

4

1811
1811
1811

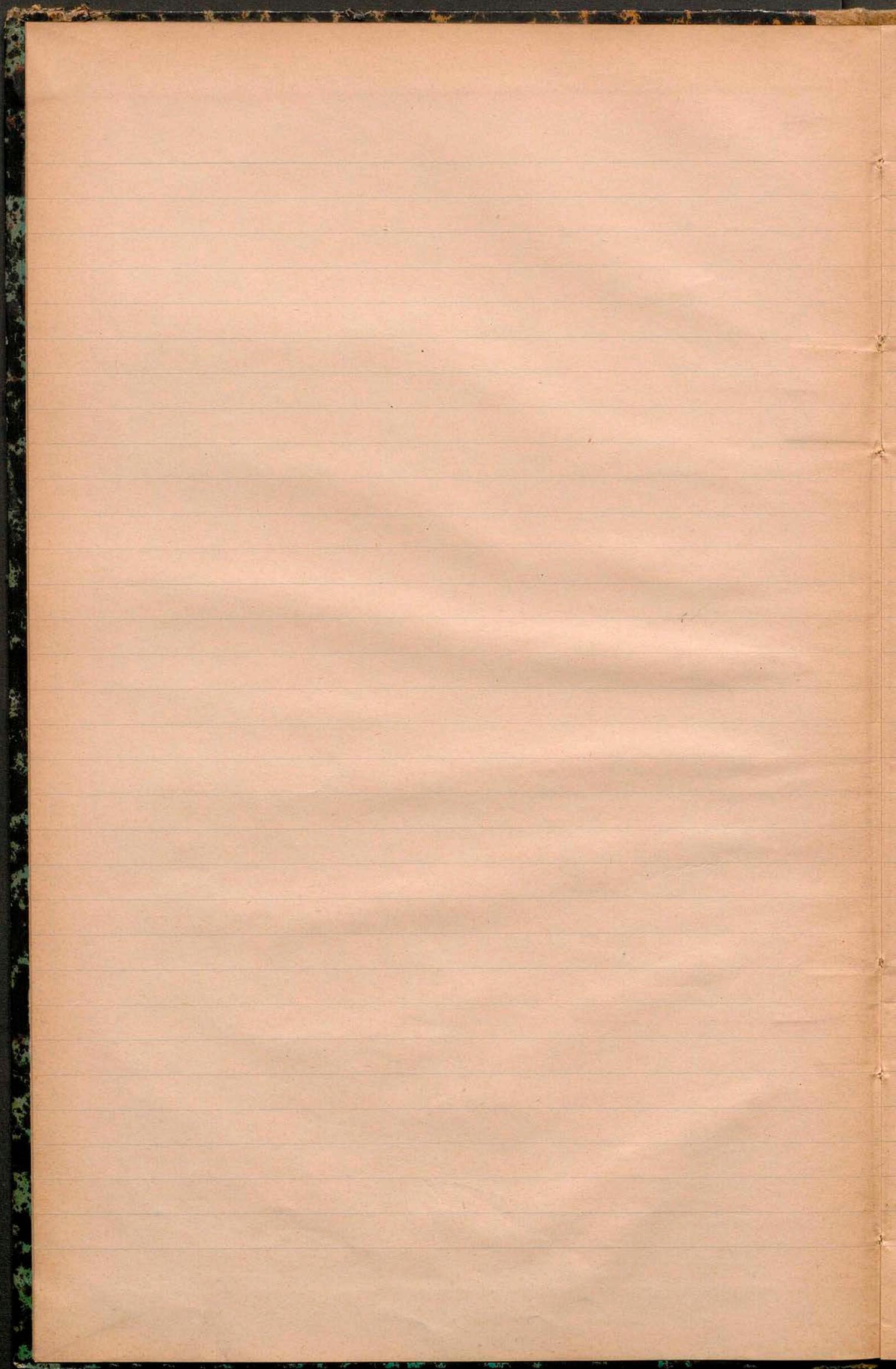
4 S
5



Procès-Verbaux

de la Commission relative

aux Travaux du Port du Hâve et de la Basse Seine.



1

Séance du 14 Mars. 1891

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

Sont présents : M. M. Cocheray, M^g de Carne', S. Boulanger, Griffé, Teisserenc de Bort, Bozerian, Demôle.

