'en resterait rien. Il faut se résigner à la solution de M. Raymond. Bien qu'intéressé ma-

12
sérieusement à la prospérité du Havre et par du tout
l'ennemi de cette ville, telle est ma solution que
je me permets de faire connaître en toute fran-
chise à M. le Ministre. J'admire profondément
les travaux exécutés à Rouen par les ingénieurs et
je souhaiterais vivement qu'on en pût faire
de semblables au Havre : malheureusement,
c'est impossible.

M. le Président. A quelle majorité le projet
a-t-il été adopté par le Conseil supérieur de Ports
et Chaussées.

M. Guillaum. J'y ai assisté et je puis dire com-
ment les choses s'y sont passées. Le projet, tout d'abord
n'a pas été confié aux ingénieurs de la localité. On
a voulu qu'il fût étudié dans des conditions supérieures
de science et d'expérience. On a réuni en 1888 une
Commission d'études composée d'ingénieurs rompus
aux choses de la mer et de fleuves à marée, d'ami-
rants, de représentants du commerce, enfin de per-
sonnes offrant toute la plus complète garantie...

M. Arnel. Parfaitement.

M. Guillaum. ... et on a chargé cette Commission de
préparer un projet. Elle l'a élaboré pendant un
an, faisant un usage des enquêtes personnelles,
s'informant auprès des pilotes, des municipalités,
de toutes les personnes qui pouvaient le renseigner.
L'enquête fut beaucoup plus approfondie, plus
vaste que les enquêtes ordinaires. Le projet de
la C^{ie} fut envoyé au Conseil supérieur de Ports
et Chaussées, qui examina d'abord le projet Partiot...

M. Lalanne. L'homme qui connaît le mieux l'es-
tuaire de la Seine.

13

M. Ansel et Guillain. La Seine fluviale, non
la Seine maritime.

M. Guillain. Le projet Partiot, après avoir été discuté
avec toute l'attention due au mérite de son auteur,
fut approuvé à l'unanimité, comme aléatoire et
dangereux. Le projet de la Commission fut en-
suite examiné, et il commença par troubler les
objections. On ne dit pas s'en étonner, car les
Membres du Conseil n'arrivent pas, comme les
Membres de la Commission, étudier la question à
fond, sous tous les faces. Mais à la suite des éclair-
cissements qui leur furent données, ils se rendirent
compte que ce qui leur avait inspiré ^{leurs} craintes,
c'était la nature ^{même} du projet qui, cherchant à
concilier des conditions un peu contradictoires, avait
du s'arrêter à une solution moyenne. Ils
comprirent que ce qu'ils avaient peur pour des
difficultés n'en était point et qu', au fond, leurs
objections provenaient de leur ignorance relative
de la question. Aussi, après quelques modifications
de détail, adoptèrent-ils le projet.

En ce qui touche le port de Flâne, en particulier,
le baron n'est pas donné lieu à la moindre
discussion. On n'a contesté ni le but poursuivi,
ni la manière choisie pour l'atteindre. La discussion
La critique n'a porté que sur des points secondaires,
tels que les dragages supplémentaires, etc... Mais
il n'y avait pas lieu de s'en étonner, car
nous n'avons pas la prétention de réaliser dans
notre œuvre la perfection du premier coup.
Ce sera aux générations suivantes à l'améliorer,
en se servant de l'expérience acquise.

Le projet a ensuite été approuvé par le Conseil de l'Armiraute. Et M. Laloue peut dire, par les termes dans lesquels cette approbation a été donnée, que le programme de travaux répond bien aux desiderata du Commerce. La trace de digues projetées semble bien être la meilleur pour réaliser l'amélioration de la Seine. Obtenir + on une profondeur de 6 m. 29, de 7 m. on faudrait il compléter l'effet des digues par un dragage, c'est le projet de l'avenir. Mais la solution proposée est la seule prudente, la seule dont on puisse, à peu de frais, corriger les erreurs. La dépense est relativement faible, de 29 millions seulement, et les alluvions donneront, par colmatage, des terrains dont la valeur ne sera pas de moins de 10 à 12 millions.

M. Cochezy. Les terres qui ont déjà été vendues en ont fait donner plus de 4 millions.

M. Guillaum. Il n'y a pas eu vente mais simplement convention entre la ville et l'Etat pour évaluer la plus-value.

M. Corvis est que ce chiffre de 4 millions est contestable.

M. Guillaum. La dépense de 29 millions nécessaire pour faire le travaux de Nare deviendrait entièrement superflue si le port se trouvait au Nord de la pointe de la Pléne. Elle n'a de raison d'être que par suite de cette destruction de voisinage de la Seine qui pèse sur le port de Nare.

M. Laloue. Mais le nouvel avant-port

engins de dragage sur une étendue considérable.
 M. Guillaud. Mais la dépense ne sera pas très élevée. Dans cette partie de la baie il n'y a, en effet, point d'alluvions, mais seulement des galets. Le prix de dragage qui peut en coûter car s'il est un jusqu'à 8 francs ne dépassera pas 2 f. dans l'hypothèse. La dépense totale n'excèdera pas 4 ou 5 millions.

M. Cocheru. On a dit devant le Sénat que le chiffre des travaux serait dépassé de 50 à 60%. C'est M. Buffet qui l'a déclaré et son affirmation a beaucoup impressionné le Sénat.

M. Lalanne. M. Krantz, d'ailleurs, le laisse entendre dans son Rapport.

M. Guillaud. Il a dû se produire à ce sujet une confusion. Quand on a fait le projet de la nouvelle entrée du port de Bône, on a dû se préoccuper de l'extension ultérieure que pourrait prendre la ville. Si en 1840, on avait fait ainsi, on nous eût évité d'avoir à faire aujourd'hui des travaux de démolition. — Le plan indique ^{une} en pointillé les travaux que pourrait nécessiter cette extension ultérieure. Mais le trafic de Bône peut ~~être~~ ^{avoir} qu'on éprouve le besoin de les entreprendre. Dans ce cas, ces travaux ne doivent être faits que lorsque le besoin du commerce le réclamait et est à dire dans un délai très éloigné, peut-on tenter que le présent, ce soit proposer une dépense ?

M. Lalanne. M. Raymond croit que les bassins actuels de Bône suffisent pour un commerce beaucoup plus actif que son commerce actuel, mais que le port ^{aurait besoin} de transporter son outillage. Avec des

bassins tels qu'ils existent aujourd'hui, et un meilleur outillage, le Rhône pourrait suffire pour fort longtemps.

M. Anet. Le bon outillage existe aujourd'hui. J'ai reçu une lettre du Président de la Chambre de commerce me donnant la ~~liste~~^{liste} des langues, docks, quées, etc... l'ensemble et le détail en sont très satisfaisants.

M. Guillaum. Je connais tous les ports d'Angleterre, de Hollande, d'Allemagne, et de Belgique. Et bien je puis affirmer que depuis six mois à peu près, le Rhône ne se laisse distancer par aucun d'eux sous le rapport de perfectionnement de son outillage. Nulle part, on n'a plus de facilités pour décharger la marchandise et pour la abiter. On peut comparer ce port à une maison très bien meublée, mais qui n'aurait point de porte d'entrée. Et si cette porte ~~est~~ manque au Rhône, c'est par suite de difficultés auxquelles a donné lieu le voisinage de la Seine.

M. Beissiere de Port. Mais il n'y a pas 8 ans qu'on a fait au Rhône une nouvelle entrée. On a augmenté l'étendue de l'arrut-port. A un récent Congrès scientifique tenu dans cette ville, le Rhône disait: Quand l'arrut-port sera chargé, la perfection sera atteinte, nous n'aurons plus rien à souhaiter.

M. Guillaum. Voilà vingt ans que les projets sont décriés.

M. Beissiere de Port. En 1879, le traama de l'arrut-port n'était pas encore commencé.

M. Lalanne. M. Guinette de Rochermond a dit que le traama actuel ne laisserait plus rien

à souhaiter.

M. Aruel. Mais il ne parlait certainement pas de l'entrée du port. D'ailleurs, nous l'entendons, si vous le désirez.

M. B. de Bort remarque que la question des travaux à exécuter est ~~indéterminée~~ secondaire pour lui. Ce qui le préoccupe, c'est d'éviter que ces travaux ne deviennent une source de dépenses pour le budget de l'Etat.

M. Aruel. J'ai demandé qu'on discutât l'amendement de M. Raymond avant celui de M. B. de Bort. Il était en effet logique de commencer par ce demandeur quel travail on faisait avant de rechercher comment on les paierait. M. le Ministre et M. Guillemin ont exposé la question d'une manière extrêmement claire et complète. Quand on ne fait rien pour l'amélioration de la Seine, les travaux proposés par M. Raymond pour le Havre seraient tout à fait insuffisants, n'est-il pas vrai, M. le Ministre ?

M. le Ministre des Travaux Publics. Assurément.

M. Aruel. C'est une chose reconnue par tous les Comités spéciaux que le Havre ne peut demeurer dans l'état actuel. Nous avons fait beaucoup de travaux au Havre, j'y ai été nommé comme Président de la Chambre de Commerce, et je dirai même que j'ai dû consentir à l'absence de cette tour de François 1^{er}, qui était comme l'ouvrage du Havre. Mais quand ces travaux ont été faits, quand on a agrandi l'arrondissement, jamais on n'a considéré l'entrée comme bonne et définitive. Elle est immense, très dangereuse, et, de cette époque, elle était regardée comme tout à fait mauvaise.

M. Guillaum. Je demande à revenir sur la question des dépassements de dépenses. S'en produira-t-il sur les 67 millions de travaux à exécuter, les travaux militaires mis à part, puisqu'ils sont pris à forfait? M. Buffet l'affirme. Je lui répondrai que depuis 1818, on a voté en tout 101 millions de travaux, y compris le canal de Toucairille. Or, on a dépensé 130 millions, c'est à dire qu'il y a eu une augmentation de 30%. D'où provient cette augmentation? Est ce de vicissitudes. Il y en a eu certainement, mais pas dans cette proportion. Non elle provient d'une autre cause, de ce que, à cette époque, le travail s'exécutait très certainement, il intervenait au cours de l'exécution, des changements dans le travail, qu'il était alors possible de prévoir par voie de simple décret. Mais le travail actuellement proposé sont de nature invariable, et on n'y peut rien ajouter. La législation d'ailleurs ne permettant plus aujourd'hui de le modifier aussi facilement qu'autrefois en cours d'exécution. Les évaluations ont été faites avec très grand soin, en adoptant des prix élémentaires très suffisants. On ne se trouve pas en présence d'un projet à revoir, à remanier: non, le projet est susceptible d'être exécuté du jour au lendemain. C'est dans ces conditions qu'il a été ~~proposé~~ demandé aux ingénieurs, et préparé par eux. Pour que le chiffre de 67 millions ne soit pas dépassé, il suffit que le gouvernement ait le moyen de ne pas modifier le travail en cours d'exécution. La provision alors, en tenant compte des accidents de mer,

en serait pas dépassés de plus de 5 à 6 %.

M. Laloume. A Boulogne, l'impien s'est élévé à 100 %.

M. Guillaum. Le travaux du port de Boulogne avaient été concédés à une société anglo-française, et les devis n'avaient été étudiés par les ingénieurs qu'au point de vue des travaux non de prix. Le 16 Mai suivant M. Caillaux, ministre des Travaux Publics, promit que les travaux seraient exécutés aux frais de l'Etat. L'ingénieur, M. Hacklin, reçut l'ordre de présenter une évaluation des dépenses dans le plus bref délai. M. Hacklin arrêta le chiffre de son évaluation à 14 millions, en prenant pour base les prix du pays, mais, ajoutant-il, sans rien affirmer, n'ayant pas eu le temps de faire les études nécessaires. Il arriva ainsi que le m. cube de pierre, faite sur place de carrières suffisantes, revient à 14 f au lieu de 8. — Mais quand le projet a pu être minutieusement étudié, les mécomptes en sont parvenus à craindre et les 10 % à valoir sont plus que suffisants. Le mécompte éprouvé à Boulogne n'est pas un mécompte d'ingénieur, c'est un mécompte parlementaire.

M. Laloume. Pour un motif ou pour un autre, les prévisions sont toujours dépassées.

M. Guillaum. Nous n'avons cependant eu de dépassements ni à Marseille, ni à Cette.

M. le Président. A l'un des questions à adresser au Gouvernement.

M. Poincaré. M. Berthelot a dit que le tonnel avait fait de l'âne serait d'une profondeur insuffisante et qu'il y faudrait remédier.

par des dragages entraînant une dépense énorme et ne figurant pas au projet.

M. Guillaum. Il faudra draguer cet avant-port comme on drague l'avant-port actuel. Mais en mettant à part les dragages de galets qui sont un travail de premier établissement, les dragages d'entretien ne coûteront guère que 30 c. par m. cube. En certains endroits, nous en faisons pour 25 cent. Il n'est pas de port qui n'aie des dragages d'entretien. Le nouvel avant-port aura 25 mille m. cubes, ce qui fera ~~62~~ 62.500 m. cubes à draguer. La dépense entraînée par ce travail sera tout à fait insignifiante.

M. le Président. M. le Ministre desire se donner son opinion sur l'amendement de M. Weissere de Bort qu'il a une prochaine séance.

M. Weissere de Bort. Je desire de mon côté que la Commission puisse se réunir pour discuter les idées au sujet de une proposition et choisir un système entre les S ou D qui sont pratiqués à l'étranger.

M. le Président, dit qu'il voudrait peut être mieux commencer par entendre M. le Ministre.

M. Anal s'associe à cette manière de voir, car il n'est pas sûr, ajoute-t-il, que le Gouvernement adopte l'amendement de M. S. de Bort. Demandons lui son avis sur cet amendement, et nous préparerons une solution que nous lui communiquerons ensuite.

