

73 Commission relative
à la construction d'un
appontement avec outillage,
vies fermés et annexes,
à Tauillac (Gironde)

- M. M.
- 1^{er} Bureau . Demoulin & Riols.
~~Margaine~~
- 2^e " Gradal
- 3^e " Combes
- 4^e " Jean Dupuy
- 5^e " Monis Secrétaire
- 6^e " Lizman
- 7^e " Gysstram Président
- 8^e " Blavier
- 9^e " 4. Secler
- 7 juillet 1893



L'an mil-huit-cent-quatre-vingt-trois et
le Sept Juillet, à une heure et demie de l'après-midi,
la Commission s'est réunie.

Le Bureau provisoire a été formé du membre le
plus ancien M. Lecler, comme président d'âge et de
M. Monis, membre le plus jeune.

Le Bureau provisoire en sera composé, il a été proposé
à l'élaboration d'un Bureau définitif par voie de scrutin.
Sont nommés : Président : M. Lecler, Secrétaire
M. Monis.

Le Bureau formé, chacun des Commissaires présente
un compte de l'opinion du Bureau.

L'opinion du premier Bureau, dit M. Morgain, n'est pas formée et c'est au blanc seing qui lui
a été confié.

M. Combes, commissaire du troisième Bureau
admet que il a été nommé comme favorable
à la demande de la Chambre de Commerce
de Bordeaux qui sollicite l'appareil
public, il estime qu'il peut y avoir dans
cette affaire, une spéculation privée faite
particulière par un particulier. C'est un
motif nouveau de préjudice à l'intérêt public.

M. Jean Dupuy a été nommé par un Bureau qui
n'a et admet que superficiellement le contrat,
il lui a paru avantageux en ce sens qu'il
ne coûtera rien à l'Etat.

D'ailleurs à avantages égaux, il voudrait
l'opinion pour la Chambre de Commerce
de Bordeaux.

M. Pradal, - dit que dans le deuxième
Bureau, sans parti pris absolu, on a été
favorable à la construction, mais à égalité

d'avantage, il serait de l'avis de M. Dupuy.

M. Monis, dit que dans le précédent bureau, il a été nommé comme hostile au projet. Rappelé que ses collègues M. M. Dupuy et Cravinet faisaient partie de ce bureau. Les trois Sénateurs de la Girande ont été unanimes comme l'avaient été le conseil municipal, le Conseil Général et toutes les Assemblées.

M. ~~Cravinet~~ Cravinet a été nommé comme entièrement favorable à la convention Percin. M. Craystram a été élu comme hostile. Il préfère l'action de la chambre de commerce de Bordeaux, et de même de l'articulation d'une spéculation privée. Il faut un examen à fond et sérieux.

M. Blavier, a été nommé comme favorable au projet qui - jusqu'à - lui a paru être conforme à l'^{intérêt} Général.

M. Lecler, a été nommé en réservant complètement son opinion.

La séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire

L. M. G.

Monis

Séance du 11 juillet 1893

La Commission s'est réunie à une heure et demie de l'après-midi. M. Lecler, président et M. Monis, Secrétaire.

M. Lecler, alléguant sa fatigue donne sa démission de Président.

La Présidence, après scrutin, est dévolue à M. Craystram.

M. Craystram prend la présidence de la réunion.

M. le Président dépouille le dossier remis à la Commission.
à deux heures, la séance est levée.

Il est joint au dossier une lettre de M. Dupireux
de Lersan député en date du 7 juillet 1893

La séance est levée

Le Président

Juytrauf

Le Secrétaire

Mouis

Séance du 18 juillet 1893

L'an mil. huit. quatre. vingt. trois et le 18
juillet la Commission s'est réunie sous la
Présidence de M. Euytrauf, M. Mouis secrétaire.
M. Durman propose à la commission, vu les
circonstances, de s'agencer jusqu'à près les vacances.
Cette proposition est acceptée et l'annonce faite
des membres présents

La séance est levée.

Le Président.

Juytrauf

Le Secrétaire

Mouis

Séance du 16 février 1894.