M. le Président dit que M. le Ministre a envoyé à la C^o le état de douane qui lui avaient été demandés. Il ajoute qu'il a envoyé également sa réponse relativement à la demande de M. de Coëne.

Après un échange d'observations sur la question à poser à M. le Ministre des Travaux Publics, celui-ci est introduit ; il est accompagné de M. Guillaum, Directeur de la navigation.

M. le Président demande à M. le Ministre, au nom de la Commission, de vouloir bien faire connaître son avis sur l'effet que produiraient, relativement au trafic de Rouen et de Havre, les taxes proposées par M. B. de Bort.

M. le Ministre dit que le premier projet de M. B. de Bort comportait deux caisses distinctes, tandis que le second est fondé sur le principe de l'unité de caisse. Le principe de l'unité de caisse se heurte, dans la pratique, à de grandes difficultés d'application provenant de la résistance des intérêts, et a, de plus, contre lui, la jurisprudence de l'Etat,

qui a refusé de l'appliquer dans l'espace de
Hauts et Saint-Nazaire. — Quant au principe
même de la taxe, M. B. de Port soutient qu'elle
n'est facilement supportée par les marchandises,
puisque les travaux auront pour effet de
faciliter à la navigation l'accès des ports. Or,
cette affirmation renferme quelque chose d'incertain.
Il y a en effet 64 % des travaux qui sont de
purs travaux de préservation (préservation de
l'entrée du Rhône et de l'entrée de la Seine), le
reste seulement est appliqué à des travaux d'amé-
lioration pouvant avoir pour effet de relever
la valeur de la marchandise.

M. le Ministre ajoute que les différences de
taxe qui existeront, si le projet de M. B. de
Port est adopté, entre le Rhône et Dreppé, ^{notamment} auront
pour conséquence de détourner sur Dreppé une
partie du commerce du Rhône. Or, ce détour-
nement du trafic au profit de Dreppé, ou de
tout autre port, aura des conséquences plus
graves qu'il ne semble au premier abord.
Le Rhône, en effet, perdra plus que Dreppé ne
pourra gagner. Car ce qui constitue un
grand centre de commerce c'est l'affluence
d'une quantité considérable de marchandises
variées. ~~Si~~ ^{Si} donc l'on enlève au Rhône une partie
de son trafic, on l'affaiblira en tant
qu'instrument de commerce général, et
l'on n'accroîtra pas, en proportion, l'im-
portance des autres petits ports, insuffisam-
ment outillés pour profiter de cet afflux
impérial de marchandises.

On invoque souvent l'exemple de ports anglais, où les travaux sont à la charge des intéressés, mais pour en tirer valablement argument, il faudrait se garder d'étendre, ainsi qu'on le fait, le notion de port au delà de sa signification véritable. Les travaux proposés pour la préservation de la Seine sont des travaux d'estuaries et non des travaux de port. Ils ont pour but de conserver à la navigation un fleuve national, et par suite, ils sont d'intérêt public, non d'intérêt privé.

M. B. de Bort conteste absolument que les travaux soient d'intérêt général. Il prétend même qu'ennuyés à un certain point de vue, ils sont destinés à nuire à des intérêts collectifs, tels que ceux de l'agriculture nationale, en facilitant outre mesure l'importation de produits étrangers. Dans ces conditions, il n'est que juste, et de la manière la plus stricte, qu'ils s'entendent aux frais de véritables intéressés, et non de l'ensemble des contribuables.

M. B. de Bort ajoute qu'en fait, on reproche ^{aux} ~~des~~ taxes proposées d'être une menace pour le trafic. Il n'en sera rien de ce crainte, vu que les taxes les plus fortes que comprennent le projet, sont encore très inférieures aux différences qui, par le seul effet de la spéculation, s'établissent à quelques mois, parfois à quelques jours, d'intervalle, sur le cours des plus importants marchandises, tels que la laine, le cuivre, etc...