M. Payer-Questier pense que la Commission doit commencer par choisir entre l'amendement de M. Raymond et le projet de gouvernement.

M. le Ministre est de cet avis. Y'attache, dit-il, une grande importance à ce que la Commission commence par statuer sur l'amendement de M. Raymond avant d'examiner la proposition de M. G. de Bort.

M. le Président met aux voix la question de savoir si on commence par examiner l'amendement de M. Raymond.

Pour : 4 voix ; Contre : 2 voix. La proposition est adoptée.

M. le Président dit qu'il a reçu de M. de Colne une lettre par laquelle il demande à être entendu par la Commission pour lui exposer un projet dont il est l'auteur.

Après un échange d'observations, il est décidé par 4 voix contre 2, la voix du Président étant prépondérante en cas de partage que M. de Colne sera entendu.

La prochaine séance est fixée à Mardi prochain, 9 h. 1/2.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du Mardi 4 Mars.

La séance est ouverte à 1 h. 1/2, sous la présidence de M. Cochezy.

Sont présents tous les Membres de la Commission. M. de Coene, Ingénieur à Rouen, est introduit et M. le Président lui donne la parole pour exposer son projet.

M. de Coene dit que dans ces dernières années la question des estuaires a fait d'immenses progrès. On ne croyait pas à la possibilité de les améliorer. Et c'est sous l'empire de cette idée qu'en 1849, fut entrepris le Canal de Toucarville, dont la profondeur devait être suffisante pour recevoir des navires d'un tirant d'eau de 6 mètres et qui était destiné à remplacer l'estuaire pour mettre en communication la Seine et la mer. En 1883, sur le rapport que je lui présentai, le Congrès de l'Association pour l'avancement des Sciences, admit, au contraire, qu'il était possible d'améliorer les estuaires.

En 1883 fut repoussé le projet Bellot consistant à faire un chenal dirigé vers le Nord-Ouest et passant sur l'Île Adrene. Il fut repoussé parce qu'il comportait, contrairement à l'usage de nos deux ports de la Manche, des digues perpendiculaires au courant de flot. — La C^{te} de 1885 a demandé

l'approfondissement de la passe actuelle. La C^{te} technique de 1886 a préparé un projet qui, mis à l'enquête, a été absolument changé lors de sa présentation au Parlement.

Dans ce projet, le Rhône serait exposé à un grand danger d'envasement. Avant d'avoir le surface du canal-avant fut comparée à celle du port d'Yveridein, l'envasement qui est à Yveridein de 550.000 m.c. par an trait de 1.800.000 m.c. au Rhône. C'est ce qui a été démontré au Congrès Maritime de Paris de 1889 par M. M. les Ingénieurs Conrad et Demay. Pour comparer à ce port leur profondeur, il faut laisser toute liberté aux courants qui viennent en balayer le fond. Dans tous les Congrès auxquels j'ai assisté, Congrès de Belgique, Congrès de Francfort, il a été reconnu que le nouveau projet conduirait à l'envasement du port de Rhône. L'arrêt port actuel de Rhône est très suffisant, et, pendant la période de l'Exportation, a très largement donné satisfaction au besoin alors bien plus considérable que de contenance, des transit de voyageurs et des marchandises.

Ce qui exigent actuellement les conditions les plus recuents de la navigation, ce sont les ports à toute marée, où le navire ou plus fort tirant s'en peuvent à toute heure accoster et faire leurs opérations. Aujourd'hui, en effet, on l'on se rend en Amérique en 6 jours et 19 heures, le moindre retard est d'une importance considérable. C'est pour une ligne, une question de succès ou d'échec. Le projet de Gouvernement, ne donne pas satisfaction aux exigences nouvelles de la navigation, aussi que les Anglais ont à bien de le faire dans leur établis-

vements récents de Tilbury Docks, à l'embouchure de la Tamise. Hambourg, qui n'a pas suivi cet exemple des Anglais est menacé, n'eût-on, de perdre la transatlantique, dont la tête de ligne serait reportée plus en aval dans l'Elbe, à Cuxhaven.

M. Lalanne dit qu'il n'y a pas seulement tendance comme l'a dit M. de Coene, à donner aux navires nouvellement construits plus de profondeur, mais aussi, et surtout, plus de largeur.

M. de Coene répond que cela est exact, surtout pour les navires de tonnage moyen, mais que pour la grande navigation, la profondeur de 8.50 adoptée au Canal de Suez répond bien au tirant d'eau des navires. Il ne demande pas 15 mètres, mais il croit que le projet n'en donne même pas 7.

Les dragages à faire seraient très considérables. En effet, on ne saurait comparer le Hâve à Marseille, le Hâve, où la côte recule de 2 à 3 m par an sous l'action de la lame, alors que Marseille est située sur une mer sans marée qui vient mourir sur des rocs dont elle n'entoune pas une parcelle. Cependant ce qui se propose c'est de faire au Hâve un port pareil à celui de Marseille. Or l'a voit déjà essayé à Boulogne, mais en présence d'un échec complet, on a dû s'arrêter à un chemin, laissant interrompus des travaux qui avaient coûté extrêmement cher.

Il serait bien préférable d'approfondir le port, ce que les dragues permettraient de faire très aisément, comme l'ont démontré M. de Laroche et Vétillard.

Le projet dit-on, est fait pour mettre d'accord Rouen et le Havre. Mais pour atteindre ce résultat, il faudrait concentrer sur la Seine tous les efforts. Au lieu de cela, le projet les divise, et il aboutirait par suite à accroître l'autogamie entre les deux villes.

M. de Coene donne des détails sur les disagations du chenal dans l'estuaire, et dit qu'il tient desirable et possible d'obtenir dans cet estuaire le même résultat que dans ceux de la Beette et du Weser.

Un ingénieur anglais, M. Vernon Harcourt, a fait des expériences démontrant la possibilité d'une rectification du chenal. Le projet de cet ingénieur, bien préférable à celui de l'Administration donnerait devant le Havre une profondeur de 12 à 13m.

Il faudrait reprendre et continuer ces expériences. Nous demandons pour cela un délai de 6 mois. Le Havre et Rouen, dont la situation commerciale a été tout à fait exceptionnelle en ces derniers mois, peuvent bien attendre l'expiration de ce court délai.

Il faut draguer la fosse sud-ouest pour l'approfondir: la dépense serait de 7 millions. Il faut, d'autre part, agrandir le bassin de la Citadelle et en modifier l'entrée de manière à en faire disparaître la courbe qu'elle présente; cette seconde partie des travaux coûterait 10 millions. Le total de ces travaux serait donc de 17 millions.

M. le Président dit à M. de Coene qu'il avait permis, dans sa lettre, d'exposer un système permettant de faire les travaux du projet, sans qu'il en coûtât rien à l'Etat. C'est ce système que la Commission serait chargée de connaître.

M. le Marquis de Coene. Oui, c'est elle seul qui nous intéresse.

M. de Coene répond qu'avec les subventions de villes, et les terrains cédés, on aurait 17 millions, ce qui suffirait implemment à payer les travaux.

M. le Président. Je ferai observer à M. de Coene qu'il parle de la valeur des terrains conquis sur l'estuaire, sans songer que ces terrains, on ne les aura pas tant qu'on n'aura pas fait les travaux de la Seine. — Quant aux subventions de villes, elles disparaîtront comme le projet lui-même, en me disant qu'elles ont été promises.

M. de Coene n'a-t-il plus rien à ajouter ?

M. de Coene dit qu'il est partisan, pour se procurer des ressources, de l'établissement d'un droit sur la Marchandise.

M. le Président remercie M. de Coene des explications qu'il a bien voulu développer devant la Commission.

M. de Coene se retire.

M. le Président. Dans votre dernière séance, M. le Ministre nous a demandé de comment par trancher la question technique, la question des travaux. Il me paraît très difficile de séparer entièrement cette question des fins et moyens. Cependant puisque la Commission a décidé d'examiner d'abord la question des travaux, et bien que son vote sur ce point ait, comme il est d'usage constant dans la Commission, un caractère simplement provisoire, je vais ouvrir sur cette question une sorte de discussion générale.

28

Nous nous demanderons ensuite s'il y a lieu d'adopter l'amendement Reynaud ou, au contraire, le projet du Gouvernement.

M. Forcher de Carail dit que la question des travaux ne pouvant, à son sens, se séparer de celle des mis et moyens, il ne votera pour un de ces deux projets qu'à condition que le vote ait, en cette matière également, un caractère provisoire.

M. le Président répond que ce caractère du vote ne fait pas doute.

M. Laloume. Les renseignements fournis par M. de Coene, abstraction faite de ce qu'il y a ajouté de son cru, ne sont pas dépourvus de fondement.

Il devrait faire réfléchir la Commission sur les difficultés de la question, et l'empêcher de s'engager sans réflexion dans des travaux aussi considérables.

M. le Ministre nous a apporté en faveur de son projet de arguments, mais non de raisons. Voilà 30 ans que la question est posée...

M. Corvès, 46.

M. Laloume et qu'on travaille à mettre d'accord Rouen et le Havre. On semble y être parvenu, mais rien ne prouve que ce soit au moyen d'une solution acceptable. M. Reynaud propose de faire des travaux qui peuvent sans danger être commencés immédiatement et qui, en tout état de cause, produiront une amélioration. Il me semble qu'étant donnée la situation de nos finances, c'est à ces travaux qu'il faut s'en tenir, en y ajoutant quelques travaux d'essai, à conduire avec une extrême prudence. Toute question financière mise à part, je repousse le projet du Gouvernement.

faute qu'il me paraît impraticable. Vouloir faire sur la Manche un port qui serait bon à Marseille, et dans la Méditerranée, c'est une conception absolument fautive. Le Ministre des Travaux Publics a fait grand état de la présence d'officiers de marine dans les Commissions techniques qui ont étudié le projet; mais il faut bien remarquer que ces messieurs, très compétents en ce qui touche la question d'entrée et de sortie, d'évolution des navires, ne le sont pas plus que la première personne venue sur la question d'allure et de marche des courants. En résumé, faite le minimum possible de travaux, telle est mon opinion. La question financière demeure réservée, mais je puis dire que je ne serais pas opposé à un droit, à un droit assez léger, sur la tonne de jauge et la marchandise.

M. G. Martin. Je pensais que votre honorable collègue, avec sa compétence d'homme de métier, allait combattre sur le terrain technique, les arguments donnés en faveur du projet par M. le Ministre et M. Guillaumier. Je dois dire que tant que ces arguments n'auraient pas été réfutés, je demeurerais disposé à voter le projet du Gouvernement. Le projet a été remis après que la question a été étudiée et agitée sous tous ses faces depuis 45 ans; il a été remis par les hommes les plus compétents; il a été enfin approuvé à l'unanimité par le Conseil Supérieur des Ports et Chenaux. C'est la plus haute autorité du fait en la matière, et tant qu'il ne sera pas démontré que c'est par de mauvaises raisons que son vote a été obtenu, on pourra, on

deven même s'en tenir à ce vote, en toute sécurité de conscience. — M. Guillaum nous a très bien démontré que soit qu'on fasse des travaux dans le Saône, soit qu'on n'y en fasse pas, le Rhône sera également menacé, menacé à bref délai par la formation d'un banc de sable à l'entrée du port, si on fait les travaux de la Saône, menacé dans un délai indéterminé, mais qu'un accident comme celui de 1883 peut singulièrement abrèger, l'encroisement de la passe, si on ne les fait pas. De toute manière cette fameuse Sud-Ouest qui fait ^{l'objet de} l'amendement de M. Reynaud est destinée à disparaître. Prévoyant cette éventualité inéluctable, il faut ouvrir au Rhône une autre entrée, celle que le projet du Gouvernement indique comme devant se diriger vers le Nord-Ouest.

De toute manière, il faut donc que des travaux soient créés pour mettre le Rhône à l'abri. On peut choisir entre des travaux restreints et des travaux complets. Je voterai pour les travaux complets, mais dès à présent je tiens à déclarer que cette question de travaux doit être tranchée la première et préalablement à celle des voies et moyens. Nous devons commencer par voter soit le projet du Gouvernement soit le projet Reynaud, puis nous aborderons la question des voies et moyens qui consiste tout simplement à trouver les moyens de rendre applicable le principe voté par le Sénat. Sur le procédé financier qui aura été adopté il faudra prendre l'avis des Chambres de Commerce des localités intéressées, leur demander si elles consentent à s'y soumettre, car sans leur consentement, il est impossible de rien faire. Il faudra également prendre l'avis des Chambres de Commerce

de nos grands ports, en raison du caractère général que le système adopté peut être appelé à prendre un jour. Cela fait, le projet arrêté par la Commission sera présenté au Sénat, qui aura à statuer. La Commission aura ensuite à voir ce qu'elle devra faire pour la seconde lecture. — Mais, pour le moment, la première question que nous avons à nous poser est de savoir si nous acceptons ou si nous rejetons l'amendement Dejean.

M. Lalanne. M. G. Martin a parlé de l'approbation unanime qu'a remportée le projet. Des dissidences comme celles de M. Monquin, de M. Berille sont cependant de nature à faire une impression. Il faut aussi tenir compte de la difficulté qu'un corps constitué éprouve à rester indépendant en face des instances du Gouvernement déclarant que tel projet est le seul bon, est indispensable. J'ai eu dans ma carrière des exemples de projets qui ont échoué après avoir reçu les approbations les plus solennelles, par exemple celui du Canal de Nantes à la mer. On en a exécuté le troisième, et bien sait ce qu'il deviendra. — Le projet de Gouvernement a été désapprouvé formellement, il ne faut pas l'oublier, dans le Congrès s'ouvrant spécialement on a parlé M. de Coene.