L'an mil. huit. cent. quatre. vingt. quatre et le
seize février, la Commission s'est réunie sous la
présidence de M. Euytrauf, M. Mouis, secrétaire.

M. de Riols rend compte de la discussion qui
s'est établie dans le vieux bureau qui lui
a été nommé en remplacement de M. Morgaine,
décédé.

Il indique que le bureau a été favorable au
projet Pereire.

M. Mouis fait observer que le bureau qui
avait nommé M. Morgaine avait à l'époque

de cette nomination, une opinion contraire.

M. Dreyfus propose d'entendre dans une séance ultérieure les intéressés qui ont déjà demandé à être entendus, notamment M. Du Portier de Lonsan, M. Péreire, la Chambre de Commerce.

M. Dufay demande une discussion générale avant ce ^{auditoire}.

M. de Richelieu pense que l'on peut envisager cette discussion générale et procéder d'abord à l'audition des intéressés qui fournira les matériaux même de la discussion.

M. Dreyfus appuie cette vue.

La Commission décide d'entendre ^{bonnedi} ~~le~~ Lebonnier à une heure et demie : M. M. du Portier de Lonsan, Péreire et de la Chambre de Commerce de Bordeaux.
La séance est levée.

Le Président
Tuythaus

Le Secrétaire
Moujy

L'an mil-huit. cent. quatre-vingt quatorze et le vingt quatre février la Commission s'est réunie pour procéder à l'audition des parties intéressées.

Sont introduits : M. M. Brunet, président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, M. M. Colombier, M. Lagneux, faure, Bette, Marc Manuel, Colombier, Gaden membres de la Chambre de Commerce de Bordeaux, M. M. Sabat membre de cette chambre et député, M. Gruet, M. Duvignaud, députés.

M. Brunet a la parole. Le projet de M.

Pérez augmentera dans des proportions énormes les frais de chargement et de déchargement des navires. C'est donc au nom des intérêts généraux de la navigation et du commerce que la Chambre de Commerce proteste contre la concession sollicitée par M. Pérez. La Chambre offre son concours financier à l'État et ne réclame en retour aucun bénéfice; elle offre donc un avantage certain à l'intérêt général. — Au surplus le port de Bordeaux, par sa situation géographique est une création ancienne et nécessaire, un foyer commercial auquel il serait dangereux de porter atteinte ce qui pourrait être au moins tenté par la combinaison Pérez. Pourquoi d'ailleurs créer un monopole au profit de M. Pérez. La concession est en effet un monopole déguisé accordé à un particulier préféré à la Chambre de Commerce qui est le représentant naturel et légal de l'intérêt public.

L'organisation des Chambres de Commerce exige qu'elles soient consultées en matière de travaux dans les ports. Le Ministre Yves Guyot a refusé de laisser communiquer les études des règlements à la Chambre de Commerce ce qui ne s'est jamais vu dans aucun régime.

M. Labat prend ensuite la parole. Membre de la Chambre de Commerce, il entend cependant ne dispenser qu'en sa qualité de député de la Gironde. Par suite il veut élargir le débat, ne se préoccuper que de l'intérêt public. Il s'agit de savoir

Si le projet soumis au Sénat répond à l'intérêt public.

Mais il y a mieux le projet soumis au Sénat n'est plus celui que la Chambre a délibéré. Il a été complètement modifié.

Le ministre en effet reprenait le projet de la Chambre de Commerce, après le Conseil des Parcs et chaussées, parce qu'il n'y avait pas une profondeur suffisante au pied de la projet et parce que M. Péricie proposait un projet promettant 7 m 50 d'eau.

La Chambre de Commerce s'attachait, elle, que le projet Péricie était inacceptable. M. Péricie après la discussion de la Chambre, n'a pu en effet admettre son projet.

M. Eiffel n'a pu réussir et il a résilié. Après avoir pris les conseils de M.

Proboscia, il a fallu déplacer l'appui d'axe, et on l'établit dans un endroit où il y a quatre mètres.