Les différences sur la laine, par exemple, sont allées à certains moments, jusqu'au chiffre énorme

de 90%. Qu'est, à côté de cela, un droit
 aussi insignifiant que celui de 1% qui
 est proposé. — Le Gouvernement s'attends,
 lorsqu'il a fait les travaux des ports vers lesquels
 on craint de voir se détourner le trafic de Rouen
 et de Havre, à avoir-il pas en vue, ne favo-
 risait-il pas, un accroissement du mouvement
 commercial de ces petits ports? — M. le Ministre
 nous dit: Mais les travaux que je vous demande
 ne sont que des travaux de préservation. Je vous les
 l'admette. Mais quelle conséquence en résulte-t-il?
 C'est que de même que le propriétaire d'un im-
 meuble supporte les frais de son assurance contre
 l'incendie, les frais des travaux doivent être à
 la charge de ceux qui en ont le profit. —

M. G. de Bort ajoute qu'il a toujours été l'avis
 de réunir les intérêts des deux ports, comme en
 fait foi l'exposé des motifs de son premier projet.
 Les deux ports en effet sont solidaires. Tout ce
 gagne l'un s'en va, et autant s'enlève à
 l'autre. Dans ces conditions, on se trouve en
 présence d'une situation spéciale, qui ne
 comporte plus l'application du principe de
 l'équité de caisse. Il ne saurait y avoir lieu
 dès lors, de s'inquiéter du vote de droit pour
 Rouen et le Havre, qui ne peut être considéré,
 relativement à notre espèce, comme un véritable
 précédent.

M. le Ministre répond que si l'on voulait pousser
 à la dernière conséquence le raisonnement de M.
 G. de Bort au sujet de l'utilité des ports, il fau-
 drait même entièrement celle-ci, et supprimer

radicalement tous les ports. Une telle conclusion
 suffit à frapper le privilège s'il en elle découle. Ce
 n'est plus de la protection, c'est du prohibitionnisme.
 Et si les navires ne viennent plus rien apporter dans
 nos ports, ils ne vendront pas davantage pour
 exporter nos produits. Le mouvement des échanges
 sera suspendu, au détriment, non plus seulement
 des ports, mais bien du pays tout entier. —
 M. le Ministre dit que M. G. de Bort a dit que la
 taxe était trop légère pour apporter aucune pertur-
 bation. Mais il est impossible de ne pas lui faire
 remarquer que l'expérience démontre qu'une
 différence de quelques centimes seulement sur
 le prix des moyens de circulation, suffit à activer
 ralentir ou même détourner entièrement le
 mouvement commercial. C'est là une ~~loi~~ ^{loi} éco-
 nomique d'une vérité absolue.

M. le Ministre ajoute que le réunion de Rouen
 et de Havre sera une sorte de mariage forcé, qui ne
 trahira point par l'harmonie entre les conjoints.
 Le projet du Gouvernement, au contraire, établissait
 un accord durable entre les deux villes.

M. G. de Bort dit qu'il établit l'union entre les
 deux villes, sans que il a été déclaré que les
 travaux de Havre étaient nécessaires par les
 travaux à exécuter dans le Bassin Seine au
 profit de Rouen.

M. le Ministre et M. le Directeur de la navigation
 protestent contre cette assertion, et déclarent que les
 travaux de Havre n'avaient lieu alors même
 qu'on ne se faisait rien pour Rouen.

M. le D^r de la navigation dit que l'estuaire a

6

Les dangers propres auxquels il est nécessaire de remédier. Le Chenal est sujet à des déviations constantes qui, si elles venaient à le reporter complètement au nord, comme cela a failli avoir lieu en 1884, boucheraient entièrement l'entrée de la passe du Hâne. Ce péril ~~est~~ existe par lui-même, et est tout à fait indépendant des travaux d'endiguement de la Seine. Le danger qui résulte de cet endiguement est d'une autre nature : il consiste dans l'accroissement lent et continu de la flore du nord de l'estuaire, qui finirait progressivement, si l'on laissait agir, sans l'entraver, le jeu des forces naturelles, par s'étendre au devant du Hâne en obstruant la passe.

M. Griffé demande à M. le Ministre si la taxe sur les marchandises pourrait avoir pour effet de faire prendre à celles-ci le voie d'aller par venir en France.

M. le Ministre répond qu'il ne le croit pas, car il n'y aurait pas intérêt, à cause de l'élévation de la surtaxe d'entrepôt. Mais une partie du trafic ira à Dieppe, et, sans aller jusqu'à lever le marché du Hâne, le vote de la taxe de N. B. de Bont, aura pour effet de lui nuire, de le compromettre.

M. le Marquis de Carné demande à M. le Ministre si la taxe sera ou non prohibitive : c'est la base même de la question, et c'est de la réponse qui sera faite que dépendra le vote.