M. Foucher de Careil. — Je n'ai pas compétence pour examiner le projet au point de vue technique. Je puis seulement confirmer l'assertion de M. de Coene que la côte de Calvados est très frangible. Propriétaire de falaises sur cette côte, depuis longtemps je les vois chaque année reculer devant l'envahissement graduel de la mer. — Quant à

question de vote que nous devons émettre, je demanderais à M. G. Martin de ne pas nous enfermer, comme il l'a fait, dans le dilemme : ou le projet de Gouvernement qui est le projet complet, ou celui de M. Raymond qui est le projet incomplet. - M. G. Martin, en qualifiant le projet de Gouvernement de projet complet, ne savait peut-être pas que précisément un de ses reproches adressés à ce projet, et il l'a dit à la Chambre par M. Desjardins-Verhinder, est précisément d'être incomplet.

M. Foucher de Careil cite, d'après l'officiel, le passage où M. Desjardins-Verhinder énumère la longue série de travaux qui devraient être ajoutés au projet de Gouvernement pour en faire un projet complet.

M. Foucher de Careil reprend : - Le projet de Gouvernement n'est donc pas un tout indivisible, à accepter ou à rejeter pour le tout. Instaurer un dilemme ou nous enfermer M. G. Martin, non pour partitionner le projet, en voter les parties incontestablement nécessaires et essentielles, et ajourner les autres. Il est d'autant plus nécessaire de procéder ainsi que les meilleurs esprits ont eus des doutes sur le projet pris dans son ensemble. M. Guillaum, dans l'Exposé des motifs, de premier rapport était loin d'être aussi affirmatif qu'aujourd'hui sur les résultats à attendre. M. Krantz, dans son Rapport, bien que fustoyer sévèrement le projet, multiplie cependant les raisons pour mettre à l'abri sa réputation d'ingénieur au cas où le projet aboutirait, comme disent les Anglais, à une complete failure. - En présence de ces hésitations, il est bien juste que nous en ayons nous-mêmes. - Quant à séparer la question des

travaux de ville des ruis et moyens, je m'y déclare opposé. Au bout, en effet, ce n'est pas sans raison qu'on s'est dit: Commençons par voter sur la question financière. Nous aurons ainsi un excellent criterium pour savoir, par l'avis même des localités qui doivent faire les frais des travaux, quels sont ceux de ces travaux qui sont vraiment utiles, quels sont ceux qui ne le sont pas.

M. le Marquis de Carné. — Dans mon bureau j'ai été élu pour examiner et tâcher de résoudre la question des ruis et moyens. C'est là la première et principale tâche que le Sénat ait imposée à la Commission. Nous ne saurions retourner devant lui sans l'avoir remplie, sans avoir cherché les procédés les plus propres à faire entrer dans la pratique le principe adopté sur la proposition de M. Teisserenc de Bort.

M. le Président. Je ferai observer que c'est ce que j'ai toujours conseillé à la Commission.

M. Ancel. On a parlé d'hostilité systématique à l'égard de Woare: je n'y crois point, le système proposé pour l'exécution des travaux devant s'appliquer un jour, ^{dans la pensée de la Chambre,} à tous les ports français. Mais avant d'examiner la question des ruis et moyens, il est nécessaire d'être fixé sur l'étendue des travaux à entreprendre. Peut-on réduire ceux qui constituent le projet de Gouvernement? Je l'ignore, et n'ai point compétence pour me prononcer là-dessus. Mais ce que je sais, et ce que j'ai entendu dire depuis des années, c'est que si l'on prolonge les digues jusqu'à Woarflour, le Woare sera en très grand péril. M. de Franqueville, avec qui j'ai beaucoup étudié ces questions, était d'avis, si l'on prolongeait ainsi

les digues, de donner au Rhône une nouvelle entrée. M. Guillaumet l'a d'ailleurs parfaitement démonté, le projet de M. Raymond non seulement serait insuffisant, mais tout à fait inutile : ce serait une dépense faite absolument en pure perte, non seulement si on ne fait rien pour le Rhône, mais, à bien plus forte raison, si on y continue les travaux d'endigement. Ce dont le Rhône a un besoin impérieux, c'est d'une nouvelle entrée, permettant aux transatlantiques d'accomplir leurs mouvements en toute sécurité ; l'entrée actuelle est très mauvaise, si mauvaise que l'entrée ou la sortie d'un grand navire est un spectacle plein d'émotion, que l'on craint toujours de voir aboutir à quelque malheur, à quelque désastre qui serait au moins funeste à la bonne renommée du port qu'à l'honneur de notre marine. — Au sujet de la question des voies et travaux, je tiens à faire remarquer que la contribution offerte par Rouen et le Rhône s'élève au quart de la dépense, c'est à dire est supérieure à toutes les subventions offertes par Bordeaux, Marseille et les autres ports. Mais avant d'examiner cette question des voies et travaux, avant de recourir au système de M. L. de Bort, je crois indispensable de savoir au juste de quelle somme on aurait besoin, et par suite de rechercher quel travail il y a à faire.

M. F. de Carail dit que M. Raymond, revenu de son voyage au Rhône, lui a dit qu'il y avait vu un outillage bien supérieur à celui qu'il pensait y trouver.

M. Aucel. J'apprends avec plaisir que notre collègue s'est rétracté avec une sincérité qui lui fait honneur ; c'est qu'en effet il ne s'agit pas d'affaires de rivalités locales, mais d'améliorer le régime d'un grand fleuve

français. — Revenant à mon raisonnement, je dirai
 que si l'amendement Reynaud était adopté,
 bien que je repousse de toute ma force une pareille
 solution, la dépense deviendrait minime et par
 suite il serait inutile d'étudier le système de M.
 L. de Bort. La question des travaux prime donc toutes
 les autres. Il faut pousser, en revenant devant le
 Sénat, lui dire : C'est pour les travaux qu'il faut
 trouver telles ressources. — Commençons donc par
 l'examen des travaux : M. Reynaud s'est déjà
 retraité une fois, il peut se retraiter encore. De
 plus, peut-on lui donner raison à lui tout seul,
 contre toute la majorité ? La question des travaux vidée,
 nous venons alors, mais alors seulement ainsi que
 le veut la logique, comment nous pouvons adapter
 à votre projet, y greffer, car il faudra bien en venir
 là, le système financier de M. L. de Bort.

M. Georges Martin. — On a semblé croire que
 j'avais la prétention de résoudre la question technique
 à l'aide de mes propres lumières. Il n'en est rien.
 Ce sur quoi je me décide, ce n'est pas sur telle ou telle
 raison, tel ou tel avis particulier, c'est sur le vote
 de Commission spéciale, sur le vote unanime du
 Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées. À l'autorité des
 auteurs de projets, de Vauthier, de de Coene, je
 préfère, et je me crois fondé à préférer, celle de son
 Copr comme le C. Sup. des Ponts et Chaussées, formé
 des ingénieurs les plus éminents de notre pays.

M. F. de Corail a reproché au projet du Gouvernement
 de n'être pas un projet complet. Il ne l'est peut être pas,
 mais qu'importe si, ce qui est bien plus important,
 il est fait d'après des études complètes, s'il prévoit

Les développements ultérieurement possibles et est de nature à s'y adapter sans peine, si les travaux qui pourrout devenir nécessaires plus tard sont susceptibles de s'exécuter sans consolidation, sans démolition, sans que l'on aura songé à eux et que, dans la plan, on leur aura ménagé leur place. — L'opinion de M. Léjardin-Verhulst n'est d'ailleurs qu'une opinion isolée, qui a dû être examinée par le C. Sup. des Ponts et Chaussées. S'il fallait se préoccuper de tout le possible, les études s'allongeraient plus de temps, elles s'allongeraient jusqu'à l'infini. Évitant cet excès, il faut se préoccuper simplement des vicissitudes présentes, et de celles qui se présentent clairement dans l'avenir.

J'ai eu une conversation avec M. Reynaud, où il m'a confirmé ce qu'il avait dit à M. F. de Careil au sujet de l'entretien. Mais il m'a de plus raconté qu'il a vu un haussmannien retarder d'un jour la sortie du port pour éviter le danger de talonnement. Un port qui se borne aux de pareilles conditions est un mauvais port.

M. F. de Careil. M. Reynaud m'a aussi parlé de ce retard, mais il a ajouté qu'avec 50 cent. d'eau de plus, la sortie eût pu s'effectuer.

M. G. Martin. Je conclus en disant qu'après l'avis du C. Sup. des Ponts et Chaussées vos hommes suffiront certainement pour vos travaux en toute sécurité de conscience.

M. Cordier. Les observations qui viennent d'être présentées en disent assez maintenant le quart de la question. C'est qu'en effet, le pays de grande navigation tout le pays présente en fait comme en guerre. Le Mandat de plus, est le rendez-vous de navires qui vont sillonner

toutes les usures. Les plus grands ports d'Europe sont situés sur la mer du Nord. Il y a pour le France un intérêt national de premier ordre, à ne pas laisser mettre en péril la situation de la côte. Et l'intervention de l'homme est d'autant plus nécessaire que le traité a traité bien inégalement. La côte française et la côte anglaise : tandis que cette dernière est à l'abri des vents de N.O. et de S.O. qui viennent la prendre à revers, notre côte la reçoit en plein, et elle est toute facilité pour venir dévaster nos flottes.

D'autre part. Les transformations récentes qui se sont produites dans la construction navale, par la substitution du fer au bois notamment, ont accru le tirant d'eau des navires et l'épaisseur de profondeur plus grandes. Le trafic, d'un autre côté, s'est accru dans la proportion de 1 à 50.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire si vous tenez au développement de votre marine marchande, qui est un des principaux éléments de la prospérité nationale, de améliorer les ports, de les mettre à l'abri des besoins nouveaux.

Le Havre est un port de côte, qui a été très avantageux mais qui a aujourd'hui grand besoin d'être amélioré.

Bouen est devenu un de nos grands ports par suite de l'habonne intelligence conduite qui lui ont permis de recevoir des navires de plus fort tonnage. La prospérité s'accroit, je n'en dis, à me s'œil. Y'a ce port témoignage, ainsi que mon ami M. Pouyet-Quertier, avec qui je suis entré à la Chambre de Commerce de Bouen, il y a 27 ou 28 ans. C'est là que j'ai été en rapport avec les ingénieurs Deroy, de Beaulieu, Lucey...

M. Lalanne. Ce sont des usures vénérés parmi nous.

M. Cordier. Les travaux de ces deux ports ont été conduits jusqu'à un certain point. Mon amour à rechercher quels développements il y aurait lieu de leur donner encore. Je crois pour ma part, que cette question des travaux doit être étudiée avant celle des rivières et ruelles.

Le Havre a besoin de grands travaux. Quant à Rouen, à l'heure actuelle, il a besoin d'avoir l'entrée de sa maison, la sécurité de son accès.

Pour le Havre, il y a une question qui doit être envisagée au point de vue national, c'est celle des hauts-lanternes. Que par suite des dispositions du port, un de ces phareots vienne à échouer, le Havre est menacé de perdre la ligne. Quant aux hauts de la rade, leur défense est de toute nécessité et il y faut appliquer toute la ressource de la science.

On a parlé de la rivalité des deux villes. C'est à tort, car cette rivalité n'existe pas autant qu'on veut bien le dire.

Le Havre est-il vraiment ^{menacé} d'être ensablé par les alluvions de la Côte du Calvados? Peut-être au cas d'une tempête extraordinairement violente, mais en temps normal, le Havre n'a pas à craindre l'ensablement. M. Guillaum n'est pas de cet avis, mais il a omis de nous parler du balayage très actif de la rade qu'opèrent les courants tournois; et le puissant courant du Nord, tout d'abord, et dans l'autre sens, le courant de Verhaule. Le dernier courant est chargé de limon, mais il faut remarquer que le courant du Nord l'arrête et lui fait obstacle. Du haut de la pointe de ... on voit très distinctement le marche des deux courants, consacrant chacun leur couloir respec-

39
tine. — L'estuaire est sujet à des perturbations
extraordinaires. Le chenal qui, il y a 18 mois,
passait presque à l'entrée du port de Woâne,
a tendance à bifurquer, et si la bifurcation venait
à se produire, le chenal coupé en deux, devien-
drait impropre à la navigation. Mais cette bifur-
cation n'est pas à craindre, car au moment même
où elle est sur le point de se consommer, il se
produit une sorte de révolution, qui rejette le jusant
vers Honfleur. Le chenal rentre alors dans
l'axe de la Seine, passe entre les bancs de Patis
et S'ampard, et va se perdre dans la mer.

Précisément le chenal dans la Seine, le finet,
vicié un travail véritablement urgent et nécessaire:
un travail dont dépendent la sécurité et la
sauvegarde d'intérêts qui se chiffrent par
millions.

Quant au Woâne, je confirme l'opinion de
ceux qui croient que le Verhaule n'est pas à crain-
dre, d'une manière aussi immédiate qu'on
le suppose, car les fonds de la petite rade, au
lieu de perdre de leur profondeur, la croissent,
comme le montrent le sondages, et même
le vent augmentent. Sous haute-mer, il
existe une profondeur de 15 mètres qui offrirait
une excellente entrée pour le Woâne, l'enceinte
étant insuffisante pour le besoin du commerce.

Quant à Rouen, M. Reymond croit devoir
se contenter de l'abaissement des seuils. Mais
ce qui nous importe par dessus tout, c'est la
sécurité de l'entrée de l'estuaire.