C'est pour ainsi dire par des documents que M. Labat remet à la Commission.

Donc le projet soumis au Sénat n'est pas celui voté par la Chambre. et il s'est modifié en devenant supérieur à celui proposé par la Chambre de Commerce.

M. Labat explique la genèse du projet Péricie. Il montre M. Péricie demandant la concession pour la C^{ie} Transatlantique alors que cette compagnie n'est pas

rien dans l'affaire. De même à la
 chambre des députés le Ministre a affirmé
 que l'appointement de la C^{ie} Brausat Oudry
 était achevé; double erreur; la Compagnie
 était étrangère aux travaux et au moment
 où le Ministre parlait, ces travaux lui s'étaient
 achevés avant suspension et l'impossibilité
 de les faire, allait être reconnue.

Comparant les articles du projet de la Grande
 U indique que l'appointement a été rapproché
 de 60 ~~0~~ mètres de la ligne de terre et
 déplacé aussi par rapport à la ligne des
 fers.

Il fait passer sous le yeux de la commission
 une lettre de M. Crabot de Foucaumont
 qui établit qu'il y a que quatre mètres
 d'eau au pied de l'appointement de
 M. Perire, à son nouvel emplacement.

Ensuite que l'Etat a refusé l'implémentation
 indiquée par la chambre de Commerce
 parce qu'il n'y avait que six mètres
 d'eau, et que l'Etat accepte au
 moment de M. Perire, un emplacement
 qui n'est que quatre mètres d'eau.

Le Conseil des Ponts et chaussées
 préfère le projet Perire de 560 mètres de
 long parce qu'il pouvait introduire des
 navires du côté de l'orge et du côté
 de terre. Or, en l'état actuel, et
 sans insister sur le manque d'eau, il
 est impossible à M. Perire
 d'introduire des navires du côté de terre.

Quant aux tarifs - à la chambre

des députés on a dit que les intéressés avaient
recouru eux-mêmes la modification de ces
taux. Il a été impossible de trouver trace
de ces déclarations.

A ce moment M. Grub, député de la
Gironde, affirme que, membre de
la commission d'enquête, il a pu constater
que personne n'a fait une pareille
déclaration.

M. Labat - indique que la Compagnie des
Messageries qui a demandé à se faire un
appointement particulier. Elle a même attendu
neuf mois son autorisation.

+
M. Percey Les tarifs ^{de} sont d'ailleurs de 3% centimes
par tonneau de jauge et par jour; il
n'y a pas dans le monde eut on un
trait semblable.

Mais M. Percey a fait une rédaction
sur 12 heures et sur les heures.

L'appointement ne pourra être abondi
qu'à la pleine mer; il ne pourra
raporter qu'à la pleine mer sixante.

D'ailleurs il faudra prendre toujours
retour vingt quatre heures.

On a dit M. Percey ne peut que
6% rétroflect.

Mais alors le Commerce a le droit de
savoir quel est le capital réellement
engagé dans l'affaire.

M. Percey a créé en 1891 une Compagnie
des Appartements de Pauliac, il a acheté
des terrains àcheté à 424 mille - pour
750 mille francs et pour égale somme

de 450 000 r les plans, les plans Siffel qui font incontestables, — fait un bénéfice de près de deux millions.

Puis il a fondé une nouvelle Société dite Société Maritime des Entités Maritimes de Pauliac.

M. Percire ne fera pas de bénéfices apparents dans la Société qu'il fondera en vertu de la loi proposée. Mais la Société lui apportera c.à.d. les terrains et les travaux communs au prix où les terrains & les travaux lui reviennent. Il y aura là une majoration du capital équivalente au double. Et les 6% prélevés sur la navigation seront calculés sur un capital double. Quelle plus grande atteinte à l'intérêt public!

M. Percire a fondé une traditionnelle Société, dite des Terrains — ayant acheté les terrains sur la rive, en sorte que l'on s'était procuré tous les accès utilisables. Il restait un terrain non acheté celui de M. Cruze. M. Percire en dirigeant son appartement de l'égal à l'égal a marqué ce terrain qui se cède, et devenu ainsi utilisable. On a ainsi fait par achat fait autrement monopoliser la rive.