M. le Ministre répond qu'il ne peut rien préciser qu'il ne peut qu'affirmer cette vérité générale et indiscutable que tout relèvement de taxe est une entrave au trafic et en amène le ralentissement. On a bien dû qu'il ne s'agit que de centimes : n'est-ce pas de centimes que sont faits tous les impôts, et tous les droits que perçoit le fisc? - Il est certain que si la taxe est votée, beaucoup de marchandises quitteront, ~~notamment~~, le rive de Rouen et de Havre pour prendre ^{notamment} celle de Dieppe.

M. le Marquis de Carné. Mais ~~déjà~~ il est certain que ^{déjà} les prix par Dieppe sont moindres que par le Havre. Pourquoi alors tout le trafic du Havre ne s'est-il pas détourné sur Dieppe?

M. le Ministre. Parce que le commerce trouve des facilités particulières au Havre, qui est un grand marché commercial...

M. le Marquis de Carné. Et le verra.

M. le Ministre. C'est là la question. En établissant la taxe, vous courez justement le risque ^{de compromettre} l'existence du marché, et de substituer la stagnation des affaires à l'activité commerciale qui y règne aujourd'hui. Nous croyons, pour notre part, que ce risque existe, et qu'il y a un danger très considérable à le courir.

M. J. de Bort. Mais enfin les travaux produiront bien une amélioration se traduisant par de courts jérémies.

M. le Ministre. Oh 9% de la dépense totale est applicable à des travaux de préservation. Ce n'est que la vote qui a le caractère d'amélioration.

M. J. Boulanger dit que M. de Carné a très exactement posé la question sur son véritable terrain, en demandant quel serait l'effet des taux nouveaux sur le détournement de trafic.

M. Guillaum dit que lorsqu'une marchandise n'a pas intérêt à arriver par tel port plutôt que par tel autre, elle prendra infailliblement le voie la moins onéreuse. C'est ce qui est arrivé pour la houille, qui passait autrefois par le Havre pour arriver à Paris, et qui, depuis qu'elle trouve un avantage de 51 cent. à passer par Dieppe, n'arrive plus que par cette dernière voie. Depuis que la C^{ie} de l'Ouest a fait la réduction de tarif qui a produit l'avantage qui vient d'être indiqué, il ne passe plus une tonne de houille par le Havre. Elle arrive toute par Dieppe. Il en est de même de la houille, c'est également de certains autres marchandises, telles que les bois de sapin du Nord. - Voici des exemples de détournement intégral de trafic. - Si le cas de détournement se présente limité à certains articles, c'est tout simplement que le port de Dieppe n'a pas reçu les améliorations nécessaires pour lui permettre de donner accès aux navires d'un grand tirant d'eau, et qu'il ne peut recevoir que les charbonniers anglais et les petits bateaux norvégiens. C'est à qui, jusqu'à présent, a maintenu le marché du Havre. Lorsqu'un négociant veut faire venir une cargaison complète de marchandises, il se le propose que de les faire passer par le voie qui entraîne le moins de frais. Il télégraphie, par exemple, aux capitaines flottants de Portsmouth, pour donner l'ordre et demander ~~le tarif~~ que les

marchandises lui sont envoyés par balle, et
non par le Havre, afin de bénéficier des réductions
de tarif.

Mais il en est tout autrement pour les marchandises
qui au lieu de s'acheter en bloc, s'achètent sur échan-
tilles. Celles-ci continueront à passer par le Havre,
qui est seul organisé pour ces sortes d'achat. Le
Havre, en effet, est un marché. Qu'est ce à dire?
et de quoi se compose le marché? Il se compose
des résidus des achats par cargaisons. C'est le
résidu qui sert à alimenter la consommation
interne et le trafic de réexportation. Or, ce
résidu ne peut exister qu'autant qu'il afflue
une quantité de marchandises extrêmement
considérable. Si ces marchandises diminuent,
on voit tout de suite leur résidu décroître si-
multanément, et, par suite de conséquence, le
marché commercial s'appauvrit et s'affaiblit.

C'est ce fait qui avait résiné au marché
du Havre si on arrivait à détourner de
ce port le trafic des achats par cargaisons.
On voit ainsi comment un droit, même léger,
en détournant ce dernier trafic, comme il arri-
verait infailliblement, aurait pour effet de
diminuer au Havre le marché du fret, le mar-
ché de la réexportation, en définitive de com-
promettre l'existence et même l'existence
de cette place de commerce. C'est l'incidence
des taxes: elles frappent ce qu'elles ne sont point des-
tinées à atteindre. Dans notre cas, on se voit
que la marchandise, et on arrive à frapper
tout le trafic.