Tel est l'état des choses, telles sont mes idées sur

le côté technique de la question, idées que je me suis
formées, pour l'avoir étudiée pendant de longues années,
comme secrétaire de la Chambre de Commerce de Rouen,
et comme membre des Assemblées.

Comme l'a fait observer avec raison M. Arceel,
Rouen et le Havre offrent de contributions aux travaux pour
une part bien supérieure à celle dont se sont chargés
les autres ports. Ils donnent notamment 9 millions
qui, exclusivement destinés aux travaux de défense,
seront absolument inutiles pour le trafic ma-
ritime. De plus l'Etat retirera des travaux le
bénéfice de terrains, qu'il aura pour lui tout seul,
sans contestation possible de la part de personne, en
raison de leur situation, et qu'on peut estimer sans
exagération à 12 millions. — Soit 96 millions, il
y a ainsi lieu de retirer d'abord 4, puis 12 millions
en tout 16. La subvention de rills étant de 28 millions,
on voit dans quelle proportion elle se trouve avec
les 16 millions qui restent nécessaires pour l'achè-
vement des travaux.

Il faut de plus tenir compte des avantages qui
résulteraient pour l'Etat des progrès rapides du com-
merce dus aux travaux. Déjà, depuis 1876, le
trafic de Rouen s'est accru notablement. Les recettes de
la Douane, de 3.444.000^f en 1876, se sont élevées,
l'an dernier à 38 millions. C'est ainsi une pro-
gression d'une dizaine de millions. Et dans
quelle proportion n'est elle pas appelée à s'accroître
encore, quand les navires d'un tonnage d'eau
de 8 mètres pourront remonter en toute sécurité
jusqu'à Rouen. Si on ne faisait pas les travaux, l'
Etat perdrait ces bénéfices éventuels. Car il ne

Faut pas croire que l'augmentation du trafic profiterait à un autre port français, comme Dunkerque, par exemple. Non, elle profiterait à Anvers, et les marchands, jénchant en France par la voie de terre, auraient beaucoup plus de facilités pour esquiver les droits de douane, au grand détriment de Trésor.

Ce travail aurait également l'heureux effet de développer, d'une manière générale, tout votre commerce, en accroissant encore davantage votre exportation. Les marins, viendraient plus volontiers chez vous, sûrs qu'ils seront de repartir avec une cargaison, qu'ils pourront prendre pour leur moyen de retour.

M. le Marquis de Carné insiste sur ce point que la question financière doit être résolue avant toute autre, et que la Commission a surtout pour mandat de l'étudier avant de retourner devant le Sénat.

M. le Président dit qu'on pourrait convoquer le Ministre pour jeudi prochain, à 2 heures, après s'être tenu avis sur le projet de M. G. de Bort.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 4 h. 1/2.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 6 Mars.

La séance est ouverte à 2 heures sous la présidence de M. Cocheru.

Sont présents : tous les membres de la Commission, sauf M. le Marquis de Carné, qui a fait parvenir ses excuus.

M. le Ministre des Travaux Publics et M. Guillaum sont introduits.

M. le Président donne la parole à M. le Ministre des Travaux Publics, en le priant de vouloir bien donner à la C^a son avis sur l'amendement de M. B. de Bort.

M. le Ministre dit qu'en considérant le droit sur les marchandises comme établi, il y a encore lieu de se demander comment on le percevra. Si les Chambres de Commerce se refusent à payer cette perception, comment pourra-t-on le y contraindre? On n'a, à cet effet, aucun moyen légal.

M. B. de Bort dit qu'il serait possible de s'inspirer de ce qui a été fait pour l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat.

M. le Ministre répond qu'on a renoncé, en principe, à avoir à l'avenir des caisses spéciales à côté du Budget de l'Etat. Il ne peut pas que M. B. de Bort veuille le rétablissement de ces sorts de polyptex budgétaires. Il ajoute que le droit sur l'entree des marchandises est un véritable droit de douane.

M. B. de Bort réplique que c'est simplement

un droit rétrograde de celui que les marchandises françaises paient dans les ports anglais.

M. le Ministre dit que le taux d'intérêt de l'emprunt, 4%, lui semble faible. — De plus l'exposé des motifs parle d'une caisse commune à Rouen et au Havre, dont on ne retrouve pas trace dans les articles. M. le Ministre ajoute que l'année dernière le Sénat a repoussé un projet de Caisse Commune, en ce qui concernait Hauts et St-Valzain. Il dit encore que le commerce spécial, qu'il s'agirait de frapper exclusivement, est très difficile à distinguer du Commerce général. M. le Ministre demande à céder la parole à M. Guillaum.

M. Guillaum donne d'abord communication d'une lettre de la Chambre de Commerce du Havre relative à la distinction de ces deux sorts de Commerce. Sur la demande de M. le Président, il promet d'en envoyer une copie à la Commission.

Il déclare qu'à son avis, l'impôt sur les Marchandises n'aurait qu'une amette bien peu stable, en raison de variations considérables du chiffre du Commerce spécial, variations qui tiennent à l'état du marché intérieur. Le Commerce général, au contraire, a beaucoup plus de fixité, car lorsqu'on se trouve en possession d'un outil commercial, on s'en sert à l'appliquant toujours à peu près à la même quantité de marchandises, alors même que que la nature de ces marchandises change.

M. G. de Pont fait observer que si on joint les chiffres du Havre à ceux de Rouen, pour en faire la somme,

on arrive à une moyenne beaucoup plus faible.
Or, cette addition se justifie par la solidarité d'inté-
rêts de deux villes.

M. Guillaumet ne croit pas que l'on puisse admettre
cette solidarité, le Havre étant menacé, que l'on
fasse ou que l'on ne fasse pas le transit de la Seine,
ainsi qu'il a eu l'honneur de le démontrer à une
précédente séance.

Il reconnaît cependant, sur une observation de
M. Arnaud, que le danger sera plus grand si on fait
le transit d'indigénement.

M. T. de Bort donne lecture d'un passage du
Rapport de M. Krantz, où il est affirmé que les
deux questions sont indissolublement liées l'une
à l'autre.

M. Guillaumet. Si l'on admet une caisse com-
mune, la taxe perd absolument le caractère de
taxe locale, et chaque ville devrait être
payée au prorata de sa part de la taxe qu'elle reçoit, il
y a une atteinte portée à l'équité.

M. Guillaumet examine le tonnage de deux
ports, en prenant la moyenne de 3 ou de 5 des
derniers années. Il recherche ce que serait la
taxe pour les 3 catégories de marchandises établies
par M. Buisson de Bort. — Il fait observer
qu'elle constituerait une charge si lourde, et
jetterait une telle défaveur sur les deux ports où
elle serait perçue, que les marchandises quitteraient
rarement ces ports pour entrer par Boulogne,
Calais, ou Dunkerque. Il montre, par la
comparaison de frais à faire dans les deux
hypothèses, que ce résultat ne saurait être

entité. Il en résulte que financièrement, l'établissement de la taxe sur les marchandises constituerait une opération irréalisable. Aussi est-elle repoussée par les Chambres de Commerce de Rouen et de Havre, qui ne se soucient point de s'engager dans une voie qui les conduirait à la faillite.

M. le Président demande quelle est, en définitive la conclusion du Ministère.

M. le Ministre. Je commence par vos demandes de statut sur les travaux avant de statuer sur le mode de paiement de ces travaux. Quant au projet T. de Bort je tiens de vous faire connaître mes objections par moi-même, et par l'organe de M. Guillain. Ces objections, que je vous transmettrai par écrit, je vous demanderai de les prendre en considération lorsque, d'accord avec M. Lissierenc de Bort, vous vous occuperez de la rédaction du projet à soumettre au Sénat.

M. le Président remercie M. le Ministre de ses explications ainsi que de la promesse qu'il vient de faire de les remettre par écrit à la Commission.

M. Foucher de Careil dit que le projet du Gouvernement constitue un très bel ensemble de travaux, mais que, devant le vote impératif du Sénat, il faut se préoccuper tout d'abord de la question des vis et moyens. Il sera nécessaire ensuite de demander si les travaux compris au projet forment un tout indivisible, ou si au contraire, il y en a dont l'exécution est moins nécessaire et pourrait être différée.

M. le Ministre dit que tous les travaux du programme sont réellement indispensables. Sur la question de la taxe des marchandises, il ajoute que la C^o a à faire un travail de coordination, dont elle seule peut se charger, mais qu'il lui a, comme il le devrait, signalé les difficultés que présente ce travail. Peut-être le Sénat se rendant-il compte de ces difficultés, reviendra-t-il, en seconde lecture, sur le système qu'il a adopté en première.

M. le Président exprime à M. le Ministre le désir de recevoir un relevé des droits actuellement payés dans les deux ports de Rouen et du Havre, ainsi que de ceux qui existent dans les principaux ports français et étrangers.

M. le Ministre promet de fournir ce relevé.

M. Aucel déclare que le projet Raymond est tout à fait inacceptable. L'argent qu'on y emploierait serait de l'argent dépensé absolument en pure perte. Les travaux vraiment nécessaires sont ceux que comprend le projet du Gouvernement. — Mais, à supposer, comme je l'espère, que ceux-ci soient votés, faut-il en faire supporter la charge à Rouen et au Havre ? Ce serait une véritable injustice. Ce serait traiter en favoris deux villes françaises que de y faire payer un droit de 4f, alors qu'on ne paye rien dans aucun autre port. Ce ne serait pas seulement une injustice, mais une véritable impossibilité, la marine française devant, comme on l'a

démontre, se dérober, et cingent vers les autres ports. Les membres de Chambre de Commerce des deux villes de Rouen et du Havre qui sont des gens pratiques et au courant des affaires n'accepteront jamais de coopérer au succès d'une combinaison condamnée d'avance. Qu'on élabore, si l'on veut, une législation nouvelle applicable à la France entière; nous l'acceptons volontiers, mais que, tout qu'une semblable législation n'existe pas, on ne prenne pas à l'égard de deux villes en particulier, des mesures d'exception.

M. Guillaumet dit que pour les navires d'outillage de ports, l'Administration en laisse les frais à la charge des localités et qu'à côté de droit sur le tonnage de jauge, elle admet très bien le droit sur les marchandises. Mais il fait remarquer que, dans le cas présent, il ne s'agit pas de navires d'aménagement, de navires d'outillage se traduisant par un accroissement de tonnage, mais bien de navires de sauvetage. Il s'agit de défendre, contre l'effet funeste de forces naturelles, l'organe d'un grand marché national. Ce marché profitera assurément des navires et en sera amélioré, mais il n'en aura pas moins pour but principal de le protéger et de le sauver.

M. F. de Careil. Les navires se divisant en 2 catégories, admettrai-je sur l'amendement de M. G. de Bort, en ce qui concerne les navires de pure amélioration.

M. Guillaumet. Assurément.

M. G. de Bort fait remarquer que ce n'est pas la gratuité qui attire dans un port, mais bien la

bonne installation, la perfection de l'outillage. Il cite comme exemple Marseille, où sur 3 millions de tonne 1.430.000 préfèrent les services payants de la Société des Dockes à l'usage gratuit du port. Il est très avantageux pour un port de s'administrer lui-même; il a sa caisse, ce effet, où il peut puiser librement au fur et à mesure des besoins que révèle la pratique. Par là sont évités tous les lenteurs qu'impose, pour les ports d'Etat, le recours à la filière de la hiérarchie administrative.

M. Guillemin dit que la Société des Dockes a réussi à Marseille, parce que le milieu, avec les abus séculaires qu'y avait maintenus la routine, s'y prêtait. Mais c'est là une situation de fait qu'on ne retrouverait pas ailleurs et qui entène à l'exemple de la Société des Dockes beaucoup de la force probante.

M. le Ministre remercie la Commission d'avoir bien voulu l'entendre et renouvelle sa promesse de lui envoyer les documents qu'il s'est engagé à lui fournir.

La Commission décide qu'elle se réunira lorsque ces documents auront été mis à sa disposition.

La séance est levée.

42

Séance du Mardi 10 Juin.

La séance est ouverte à 1h. 1/2, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Poyet-Quertier, Cochery, Teisserenc de Bort, Cordier, Georges Martin, Marquis de Carné, Arzel.

M. Cochery dit que M. Lalanne, retenu chez lui par la suite d'un accident qui le met dans l'impossibilité d'assister aux séances, lui a offert sa démission de membre de la Commission, mais qu'avant de l'accepter il a voulu consulter ses Collègues.

Après un échange d'observations, il est décidé que M. Cochery ira voir M. Lalanne, et que, si celui-ci persiste dans son intention de donner sa démission, M. Cochery pourra l'accepter.

M. Cochery rappelle où en est la question qui fait l'objet de travaux de la Commission. Il dit que le Sénat a voté, en principe, l'application du système de M. Teisserenc de Bort. C'est donc à celui-ci qu'il appartient de démontrer que l'application de ce système n'entraînera pas pour le Navire qui nécessiterait au Hoane des sacrifices tels qu'ils s'écartent de ce port. M. Cochery ajoute que, d'après le document qui a été élaboré au Ministère, le chiffre indicatif du montant de la taxe n'est de peu élevé que, navirement, il ne

peut avoir à leur exactitude. Il indique quelques cas de ce genre, en montrant ce que serait la taxe pour un steamer de 1500 tonnes.

M. Leisner de Pont déclare que ces chiffres sont exacts. M. Cordier demande que, pour donner le caractère d'une mesure sérieuse, il soit distribué à chacun des membres de la Commission un exemplaire du document.

M. Cocheret déclare que cette réclamation est très légitime et que, comme il en avait déjà l'intention, il demandera au Ministre d'y donner satisfaction.

M. B. de Pont dit que le Gouvernement en indiquant les vis d'exécution dont il croit que le projet de taxe sur les marchandises serait susceptible a beaucoup avancé la question. Il ajoute qu'à quelques modifications près, il donne son adhésion au projet de Gouvernement relatif à l'application de la taxe.