M. J. Boulanger dit que, relativement aux effets financiers considérables d'une taxe même légère, il y aurait à examiner de près le caractère intéressant et très intéressant du déplacement des marchés des soies.

M. Demole demande à M. le Ministre s'il pourrait dire quelque chose à la C^m, au sujet des négociations de M. G. Martin avec la Chambre de Commerce.

M. le Ministre dit que l'Administration a fait des efforts auprès des intéressés pour les amener à augmenter leur part contributive.

M. Corvix déclare que, tout au moins à Rouen, M. G. Martin n'a vu aucune personne autorisée, et que, en ce qui touche cette ville, il n'a été rien fait ni rien dit.

M. Demole dit que si l'on pouvait avoir, en ce moment, des engagements formels de la part des intéressés, le cours de la discussion ne pourrait manquer de s'en trouver influencé. Il ajoute, d'ailleurs, qu'il n'émet et agit qu'en toute réserve et discrétion.

M. Guillain dit qu'à un certain moment, c'est à dire lors du voyage de M. G. Martin, les intéressés étaient assez disposés à faire de nouveaux sacrifices, mais que depuis, le Bureau de Chambre de Commerce ayant été renouvelé, les dispositions ne sont plus les mêmes, et que la situation se retrouve telle qu'elle était auparavant.

M. le Ministre dit qu'il n'y avait d'ailleurs aucune proportion entre les sacrifices que

pourraient consentir les intérêts et ceux qui
imposent l'application des taxes nouvelles.

M. le Ministre et M. le Directeur se retirent,
après que M. le Président a demandé à la
C^o si elle n'avait plus de questions à leur poser.

M. S. Boulanger dit que les explications qui vien-
nent d'être fournies par le Gouvernement ne
font pas un jour complet sur la question. Il
s'en résulte qu'une chose, c'est qu'en présence de
déclaration formelle de M. le Ministre qu'il y
a danger possible d'un déplacement de trafic,
il y aurait peut-être impudence à adopter,
au moins dans son intégrité, le système de
M. B. de Bort, quelque excellent qu'en soit
le principe.

M. le Marquis de Carné dit que M. le Ministre
n'a fait aucune démonstration probante. Il
s'est borné à exprimer des craintes personnelles.
En somme, nous allons nous trouver, pour le
vote, dans les mêmes incertitudes qu'avant de
l'avoir entendu.

M. Bogérian dit que, pour lui, il s'agit de
travaux d'intérêt local. Les Ch. de Commerce gar-
dent un silence obtus. Mais au pied du
mur, par un vote formel, elle sauraient parfai-
tement retourner la parole et se prononcer. Le
projet de M. B. de Bort est logique et juste. Il
a reçu l'adhésion du Sénat, alors que le projet
du Gouvernement ne l'obtiendra jamais. Utors
donc, conformément à votre mandat, la
votre à exécution du syst. B. de Bort. Si sur
certains points les taxes ont besoin d'être retouchées,

C'est un travail qui sera fait entre la première et la seconde délibération.

M. Cochery pense qu'il serait dangereux d'adopter purement et simplement le projet de M. B. de Bort. Il croit que la solution naïve consiste dans l'adoption d'un projet transactionnel, tel que celui dont il a été question dans l'ancienne Commission et qui réunit le fait de l'Etat pour argumenter celle des intérêts, tout en admettant, en troisième lieu, l'application modérée de la taxe sur les marchandises. M. Cochery pense que les promesses qui avaient été faites à M. G. Martin étaient sérieuses, mais il croit aussi, avec M. Guillemin, qu'aujourd'hui elles ne seraient plus répétées.

M. S. Boulanger dit que, comme M. Cochery, il n'oserait pas appliquer, dans toute son étendue, le système de M. B. de Bort, bien qu'il en approuve le principe. Il voudrait qu'on en fit l'expérience, mais avec précaution et sans rien compromettre. — Il dit, d'ailleurs, qu'on peut parfaitement rédiger un projet transactionnel, augmentant le fait contributif des Chambres de Commerce, sans toucher en rien au texte coordonnatif qui a été élaboré par la Commission. Le Ch. de Commerce consentant en effet le ~~fait~~ droit d'option. — M. Boulanger ajoute qu'il y avait une contribution à fournir par l'Etat, elle ne donnerait lieu à aucune demande de crédit supplémentaire, et, sans détruire en rien l'équilibre du Budget, pourrait très bien être prise sur les ressources

ordinaires, au moyen d'une simple transforma-
tion en annuités de crédits annuellement affectés
à l'entretien des ports.

M. Cordier dit que les travaux proposés ont un
véritable caractère de nécessité. Pour Rouen, en
particulier, il s'en réfère aux déclarations de for-
mels de l'honorable M. Reynaud. Il ajoute que
depuis longtemps cette ville a fait de dépenses
importantes et que les ressources sont limitées.
Enfin il déclare que les commerçants envisa-
gent avec effroi l'établissement d'une taxe
sur le manbandise. Il appelle toute l'attention
de la C^{te} sur les avantages que présenterait, au
contraire, la taxe sur la tonne de jauge.

M. Griffe dit que le moyen d'alléger la
taxe sur le manbandise serait de l'étendre la
perception à un plus grand nombre d'années.
Ce qui serait très légitime, puisque les tra-
vaux à entreprendre sont de ceux qui profiteraient
aux générations futures.

M. Boulange fait remarquer que la prolonge-
tion de la période d'amortissement pourrait
occasionner de difficultés au point de vue de
la condition de l'emprunt.

M. J. de Port dit que, repoussant toute transaction,
il demeure partisan résolu de l'application
intégrale de son système, qui, seule, peut
assurer la préservation des finances publiques.

M. le Président met aux voix l'application
intégrale du système de M. J. de Port.

Aux voix pour, la voix contre.
L'application intégrale est repoussée.

M. le Président fait observer que M. Cordier, obligé de quitter le séance, l'a chargé de voter pour lui.

M. le Président met aux voix le système de M. B. de Bort, avec adjonction d'une subvention de l'Etat.

M. le Marquis de Carné déclare qu'il tient à expliquer son vote. Il aurait préféré à tout l'application intégrale du système de M. B. de Bort; s'il vote le système qui admet une subvention de l'Etat, ce sera uniquement en vue de faire échec à l'adoption du projet de Gouvernement, qu'il considère comme encore plus dangereux.

Le système mis aux voix par M. le Président est adopté.

M. le Président dit qu'il y a lieu de faire choix d'un Rapporteur.

M. Ernest Boulenger, à l'unanimité, est élu rapporteur.

Le séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire.

15

Séance du 23 Mai.

1891

La séance est ouverte à 2 heures $\frac{1}{4}$, sous la présidence de M. Cochet.

Sont présents : M. M. Cochet, Bozériau, J. Boulanger, Griffé, Corvot, Duviole, et Beissem de Port.

M. Boulanger donne lecture de son rapport, dans lequel il se prononce en faveur de l'application limitée du système de M. Beissem de Port, et met, conformément aux indications données au cours des discussions antérieures de la Commission, un tiers de la dépense totale à la charge de l'Etat.

M. Cochet dit à propos de la question des dépannements possibles, qu'il serait peut-être bon de faire une correction indiquant que la Commission en laisse toute la responsabilité à la charge exclusive du Gouvernement.

La correction proposée est adoptée.

M. le Président remercie, au nom de la Commission, M. Gust Boulanger de ses remarques. Le rapport dont il vient de donner lecture.

Il est décidé que le projet spécial relatif à la mise en application du système par les Chambres de Commerce, dans le cas où celles-ci y consentiraient, sera ajouté au projet principal à titre de document annexé.

L'ensemble du Rapport est mis aux voix et approuvé, après une observation de M. Cordet qui, tout en rendant hommage à la pensée de conciliation qui a inspiré le Rapport et au talent supérieur avec lequel il a été rédigé, déclare que pour se prononcer sur le fond des propositions qu'il renferme, il aurait besoin de s'éclairer par une étude plus approfondie. Il fait donc toute sa réserve, tout il lui est donné acte.

M. le Président dit que M. le Rapporteur est autorisé à donner le bon à tirer d'aujourd'hui en huit.

La séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du Mardi 12 Décembre 1893.

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

M. Cocheru demande à ses Collègues de l'autoriser à s'entendre avec M. le Ministre des Travaux publics à l'effet de lui demander de venir ultérieurement au sein de la Commission, pour faire connaître l'avis du Gouvernement.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 2 heures vingt minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