Sur une observation de M. Cocheret relative au mode de calcul du chiffre de la taxe, M. B. de Pont déclare que le port et la taxe se payant par des personnes différents, il faut aussi les calculer séparément; il se déclare opposé au mode de calcul qui consiste à chiffrer en bloc les sommes que doit acquitter une marchandise pour son entrée au port, et jusqu'au moment où elle doit être consommée.

M. Puyssier-Quertier, d'accord avec M. Arcaud, est au contraire d'avis qu'il faut, pour apprécier le droit que supporte une marchandise, additionner tous les taxes qu'elle a à supporter, sans regard au profit de qui elles sont prélevées.

M. Cocheret répète qu'il ne croit pas que les chiffres

du document peuvent être exacts.

M. E. de Bort donne quelques explications sur la manière dont il a établi son tarif. Il en a exclu tous les marchandises qui peuvent échapper au commerce français, celles de transit d'entre-pôt, sauf une légère exception pour les laines de l'Inde, 9 cent. par quintal. Il n'a pas tenu compte, dans l'évaluation, des prix engagés auxquels l'ajutage donne lieu pour certaines marchandises. Il n'a pris que ceux de la consommation moyenne. Justifiant le principe même de la taxe, il déclare qu'elle sera représentative de l'économie produite par les tramways, car il est bien certain que si les tramways sont vraiment utiles, et si on le constate par cette utilité dont se traduirait par une diminution de frais. La taxe devrait être correspondante à cette économie, on peut dire, en quelque sorte, que les tramways ne coûteraient rien à personne et se feraient gratuitement.

M. E. de Bort dit que le Gouvernement a présenté 2 rédactions, dont l'une sépare la question de Rouen de celle de Woëre. Il en résulte que le Woëre, dans cette rédaction, est très chargé, par suite de Rouen. Sans les tramways de Rouen, est le danger d'ensablement auxquels il obligent de payer, la dépense pour le Woëre serait de 30 millions au lieu de 73. M. E. de Bort est d'avis qu'il ne faut pas séparer ainsi les intérêts de deux ports, mais dans le cas où on les séparerait, il est d'avis que Rouen devrait

contribuer, dans une mesure raisonnable, au
travaux qu'il ne compte au même. Bien entendu,
il est extrêmement préférable de ne pas séparer les
travaux de deux fois.

Monsieur, sur ce point, dit M. Cocheret.
La séance, suspendue à 2 heures, à cause du
Bureau, est reprise à 2 heures 1/2.

M. Cocheret, à la reprise de la séance, demande
à la Commission comment ils désirent procéder.
Il dit que si l'on continue à discuter en con-
sultant de part et d'autre, des opinions absolues,
il est impossible qu'on arrive à l'entente. Il
croit, quant à lui, qu'il n'y a qu'une solution
acceptable pour tous, c'est une solution transac-
tionnelle. Il est complètement d'accord en cela
avec M. le Marquis de Carné... Il dit que le Sénat
a voté le principe de la taxe et qu'il est impossible
dans ces conditions, que le projet ne fasse point une
part à cette taxe. Mais rien n'empêche qu'en
admettant celle-ci, et ce sera une excellente oc-
casion de l'expérimenter, on ne la restreigne
dans des limites modérées, laissant la ville et
l'Etat se partager la plus grosse part de la
dépense.

M. Georges Martin, dit que ce que le Sénat a
demandé à la Commission, c'est d'étudier
la taxe et de lui dire son avis à ce sujet, mais
que cela n'entraîne pas obligation de présenter
une proposition ferme. En se bornant à apporter
le résultat de son étude, la Commission aura
complètement rempli la mission dont elle a été
chargée.

M. le Marquis de Carné conteste que la Commission puisse ainsi s'acquitter de son mandat. Il faut qu'elle étudie, assurément, mais il faut aussi que son étude aboutisse à une proposition. Il faut que la C^{te} se prononce pour ou contre le système de la taxe, en ce qui concerne la possibilité d'application.

M. Cocheray rappelle les termes exacts du texte voté par le Sénat. Il impose l'établissement de la taxe, mais sans sortir de la région des principes. Ici est laissée toute latitude à des propositions conciliatrices, tendant à faire intervenir l'Etat dans une mesure plus ou moins forte. Il suffirait d'ajouter au paragraphe voté par le Sénat un paragraphe additionnel commençant ainsi : « Néanmoins... » Cette sorte d'amendement du texte voté est conforme à de nombreux précédents et rentre absolument dans le sens de la Commission.

M. G. Martin insiste sur le point de vue qu'il a précédemment développé. Il rappelle qu'on n'est qu'en première délibération et que, par conséquent, la Commission n'en est que plus fondée à se borner à une étude approfondie des systèmes en présence, conduisant à une indication de pour et de contre, plutôt qu'à des propositions proprement dites. La liberté d'appréciation des membres de la Commission doit ainsi être pleinement sauvegardée, et le Sénat étant mis à même de faire connaître son appréciation, il serait ainsi de réviser, pour la seconde délibération, un projet en rapport avec cette appréciation.

M. Cordier déclare qu'il ne s'oppose pas, de fait, à ce qu'on examine le projet de conciliation de M. Cocheron. Il croit qu'il est impossible, d'autre part, d'échapper à l'obligation de mettre sur pied le système de M. Bissière de Bort, et de l'examiner avec une très scrupuleuse attention. Le Sénat s'est, en effet, prononcé d'une manière trop formelle sur ce point pour qu'il soit possible de se dérober à son injonction.

M. Cocheron. C'est à dire que vous repoussez mon projet.

M. Cordier. Je n'entends point dire cela, mon cher Collègue. Je veux dire tout simplement que l'examen de votre projet ont venir subéquemment à celui du système de M. B. de Bort, adopté par le Sénat.

M. Georges Martin dit que, comme précédemment, il serait peut être désirable que le projet de conciliation vint devant le Sénat, sous forme d'amendement ou de contre-projet. On verrait ainsi quelle est l'opinion du Sénat. Peut-être, comme dans la question de l'emprunt de la Ville de Paris, l'Assemblée trouverait elle le moyen de mettre, elle-même, par son vote, tout le monde d'accord. Il y serait aidé par le Rapport de la Commission, exposant avec détail, tous les faits de la question et toutes les difficultés de chaque système.

M. Poincaré-Guérin dit que la Commission a reçu mission d'étudier à fond le système de M. T. de Bort. Elle est strictement tenue à le faire. Mais ce à quoi elle n'est pas tenue, c'est d'arriver à cette conclusion que ce système

est applicable. Elle est tenue d'étudier, non d'approuver.

M. Cheval déclare qu'il a été très frappé des observations de M. G. Martin. Il ajoute que si le C^o ont le courage à une opinion déterminée, et, notamment, présenter un amendement, elle ne le peut faire qu'à la majorité de ses membres.

M. Cochery, déclare qu'il n'a nullement l'intention de proposer au Sénat son système de conciliation sous forme d'amendement ou sous toute autre forme. Mais il ajoute qu'il croit fermement que ce système est le seul pratique. La taxe sur le marchandis recerait son application, dans une mesure modérée, comme il conviendrait si l'on voyait qu'il s'agit là d'une expérience. Pour tout ce qui restait à payer en dehors des sommes provenant de la taxe, l'Etat y subviendrait pour moitié, le V^o et la Chambre de Commerce pour l'autre moitié.

M. G. Martin déclare qu'il n'est pas possible d'engager sans leur avis, le V^o ou la Chambre de Commerce. Il faut au préalable traiter avec elles, et on ne pourra utilement le faire qu'en somme de délibération, quand le Sénat le leur propose.

M. E. de Bort déclare que son projet est applicable indépendamment de tout accord de V^o ou de la Chambre de Commerce. Celle-ci restant libre, conformément au droit commun, d'obtenir par ses subventions particulières un

allègement de la taxe, total ou partiel, sur telle ou telle marchandise. - M. T. de Port ajoute que d'ailleurs il est très satisfait de l'œuvre, au moins, des manières dont son projet a été mis sur pied par le Gouvernement. A quelques particularités près, il se rallie à cette rédaction.

M. G. Martin tient à faire remarquer que le Gouvernement, persistant dans son projet primitif, qu'il considère comme le seul applicable, n'a nullement adhéré, dans quelque mesure que ce soit, à celui de M. T. de Port. Il s'est borné à faire, par complaisance, et sur la demande qu'on lui en a faite, une Note sur ce projet.

M. le Marquis de Carné. Qui sera chargé de procurer les ressources, toute la question est là. Et c'est cette question que vous devez traiter devant le Sénat, afin de pouvoir lui apporter vos conclusions.

M. Ornel, trouve que M. T. de Port est de bien faible composition, puisqu'il se contente d'un projet que le Gouvernement n'a rédigé que pour le déclarer inapplicable. - Quant à l'idée de transaction, elle est inspirée par un sentiment honorable, et je ne sais si Rouen pourrait l'accepter. Mais quant au Havre, je déclare qu'il ne le pourrait pas. La ville, confiante dans son avenir, et à bon droit, a fait, pour préparer cet avenir, des sacrifices qu'elle ne pourrait accorder encore. La mesure en est tout à fait comble. Quant à la Chambre de Commerce, elle répugne à un droit sur les marchandises, et ne consentira jamais à l'accepter. - Dans ces conditions, nous ne pouvons que

non liés à une étude très approfondie du projet de
M. de Bort, pour que votre Rapporteur puisse
l'apprécier, devant le Sénat, en pleine connais-
sance de cause. Mais quant à moi, je me
refuserai toujours, et avec la plus grande
énergie, à tout système qui aboutirait à
flévir deux villes, dans quelque mesure que
ce soit, hors du droit commun français. Nos
entendons avec le Gouvernement, et il faut
qu'on puisse dire au Sénat que c'est là aussi
la manière de voir, qu'il est, là dessus, com-
plètement d'accord avec nous.

M. Cordier dit que Rouen veut aussi donner l'im-
possibilité de consentir à de nouveaux sacrifices,
que la ville a une dette de 45 millions et que
son budget de cette année se solde par un
déficit de 250.000^{fr}.

La séance est levée à 3 heures $\frac{1}{2}$.

Le Président

Le Secrétaire

Séance du 24 Juin

La séance est ouverte à 2 heures $\frac{1}{2}$, sous la prési-
dence de M. Cochet.

Après un échange d'observations relatives à la
fixation du jour de la prochaine séance, il est décidé
que la Commission se réunira Vendredi 27 Juin à 1 h.

La séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire

57

Séance du 27 juin.

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Tessierem de Bot, Georges Martin, Marquis de Larué, Foucher de Caril, Guinot.

M. le Président donne lecture d'une lettre d'excuses de M. Aruel et d'un télégramme de M. Corvot, disant qu'il regrette de ne pouvoir venir à la séance, étant obligé d'aller assister à 2 heures à une réunion de Commission au Ministère de la Marine. Le télégramme ajoute que M. Poyet-Quertier, obligé d'aller à la même réunion, regrette également de ne pouvoir se rendre au Sénat.

M. Corvot vient en personne composer son télégramme et dit qu'il pourra ainsi que M. Poyet-Quertier venir à 3 heures.

Un membre fait remarquer que M. le Ministre des Travaux Publics et M. Guillaumi sont au Sénat, si ils sont venus assister à la séance de la Commission de la Pêche sur la coupe de can non navigable, et qu'il pourrait être utile de les entendre.

Après un échange d'observations, il est décidé que la Commission sera convoquée pour 3 heures, et que le Ministre sera entendu.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire.

2^e séance du 27 Juin

La séance est ouverte à 3 heures, sous la présidence de M. Cocheny.

Sont présents : tous les membres de la Commission.

M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Directeur de la Navigation sont introduits.

M. le Président dit qu'un projet de transaction ayant réuni un certain nombre de suffrages, la Commission a désiré soumettre ce projet au Gouvernement pour avoir son avis. Le projet consiste à demander aux deux localités une contribution plus forte que celle à laquelle elles ont consenti, et pour le surplus des ressources à se procurer, à en mettre moitié à la charge de l'Etat, l'autre moitié devant être demandée à l'application de la taxe sur les marchandises.

M. le Ministre demande quels seraient les chiffres par lesquels se traduirait la proposition transactionnelle.

M. le Président dit qu'il n'y a pas de chiffres arrêtés définitivement, que ce qui est en question en ce moment c'est l'idée même de transaction. Ce qu'on peut dire à titre d'exemple c'est que sur les 96 millions du projet de travaux, on pourrait en demander 30 aux localités et partager les 66 restants, de façon à ce que l'Etat en fournisse la moitié soit 33 et que la taxe en procure aux 33, c'est à dire l'autre moitié.

M. le Ministre dit qu'il s'agit simplement d'aller demander aux localités 5 ou 6 millions de plus, il n'y aurait pas ni d'irréductibilité,

mais que leur demande de sommes aussi considérables, c'était sorti du point de vue hausmannien, et que quant à lui une pareille proposition lui paraissait impossible à admettre.

M. Corvis déclare que les localités tout, par suite de l'état de leurs finances, dans l'impossibilité absolue de faire des sacrifices plus considérables que ceux auxquels elles ont consenti.

M. Lissureau de Port conteste cette manière de voir, et croit que l'octroi de Rouen, par exemple, pourrait très bien supporter encore quelques centimes additionnels.

M. le Ministre. Je crois que dans ces conditions, il n'y a qu'une chose à faire, renvoyer le projet au Sénat et le laisser juger.

M. Clavel confirme l'impossibilité où sont les localités d'augmenter leurs subventions. Il ajoute, de plus, qu'elles se refusent, pour des raisons de principe, à admettre l'application de la taxe sur les marchandises. Quel que soit le chiffre auquel on veuille fixer cette taxe, elles la repoussent comme contraire au droit commun français, comme aboutissant à faire payer à deux ports une taxe qui ne se paie nulle part ailleurs. Si l'on veut introduire le principe de cette taxe dans notre législation, qu'on le fasse par une loi générale. Mais tant que cette loi n'est pas votée, qu'on traite tous nos ports, aussi qu'ils y ont droit, sur le pied d'égalité, et qu'on n'aille pas en mettre deux ^{quelques} dans une situation si désavantageuse, qu'elle les réduise à l'impossibilité de lutter contre leurs rivaux français et étrangers.

M. Payer-Quentec, dit que ce qu'on demande c'est un véritable bouleversement de votre régime économique : On veut établir un droit sur les marchandises qui ne font que traverser le port, et qui sont consommées ailleurs, qui appartiennent, en définitive, au commerce général. Il a bouleversement de votre régime économique unique on veut l'introduire pour deux ports seulement, ce qui serait une injustice tout à fait inacceptable. La taxe sur les marchandises doit être repoussée comme une véritable injustice.

M. Fouché de Careil dit qu'il accepterait le principe de la taxe, à condition qu'il n'en fut fait qu'une application homoeopatique aux deux localités. Il fait en effet le prémisses par des précédents cités les demandes ultérieures de autres ports, Marseille par exemple.

M. Fouché de Careil demande à M. le Ministre s'il repousse en principe la taxe sur la marchandise.

M. le Ministre. Oui.

M. Fouché de Careil fait remarquer que cependant il y a par entre les deux ports français un régime d'égalité absolue, qu'il en est ou on ferait des droits, d'autres, comme Marseille, ou l'on n'en ferait aucun, certain, enfin, comme Calais où l'on a établi une taxe d'embarquement et de débarquement.

M. G. de Bort répondant au Ministre qui lui a demandé s'il accepterait un droit de sortie, répond que son projet n'est pas une arche sainte, qu'il est modifiable dans l'application, que ce qu'il maintient au contraire, de toute son énergie, c'est le principe; en ce qui touche le droit de sortie, il ajoute qu'il se fait dans le port anglais, tout comme le droit d'entrée,

et cela sans que leur prospérité en souffre aucunement.
 M. le Ministre dit qu'il ne peut accepter ni le projet transactionnel, qui laisserait presque tout à la charge des localités, ni l'est pas une transaction ni le projet de M. T. de Bort, qui sous prétexte de donner aux ports leur autonomie, accroitrait leur centralisation, en forçant l'Etat à faire la perception de la taxe, en raison du refus de Chambres de Commerce. Il conclut en disant qu'il a donné à la Commission tous les éléments d'information dont elle pourrait avoir besoin, et qu'à son avis, le moment est venu d'en arriver à la discussion publique devant le Sénat.

M. le Président demande s'il y a d'autres questions à adresser à M. le Ministre. Sur la réponse négative des membres de la Commission, il remercie M. le Ministre de la communication qu'il vient de faire à la Commission.

M. le Ministre et M. le Directeur de la navigation se retirent.

M. le Président dit qu'on pourrait mettre aux voix le système transactionnel, sans preuves de chiffres, et en restant seulement sur le principe.

M. Guinot dit qu'il consentira à augmenter le chiffre de contribution de Rouen et du Havre, mais qu'il n'ira pas au delà.

M. le Marquis de Carné fait ressortir le caractère particulier de la situation dans laquelle se trouve la Commission. Elle a reçu en finit le mandat tout spécial de mettre sur pied un système qu'il a déjà voté en principe. Le mandat est très clair, et M. le Marquis de Carné en cache

par la répugnance qu'il aurait à revenir devant le Sénat sans l'avoir rempli.

M. Cocheret, pour bien fixer l'état de la question, donne lecture du texte même de la résolution votée par le Sénat.

M. G. Martin dit qu'il est absolument d'avis comme M. de Carné, qu'il faut apporter au Sénat une conclusion prise sur la question spéciale soumise aux études de la Commission. Mais dans quel sens doit être cette conclusion? (C'est ce que le Sénat n'a pu déterminer d'avance. Il n'a pas donné mandat impératif à la Commission, de le proposer dans un sens déterminé plutôt que dans un autre. Il a seulement marqué le point de la question sur lequel il exigeait, ainsi qu'il en avait le droit, qu'elle concentrait son attention. La Commission a donc pleine liberté, si elle voit le système de la taxe simplifiée, de le dire, tout comme le Sénat a pleine liberté de le repousser, après avoir demandé qu'il fut l'objet, de la part de la Commission, d'une étude supplémentaire et d'un rapport spécial. On peut, comme précédemment en cet ordre d'idées, citer le vote de l'impôt de la Ville de Paris.

M. le Marquis de Carné déclare qu'il persiste dans les sentiments qu'il a exprimés tout à l'heure.

M. Touchard de Carail dit que le Sénat ayant adopté un système, par un vote formel, le Gouvernement interrogé vient de déclarer que ce système, il le repoussait. Ainsi, entre eux se fait la guerre, par-dessus la tête de la

Commission. Il veut mieux, à tous égards, admettre que M. le Ministre a improvisé. M. F. de Careil dit qu'après la déclaration de Représentants de Rouen et de Nantes, il venait à surcharger ces localités, mais que, quant au principe de la taxe, il y demeure fidèle.

M. Ancel déclare qu'il ne peut admettre que la C^m ait reçu du Sénat un mandat impératif. La discussion publique a été trouble, confuse, passionnée. Le Sénat a désiré un supplément d'informations. C'est là ce qu'il a demandé à la C^m et pas autre chose. - Sénat et Commission restent absolument libres de modifier leur opinion selon que le comporterait l'examen consciencieux des faits -

M. Ancel ajoute que ce qui est en question, c'est une discussion de principe, qui ne permet pas la transaction. Il faut admettre ou non la taxe sur la marchandise. Voilà l'objet du débat. En effet la taxe sur les moynes est une disposition toute spéciale dont on ne peut tirer argument. M. Ancel déclare que, pour lui, il repousse absolument toute idée de taxe sur la marchandise. Ce serait changer le régime économique du pays, et pas pour deux localités seulement, au profit des autres ports français ainsi que des ports étrangers. Les localités frappées, atteintes de droits très élevés, seraient complètement mises hors du droit commun, hors du droit national. Ce serait une injustice à laquelle il est impossible de souscrire -

On objecte le vote du Sénat, mais, pour lui

apprécies le caractère, il suffit de se rappeler combien la discussion a été confuse. La seule chose qui en soit ressortie, clairement c'est le désir du Sénat de faire de l'économie en matière de travaux publics, mais rien de plus. — Qu'on propose une loi générale sur la matière je ne me représen pas à l'examiner, déclare M. Arsal, mais, même sous forme de transaction, tout honorable qu'elle soit dans la pensée de l'auteur, adopter une telle loi constituerait une véritable déroute, je m'y refuse absolument.

M. Bernier de Pont estime que la discussion du Sénat a été très claire, que tous les arguments ont été produits de part et d'autre et que le vote émis l'a été sur pleine connaissance de cause. Il dit qu'il ne repousse pas l'idée de transaction, mais qu'à une déclaration de guerre sur la question de primat, il ne peut que répondre en repoussant, purement et simplement, son système tel qu'il l'a présenté primitivement. Il ajoute qu'il ne sait pas que ce système ait perdu du terrain depuis qu'il a été voté en principe, mais que tout le porte à penser qu'au contraire il en a gagné.

M. Cordier partage l'opinion de M. Arsal au sujet de la discussion qui a eu lieu devant le Sénat. Elle a été très confuse. L'officiel indique que beaucoup de membres étaient absents. M. Buffet a invoqué des témoignages qui lui étaient contraires, les croyant au contraire favorables à sa thèse.

M. le Président dit que, la discussion étant advenue il y a lieu de mettre aux voix, par division, et en votant sur les principes sans indiquer de différencier le projet transactionnel.

Le premier point consiste à demander aux localités des sacrifices plus forts.

Il est adopté par la voix. 3 voix contre et 2 abstentions.

+ M. George Martin dit
s'être abstenu parce qu'on
n'a pas fixé l'importance
du sacrifice nouveau à
demander aux intéressés.

Le second point consiste à demander une subvention à l'Etat.

Il est adopté à l'unanimité, sauf une abstention.

Le troisième point consiste à appliquer pour partie la taxe proposée par M. Lissureau de Bort.

Il est repoussé par la voix. la voix ^{pour} ~~contre~~ et l'abstention.

Un membre fait observer que la voix du président est prépondérante.

Le Président déclare qu'il n'a pas l'intention de faire usage de son privilège, que ce sera la tâche du Rapporteur de commenter les votes qui viennent d'être émis.

M. le Président dit qu'il s'agit maintenant de nommer le Rapporteur.

M. George Martin est nommé Rapporteur par 5 voix contre 3 accordés à M. G. de Bort et 1 à M. Cochery.

M. le Président dit qu'il reste à la C^m à statuer sur l'amendement de M. Peyronnet. Il est mis aux voix et repoussé à l'unanimité.

M. le Président dit que lorsque le Rapporteur aura préparé son Rapport, la Commission aura à en discuter les termes.

La séance est levée à 5 heures 1/2. —

Séance du 11 Novembre.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Président, G. Martin, Secrétaire, Foucher de Careil, Pouyet-Quertus, et Beissiere de Bort.

M. Corvès s'est excusé, par lettre, pour cause de maladie.

M. George Martin rend compte à la Commission des études et des démarches qu'il a faites pendant les vacances, en vue de la préparation de son Rapport. Il annonce que celui-ci est presque terminé, mais qu'avant de l'achever, il désirerait être fixé d'une manière plus précise, et par chiffres, sur le sens que la Commission a attaché au vote, par lequel elle a décidé, dans la dernière séance, qu'il serait demandé aux localités des sacrifices plus forts.

Après un échange d'observations, la Commission est d'accord, à l'unanimité, que, pour répondre à la question posée par M. le Rapporteur, il est nécessaire que les membres se trouvent réunis en plus forte majorité. Elle décide en conséquence que cette question est renvoyée à une prochaine séance.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 27 novembre.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Président, Georges Martin, Secrétaire, Cordier, Marquis de Carné, Leissereux de Bort.

M. le Président dit que les membres de la Com^{on} ont reçu l'excellent Rapport de M. Georges Martin et que la discussion est ouverte sur ce Rapport ou Projet de Rapport. Le plus intéressé à formuler ses contre-dits est M. Leissereux de Bort.

M. Leissereux de Bort. Il n'a ni à m'expliquer sur aucune proposition en particulier.

M. le Président. Vous pouvez toujours vous expliquer sur les chiffres et nous dire si les résultats que donnerait l'application de votre système sont ceux que prévoit M. le Rapporteur.

M. L. de Bort. Il semble résulter du Rapport que j'aurais changé d'opinion et modifié mon projet. Il n'en est rien. J'ai seulement, me rendant à certaines objections qui m'étaient faites, corrigé dans mon projet quelques points de détail : j'ai retranché par exemple la dépense pour la défense des côtes que j'ai laissés à la charge de l'Etat. Je l'ai aussi complété, en indiquant, ce que je n'avais pas fait primitivement, quel serait l'organisme au moyen duquel, et surtout, pourrait fonctionner le système. — Mais je dois le débiter, là, comme d'habitude l'ensemble de

mon projet, je n'ai pas visé à donner une rédaction définitive. J'ai seulement voulu mettre en lumière les principes, n'ayant eu toute cette affaire qu'un seul but, celui de dégoûter le projet de l'Etat des charges qu'il en faudrait lui imposer et de celle dont la menace pèse sur l'avenir.

Le principe que je voudrais faire admettre c'est qu'à l'avenir les ports doivent trouver le moyen de se suffire à eux-mêmes pour leurs dépenses. En effet, un projet général a été fait il y a une dizaine d'années pour régler, d'ensemble, la question des travaux des ports. Or, tandis que ce projet était en discussion sur divers points de territoire de grandes modifications se produisaient dans les conditions de la navigation, on donnait aux navires plus de longueur, etc. bref, les travaux entrepris et commencés d'après le plan général devenaient insuffisants, ^{après une} avant d'avoir été achevés. On nous demande aujourd'hui de recommencer tous ces travaux. On commence par le Havre, et c'est tout naturel, puisque ce port est d'une certaine manière celui de Paris. Puis viennent à la file tous les autres ports importants. On nous demandera de refaire le bassin, d'élargir les passes, etc.

Pour tous les travaux qui ont été faits, je ne réclame rien aux ports. Ils ont bénéficié du concours de l'Etat; qu'ils en gardent le profit. Mais pour les travaux à exécuter dans l'avenir, je pense, qu'en prévision d'un

Budget général qui flie sous le fais, qui ne peut
 le soutenir, qui au moyen d'impôts nouveaux,
 nous devons chercher un moyen de le faire tenir
 assurée même le poids des charges publiques.
 Le système de taxe que j'ai proposé est un de
 ces moyens.

Il a été adopté en principe par le Sénat. Aussi
 ne puis-je admettre qu'on le remette en discussion,
 au moins pendant la première délibération. Si,
 dans le débat public, on demande à l'Assemblée
 de revenir sur son vote, je serai alors à que
 j'aurai à faire pour soutenir et faire triompher
 mon système.

Si la Commission m'avait proposé, pour
 ménager la transition entre l'état de choses actuel
 et l'état de choses future, une transaction sérieuse,
 je veux dire une transaction allégeant notable-
 ment le Budget de l'Etat, je ne me serais pas
 refusé à l'examiner, et à abandonner, dans
 un esprit de conciliation, quelque chose de la
 rigueur de ma proposition primitive. On
 ne m'a offert rien de pareil. Dans ces conditions,
 je n'ai qu'à m'en rapporter au vote du Sénat.

Tout ce que je fais faire dans la situation actuelle,
 c'est de rectifier les petites inexactitudes de détail
 qui pourraient se trouver dans le Rapport.

Je dirai en terminant que je crois que la
 C^{te} est plus rigoureuse pour mon système que ne
 le serait, sinon le ministre, du moins le gouver-
 nement. Si celui-ci avait pris l'initiative, com-
 me il semble bien en avoir eu l'intention, de
 proposer au Sénat une transaction acceptable, ce

projet dégageant le budget de l'Etat pour l'avenir, il aurait eu beaucoup de chances de le faire réussir.

Notre animal rapporteur qui s'est entremis avec beaucoup de bonne grâce auprès des locatib, afin d'obtenir d'elles une subvention plus forte, et il a réussi à se faire promettre une contribution supplémentaire de 4 à 8 millions. Mais elles se refusent absolument à admettre, en fait ce qui en principe, la taxe sur les marchandises. Il existe une loi qui permettrait de la leur imposer sans la consulter. Malgré l'existence de cette loi qui est définitive, on pourrait leur appliquer, malgré le vote formel du Sénat, elle s'obstinent à repousser le principe de cette taxe. Dans ces conditions, il n'est plus possible de parler de transaction. Il n'y a qu'à revenir devant le Sénat.

Si la Commission avait voulu éluder le sujet de la taxe, elle aurait eu tout le temps de le faire, depuis deux ou quinze mois qu'elle est saisie.

M. le Président fait observer que la C^{te} ne mérite aucun reproche. Elle a toujours été animée du plus vif désir d'aboutir, mais il est certain, d'autre part, que la question à résoudre présente de grandes difficultés.

M. George Martini - La C^{te} n'ayant pu se mettre d'accord sur un projet transactionnel, le Rapport devrait se borner à coordonner le projet de M. B. de Bort. Mais la C^{te} ayant d'autre part, à la majorité, repoussé ce projet,

le Rapport décrit le critiqueur.

C'est ce que j'ai fait.

J'ai toujours écouté avec la plus grande attention le développement de M. Coissereux de Bort, tout disposé, le cas échéant, à me laisser persuader. Si je me suis rangé à une opinion contraire à la sienne, c'est que, à mon avis, son système meait très préjudiciable aux ports français.

Il n'apporte, dit-il, qu'une formule. C'est précisément ce que je lui reproche. Son système est beaucoup trop absolu. Si le droit sur le marchandises est applicable dans certains ports dans d'autres, il aurait pour effet de troubler tout commerce. A Rouen, on l'accepterait peut-être dans une certaine mesure....

M. Cordier. A Rouen, certains personnes pensent que qu'elles l'accepteraient, mais la très grande majorité des intéressés le repousse.

M. Georges Martin. Au Havre, tout le monde le déclare inacceptable et plutôt que de s'y résigner, on préférerait voir se prolonger l'état de choses actuel.

J'ai pris des informations détaillées sur l'application du droit li si il existe, et notamment à cette. Dans ce port, il est extrêmement faible, de 10 à 15 cent. et on peut presque le considérer comme un droit de statistique. Il est très différent, en tout cas, de la taxe proposée par M. B. de Bort.

C'est avec une conviction bien arrêtée que j'ai entrepris une tâche de Rapporteur. J'aurais, d'ailleurs, pensé qu'il fallait demander à la C^o de préciser

en vote et principes par des votes de chiffres, mais, réflexion faite, j'ai été amené à croire, au contraire, que faire un Rapport sur de tels votes, c'est de compliquer une tâche et rendre au Sénat son vote moins facile. Il me suis donc décidé à me borner à coordonner le projet de M. B. de Bort conformément au mandat reçu par la Commission.

M. B. de Bort a bien voulu m'aider à faire quelques changements à ^{la} première rédaction de ^{la} ~~le~~ ^{le} système. Les changements sont d'ailleurs peu importants. On reconnaît très aisément, grâce à des procédés typographiques constants dans l'emploi de caractères différents, en quoi le projet de M. B. de Bort, tel qu'il a été coordonné dans le Rapport, se distingue du projet original de l'auteur.

La seule grosse modification qui ressorte de cette comparaison est le remplacement des deux Chambres de Commerce par une Chambre de navigation, un comité, restant toujours en complet malgré le décès de chacun de ses membres, puis en particulier, à la différence de ce qui avait lieu en matière de Chambres de Commerce. Il n'existe pas sur la composition particulière de cette Chambre de navigation et notamment sur le point de savoir si le président peut en être Président. C'est là une difficulté juridique, que je me propose de soumettre à des Collèges juriconsultes.

J'ai aussi consciencieusement que possible exposé le système de M. B. de Bort, mais après l'avoir exposé j'ai eu soin de le juger. J'ai résumé

mon opinion que les mêmes que les villes sont et doivent rester maîtres de leurs droits d'octroi, les ports sont et doivent rester maîtres de leurs taxes. C'est à eux de voir quels sont ceux qui ont le mieux la harmonie avec les besoins ~~de~~ locaux. Nous n'avons, pour notre part, à nous préoccuper que des intérêts de Budget de l'Etat. Nous avons le droit de demander aux ports de contribuer, dans des proportions déterminées, à l'exécution des travaux faits dans leur intérêt. Nous serons le chuffe de subventions fixes, les laisser libres de se les procurer de la manière qu'ils jugeront préférable. Cette liberté, et y a-t-il d'autant plus droit que la quotité de leur subvention est plus élevée.

Je suis arrivé à la conclusion que Rouen et le Havre accepteraient de payer 8 millions de plus, c'est à dire de faire le tiers de la dépense totale. Ils n'offrent pas cette somme, mais ils consentent à la payer. Ainsi, en déduisant de la dépense totale le pair relatif aux travaux de défense (guerre et marine), on arrive à cette conclusion que ces localités ne paient pas seulement le tiers, mais bien plus de la moitié de la dépense totale entraînée par les travaux.

Voilà un effort considérable et dont il serait injuste de ne point tenir compte.

On peut s'y refuser, on peut décider que l'Etat n'accorde plus de subvention dans aucun cas. Mais on le fera point faire qu'une telle mesure soit trop contraire aux intérêts nationaux. Elle choque tout le monde de nos ports. En nous faisant d'un côté, économiser quelques millions, elle

vous exposerait de l'autre à perdre des millions.
 J'ai en l'honneur de vous exposer comment
 j'ai conçu mon Rapport. Je crois que, tel
 qu'il est, il répond parfaitement à ce que
 le Sénat a demandé à la C^o. Il contient
 l'exposé développé du système de M. G. de Bort,
 tout en réservant l'opinion particulière de
 chacun de nous, que vous pourrez soumettre au
 Sénat sous forme d'amendements, que la
 C^o aura à apprécier s'ils lui sont renvoyés.
 Nous aurons alors qualité pour nous prononcer sur
 sa opinion. Aujourd'hui nous devons nous tenir
 à remplir strictement le mandat, pour ainsi
 dire impératif, que nous a donné le Sénat, de
 coordonner le projet de M. G. de Bort.

M. le Marquis de Carné dit qu'il eût de méil-
 leur se proposer de la concession de M. G. de Bort
 pour élaborer une proposition transactionnelle.
 C'est, en tout cas, avec cette mission qu'il a,
 dit-il, été élu Commissaire par son
 Bureau.

M. George Martin dit que si le Sénat a
 renvoyé à la C^o le projet de M. G. de Bort, c'est
 qu'il a pensé que ce système pourrait encore
 être susceptible d'étude. Quant à lui, il l'a
 consciencieusement examiné dans le plus grand
 détail, et il dit que ce travail lui a été considé-
 réablement facilité par le soin même et la
 perfection, avec laquelle M. G. de Bort, a, de
 premier coup, révisé son projet.

C'est sur ce projet que le Rapport va appeler
 le Sénat à se prononcer. Si il persévère dans

Les premiers votes, la tâche de la C^o deviendra très simple. S'il n'y persévère pas, elle ne le sera pas moins, puisque les diverses solutions de la question lui seront soumises sous la forme d'amendements. Ce sera alors le véritable moment de les étudier avec fruit.

In attendant, pour rester dans les termes du mandat qui vous a été donné, nous devons nous former, et c'est ce qu'a fait le Rapporteur, à coordonner d'une manière aussi consciencieuse que possible le système de M. G. de Bot.

M. le Président demande à la C^o quand elle désire se réunir, dans le cas où elle jugerait une nouvelle réunion nécessaire avant les élections.

M. Cordier dit qu'il a à présenter des observations, et qu'il désirerait attendre, pour cela, que ses collègues - aujourd'hui absents, fussent présents à la réunion de la Commission.

Après un échange d'observations, il est décidé que la C^o se réunira de nouveau avant les élections, mais pas antérieurement au 5 Décembre.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du Mercredi 17 Décembre

La séance, annoncée pour 1 h. 1/2, est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cochet.

Sont présents : M. M. Cochet, Georges Martin, Marquis de Carné, Teisserenc de Bort.

L'ordre du jour appelle la discussion du Rapport de M. Georges Martin, dont il a été envoyé une épreuve à chaque Membre de la Commission.

M. le Président dit qu'en raison de l'importance de cette discussion, et de l'impossibilité de l'entreprendre sans être réunis en majorité, il propose à la Commission de la renvoyer à une prochaine séance.

M. le Marquis de Carné dit qu'il est d'avis d'adopter cette proposition; que, d'ailleurs, il serait très difficile de s'occuper utilement de la question de Port de Guerre pendant la durée de la discussion du Budget.

M. Teisserenc de Bort est du même avis. Il veut cependant avoir fait remarquer que ce retard ou retard, on est arrivé à ce résultat de ne pouvoir, deux ans après le dépôt du projet, aboutir encore à un résultat.

M. Georges Martin exprime la crainte que si l'on renvoie ^{l'union} la discussion du projet, tout au moins le dépôt du Rapport après les vacances, ce retard ne semble, de la part de la Commission, un

avec l'impression.

M. le Président dit que, quelque regrettable que soit en lui-même ce retard, il s'impose, car le Rapport, s'il n'avait été approuvé que par quatre membres de la Commission, serait entièrement dépourvu d'autorité.

La proposition de M. le Président est adoptée, et la discussion du Rapport de M. Georges Martin renvoyée à la prochaine séance qui aura lieu après le vacances.

La séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire.

1891.

Séance du Jeudi 12 Février.

La séance est ouverte à 1 h. 1/2, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents: M. M. Cordier, Bozerian, Demole, Ernest Boulanger, Cochery, Marguier de Carné et Ceissereux de Post.

M. le Colonel Meimadot, empêché par son état de santé s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. Cochery dit que la C^{te} comptant quatre nouveaux membres peut être considérée comme une C^{te} nouvelle et qu'en conséquence elle doit être appelée à voter sur l'élection d'un nouveau Président.

Il est décidé à l'unanimité qu'il n'y a pas lieu de poser la question de renouvellement du Président et que M. Cochery en remplit trop bien les fonctions pour ne pas le conserver.

M. Bozerian dit qu'il craint peut-être que les nouveaux membres fassent l'erreur de opinions émis dans leurs Bureaux respectifs.

M. Demole fait observer que dans certains Bureaux l'élection du Commissaire a eu lieu sans discussion.

M. Bozerian dit que dans son Bureau, il a expliqué que deux systèmes étaient proposés: le premier consistant à faire exécuter les travaux

par l'Etat avec le concours des partis intéressés, en laissant les aliés de l'opération à l'Etat ; le second (amendement de M. Ceisereux de Port) consistant à laisser l'exécution des travaux à la charge des partis intéressés.

M. Bozerian s'est prononcé pour un parti intermédiaire consistant à laisser l'exécution des travaux, avec tous les aliés, aux partis intéressés, mais avec subvention de l'Etat à déterminer. Il a ajouté qu'il y avait lieu de déterminer également la nature et l'importance des péages ou redevances que les partis intéressés pourraient être autorisés à percevoir.

Sur ces déclarations, il a été élu à l'unanimité M. Ernest Boulanger dit qu'il a fait dans son Bureau les mêmes déclarations que M. Bozerian, mais seulement plus accentuées, ayant déjà, antérieurement, été candidat contre M. Poyes Questier et ayant, de plus, pris parti à la C^o des Finances. Il a de nouveau émis son avis, et a été élu à l'unanimité. Il n'a pas manqué de faire ressortir l'importance du projet, qui, déjà grave en lui-même, l'est encore plus comme marquant une orientation en matière de finances. Il constate, en effet, un de ces budgets extraordinaires latents qu'il convient d'empêcher de se produire, sous peine de voir les charges de l'Etat s'accroître, en un ou deux exercices, de 16 à 17 millions s'ajoutés à chaque budget. — Il faut trouver un système qui permette d'éviter ce résultat. Celui que propose M. Ceisereux de Port est tout à fait

radical et son application équivaudrait à l'établissement de taxes prohibitives. Mais on pourrait, dans une certaine mesure, suivre l'exemple de l'Angleterre, où ce sont les parties intéressées, les « corps publics », c'est-à-dire qu'on le désigne, qui subviennent à la dépense. Tout assurément, pour le projet actuel, est affaire de mesure, mais le principe posé par M. B. de Bort est du plus grand intérêt et demande à être examiné de très près.

M. le Président dit qu'il y a lieu de nommer un Secrétaire, en remplacement de M. Georges Martin.

M. le Marquis de Carné, à l'unanimité, est élu Secrétaire.

M. le Président dit que les nouveaux membres de la Commission ont besoin d'être mis au courant de l'histoire de la question. Il les renvoie, à cet effet, au Projet de Rapport de M. Georges Martin, où cet historique est rapporté d'une manière très complète. Il rappelle que le projet en discussion émane de l'initiative de Gouvernement. Il déclare d'utilité publique les travaux d'amélioration du Port de Hoëne et de la Bassin-Seine, et met la dépense pour $\frac{3}{4}$ à la charge de l'Etat, pour $\frac{1}{4}$ à la charge des localités. Ce projet a donné lieu devant le Sénat à une discussion très vive. Quand on est parvenu au vote, le principe de l'utilité des travaux a été admis; l'étendue et la nature de ces travaux a été, néanmoins, laissée dans l'indétermination à cause du dépôt par M. Raymond d'un amendement spécial sur ce point; le Sénat, statuant, au contraire, immédiatement sur la question des vis et moyses a admis l'amendement de M. B. de Bort, portant que les

ressources nécessaires pour l'exécution de travaux seraient demandés à une taxe sur les marchandises. Après ce vote de principe, le projet fut renvoyé à la Commission. Celle-ci reproduisit, dans son nouveau rapport, le système auquel elle s'était arrêtée en premier lieu; elle concluait purement et simplement à l'adoption du projet de Gouvernement. Le Sénat, n'étant pas satisfait par ce qu'il lui eût été donné satisfaction, marqua sa volonté d'une manière plus précise en invitant la C^{te} à faire une coordination nouvelle du projet, basée sur l'adoption du système de M. B. de Bort. A la suite de cette résolution du Sénat, 4 membres de la C^{te} donnèrent leur démission. La C^{te} ainsi partiellement renouvelée étudia de nouveau la question. Elle lui fut fait une proposition transactionnelle, consistant à mettre 1/3 de la dépense à la charge de l'Etat, 1/3 à celle des localités et 1/3 à la charge de la taxe sur les marchandises.

Cette proposition, qui aurait pu donner satisfaction aux divers intérêts en conflit, ne fut point accueillie, ^{tout au moins} et la C^{te} ^{convoquée par un vote express} n'arriva point à dégager une majorité.

Elle nomma cependant un Rapporteur, M. G. Martin, qui après avoir négocié auprès des villes et obtenu d'elles, à titre officieux, le paiement d'une subvention plus forte, rédigea son Rapport que les circonstances ne lui ont pas permis de déposer avant les élections nouvelles. Nous nous trouvons par conséquent, vis à vis du vote du Sénat dans la même situation que le premier jour la question vote absolument entière.

M. Pottier fait observer que, dans ses négociations officieuses, M. G. Martin n'a eu absolument aucun rapport avec les Chambres de Commerce.

M. le Président dit qu'il y aurait lieu de hâter les

l'honneur de la C^o, de manière à ne pas faire attendre trop longtemps une solution qui aurait dû déjà être venue depuis plusieurs mois, sans les retards qui se sont produits, indépendamment de la volonté de la C^o.

M. Cordier dit que les collègues nouvellement élus dans le G^ome Inférieure l'ont chargé de demander si elle entendus par la C^o.

M. Demôle fait observer, qu'en vue de la entendre d'une manière plus utile, il lui paraît bon que la C^o arrête les idées et se fasse une opinion sur le projet en discussion.

Un échange d'observations a lieu sur la solution proposée de la question.

M. Cochery fait remarquer que le texte voté par le G^ome est moins limitatif en réalité qu'en apparence, et laisse encore bien à la latitude pour une solution transactionnelle.

M. Bessière de Pont dit qu'en faisant défaut que de chiffre total de la dépense, les sommes affectées aux travaux de propreté, ^{soixante} et qui s'élevaient à une dizaine de millions, et en consentant à ce que ces travaux fussent mis à la charge exclusive de l'Etat, il a déjà fait une concession considérable.

M. Bojerian et M. Boulanger disent qu'en tout cas, l'aléa des travaux ne devra pas être laissé à la charge de l'Etat, et qu'il y aura lieu d'introduire dans le projet le correctif. La C^o devra examiner cette question, sur laquelle la C^o de Filiales s'était prononcée, mais que le Sénat n'a pas encore eu à apprécier.

La prochaine séance est fixée à samedi, 2 heures.

La séance est levée.

Le Secrétaire.

Le Président.

Séance du Samedi 14 Février.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Bogerian, L. Boulanger, C. de Bort, Cordier, Demote, Cochery, Marquis de Carné.

M. le Colonel Melinador, absent en vertu d'un congé, et M. Guinot n'assistent pas à la séance.

M. le Marquis de Carné déclare qu'il accepte les fonctions de Secrétaire.

M. le Président dit que M. Raymond a exprimé, comme le Secrétaire de la Seine Inférieure, le désir d'être entendu par la Commission. Il ajoute qu'il pense aussi très utile d'entendre le Gouvernement. — Il propose, en attendant, d'avoir une séance de discussion générale, où chacun dirait son avis sur l'ensemble de la question et en particulier sur le rôle assigné à la C^a. — Il rappelle les conditions dans lesquelles a été émis le vote du Sénat qui a chargé la C^a de faire la coordination du système de M. B. de Bort. Il donne lecture du texte voté par le Sénat, et il déclare que la C^a jouit d'une pleine et entière liberté pour l'accomplissement de sa mission ; qu'aucune résolution définitive, en effet, n'a été prise, et que le travail de M. G. Martin n'est qu'un simple projet de rapport, un document intéressant à consulter, mais un simple document.

M. Ernest Boulanger dit que deux systèmes ont été proposés au Sénat, celui du Projet de Gouvernement, demandant

dant les sommes à dépenser pour les travaux à une
 subvention de l'Etat et à des subventions des localités inté-
 ressées, — et celui de M. B. de Port, demandant ces sommes
 à l'établissement d'une taxe sur les marchandises. C'est
 sur le choix à faire entre ces deux systèmes qu'a délibéré
 le Sénat et qu'il a voté. Il a donné sa préférence au
 système de M. B. de Port. Il a ainsi voté sur un
 principe, qu'il ne saurait être question de remettre
 en discussion. Le tort de la C^m a été de présenter dans
 son Rapport sous prétexte de coordination, une critique
 de ce principe. M. Buffet n'a pas manqué, en
 séance publique, de faire remarquer que, pour la
 première lecture tout au moins, ce principe avait
 la consécration d'un vote formel. — Le second Rapport
 le reproduit d'abord de ven de Sénat. Il fait la
 coordination demandée, aux plus de trois. Mais
 il contient cependant la critique du principe et
 finalement, en propose le rejet. — Je crois que
 nous devons nous tenir à faire la coordination, à
 mettre sur pied le système de M. B. de Port. C'est
 là la tâche propre de la C^m. Il faut cependant
 ajouter que, de l'aveu de M. Buffet lui-même,
 l'adoption du principe de M. B. de Port n'admet
 nullement l'idée d'une subvention fournie par
 l'Etat. C'est là une constatation d'une grande
 importance, et qu'il était nécessaire de bien mettre
 en évidence.

M. Deinde pense que la C^m a rendu compte de
 la lettre exacte de son rôle en examinant le
 projet de coordination rédigé par M. G. Martin.
 C'est par l'examen détaillé de ce projet qu'elle
 ont commencé son travail.

M. Devilde dit que le projet de Gouvernement s'il est été voté, aurait pu être immédiatement exécuté, car il avait reçu l'assentiment préalable des Chambres de Commerce (art. 4). Il demande à M. B. de Bort si au contraire son contre-projet n'a pas un caractère conditionnel, si une fois voté, l'exécution n'en serait pas subordonnée à l'obtention de l'adhésion des Chambres de Commerce.

M. ^{B. de Bort} Devilde dit qu'il ne pourrait s'ingérer à demander aux Chambres de Commerce leur assentiment, qu'il était, en effet, refusé d'admettre, mais que rien n'empêchait que, mis en présence d'un texte ayant force de loi, elles en se résignant au fait accompli, & en raison de l'intérêt qu'elles auraient à le éviter de la perception de la taxe plutôt qu'à s'en abstenir; que d'ailleurs, si elles refusaient leur concours, rien ne serait plus facile puisque le rôle qu'elles déclinaient est un rôle de simple intermédiaire, que de le remplacer par une Commission spéciale.

M. Devilde constate que, de déclarations de M. B. de Bort, il résulte que si le projet de Gouvernement était voté, il pourrait être immédiatement exécuté, tandis qu'il en serait différemment ^{du} le contre-projet ^{à celui-ci} étant adopté.

M. Boulanger dit que la précédente C^{on} a très bien vu la difficulté et y a pourvu par l'établissement d'une Caisse spéciale, dite Caisse de travaux d'amélioration du Port de Seine et de la Basse Seine, caisse ayant la personnalité civile, capable de recevoir, de payer et d'emprunter.

M. Demôle dit qu'il ne croit pas que l'établissement de cette Caisse coupe court à toute difficulté. Qu'arrivera-t-il, en effet, si la Chambre de Commerce refuse de nommer les représentants qu'elle doivent avoir dans cette Caisse? Le texte proposé ne semble donner aucun moyen de les contraindre à élire des représentants. — Laisserait-on les localités libres de se désintéresser du projet?

M. B. de Bort. J'ai pensé qu'il valait mieux, en effet, les en laisser libres. Le projet peut fonctionner sans leur concours. Et c'est là l'essentiel. Je ne tiens pas, en effet, à tel ou tel détail de rédaction, à tel ou tel rouage d'administration. Je tiens à ce que l'on ait un moyen quelconque, mais efficace, on éteigne aux finances de l'Etat la charge des dépenses énormes qu'entraînerait le projet. Ce que j'ai voulu par mon ^{amendement} ~~paragraphe~~, c'est dégager l'Etat de cette charge, d'une manière honorable, et sans porter tort aux intérêts commerciaux, dont autant que possible, croyez-le bien, j'ai le souci. Certaines difficultés qu'on avait soulevées, au premier abord, contre la taxe que je propose, se sont, d'ailleurs, aplanies d'elles-mêmes. On objectait l'existence de barrières de commerce. Aujourd'hui, ils sont démolies et nous allons, à leur place, nous trouver en présence d'un tarif très protecteur. La taxe, d'ailleurs, est très légère, 30 cent., dans la plupart des cas. On peut dire que loin de servir à causer aucune perturbation dans le mouvement commercial elle fera presque disparaître à côté des autres taxes, bien autrement lourdes, de nouveaux tarifs douaniers.

M. Cordier. Les taxes douanières sont générales, tandis que la taxe sur le ~~transport~~^{transport} ~~des~~ ^{merchandises} ~~est~~ ^{est} ~~une~~ ^{est} spéciale aux ports dans lesquels elle sera perçue : différence capitale, qui ne se saurait trop mettre en évidence. D'ailleurs, cette taxe sera-t-elle aussi insignifiante que le croit M. G. de Bort. So cent par quintal, c'est 3^t par tonne. Si l'on prend un navire d'un tonnage très modéré, un navire de 2000 tonnes, la taxe s'élève à 6000^t. Or, est-il possible de considérer une pareille somme comme une bagatelle ? Et n'est-il pas certain que les navires entrent aux ports où ils auraient à la payer, pour aller de préférence débarquer dans d'autres ports où ils en sont exemptés. De là une perturbation dans le mouvement commercial ; bien plus, avec la disparition du trafic, la disparition des ressources sur lesquelles on avait compté pour solder les frais des travaux.

M. Boyerian. Ne vrait-il pas s'une bonne méthode de faire précéder l'étude des vœux et moyens de celle du côté technique de la question, en d'autres termes, de rechercher s'il n'y aurait pas lieu d'adopter l'amendement de M. Reynouard. Le projet actuel, à raison des déplacements du chenal, en raison de la solidarité du régime de l'eau dans le Bassin Seine et dans le Port de Hoëne, crée un effet de danger terrible, auquel la proposition de M. Reynouard a pour but de parer. — Cette proposition est également fort intéressante en ce qu'elle entraîne qu'une dépense de 33 millions tandis que le projet du Gouvernement en réclame au moins une centaine. On voit quel intérêt il y aurait à commencer par l'examen du point

de ma technique. On pourrait d'ailleurs, et je crois qu'il y aurait à cela grande utilité, entendre contradictoirement M. Reynaud et le Gouvernement.

M. Cochet dit que, sans cathédre M. Boyerian, puisque l'examen du point de vue technique et l'étude des vis et moyens peuvent se mener parallèlement, il croit que la tâche imposée en première ligne à la C^m est de faire la coordination dont il a été parlé. Ce n'est qu'au cas où le texte proposé par M. V. de Bort ne serait pas adopté par le Sénat, que celui-ci prendrait parti sur l'amendement Reynaud. - M. Cochet dit qu'il croit de plus, d'ailleurs, ajouter que la C^m a antérieurement entendu M. Reynaud et qu'elle n'en a pas moins repoussé son système à l'unanimité. Il se rappelle ce fait qu'à titre de renseignement, la C^m consacrant, comme il l'a déjà dit, la plus entière liberté d'action à tous égards.

M. Cordier. Il est, en effet, très nécessaire que l'amendement Reynaud soit examiné à fond et qu'il soit pris à son sujet une résolution définitive. Le port de Nèane se trouve actuellement dans une situation très critique, et de grands dangers sont à craindre. On dit redouter qu'il ne vienne à s'y produire, comme la chose est possible, quelque catastrophe dans le genre de l'englouissement de la traversée transatlantique. - Mais ce que je tiens à bien faire remarquer, c'est ce que, contrairement à l'opinion que semble avoir émise M. Boyerian, les dangers du port de Nèane sont absolument