M. Percire a pu utiliser le nom de la Société Brausat antique, et lui donner des facilités pour occuper le cabotage. Elle sera sûrement facilitée par son président. Ce tarif si exorbitant fléchira certainement au profit de cette Société.

On a parlé de l'intérêt des finances de
l'Etat. De deux choses l'une : ou M. Péreire
réussira (ou feraient payer le triple de ce
qu'il faudrait) ou il ne réussira pas.

Mais s'il doit réussir la chambre de Commerce
réussirait encore plus facilement, ayant moins
de frais. - Mais s'il ne doit pas réussir,
il faudra bien que l'Etat fasse à Pauliac
ce nécessaire. Il interviendra après l'école
faite avec M. Péreire, et son intervention
sera alors plus coûteuse.

M. Labat expose que la Chambre de
Commerce a tout fait pour améliorer la
situation

Il a sollicité même la C^{de} de Messageries
pour la création d'un poste d'amonage.

Il a aussi demandé l'autorisation de
faire ^{des} autres postes semblables.

M. Labat explique la nature des opérations,
se faisant en rade de Pauliac. La moitié
au moins de ces opérations se fera de
présence par allées, tout au moins pour
le transport de marchandises destinées
à des chais ou magasins échelonnés
le long de la rivière.

L'administration après neuf mois pendant lesquels
les demandes sont restées dans les cartons, se
décide enfin à étudier cette affaire.

L'un des postes coûtera 120 000 f; l'autre
145 000 f

Les taxes seront, d'après les ingénieurs, de
10 cent. 6 centimes pour la première journée
de vingt quatre heures et par la suite 5 centimes

par autres fournis.

Les ports demandent satisfaction aux navires qui n'ont pas besoin de communiquer avec l'atome.

Mais il faut aussi donner satisfaction aux navires qui doivent communiquer avec elle.

L'appontement Pareire de 26 mètres de longueur doit recevoir des navires de chaque côté; il met donc 13 mètres en face de chaque paquebot.

C'est insuffisant, dans les formules des Ports et Chausées - un étage en face du paquebot une profondeur de 100 mètres. C'est peut-être beaucoup - mais il faut au moins 40 ou 50 mètres. Si c'est la mesure de destination au navire comme nécessairement, elle se place sur le quai, elle attend le navire. Exemple Anvers avec 80 mètres de profondeur, moindres abris.

La chambre disait: faisons un quai vertical à Pauliac, même, nous aurons toute facilité. Nous ferions un quai de 300 mètres recevant trois navires au prix de 200,000 fr., en l'armant ce sera deux millions deux cent mille francs.

Le Commerce aura grand avantage et paiera beaucoup moins.

Mais disait-on, à la chambre, la chambre de Commerce ne veut pas faire l'embellissement nécessaire.

La chambre de Commerce a seulement dit
qu'elle se conformerait au décret de 1886.
Elle ne peut faire autrement. C'est sa loi,
sa charte. Tous les ports français y sont
soumis.

Mais au surplus la chambre de Commerce
déclare ici qu'elle est prête à mettre
sur les quais tout l'autillage qui sera
reconnu nécessaire.

Conclusion : le projet Péreire n'est
pas celui qui a été voté par la chambre,
il a été complètement transformé ;
il ne peut être déclaré d'utilité publique ;
C'est une spéculation privée de terrain
d'abord et rien saute particulièrement
de navigation.

M. Davignon, député de la Gironde
et président du Conseil Général — déclare
surtout absolument à M. Labat.

Comme Président du Conseil Général
de la Gironde, il affirme que que cette
assemblée a toujours, quoi qu'en ait
dit, demandé la concession pure
à la chambre de Commerce et ce personnel
à M. Péreire qui ne fait qu'une spéculation
privée.

Il place dans les yeux de la Commission
la dernière délibération du Conseil
Général.

Bordeaux n'a que sept conseillers généraux ;
l'immense majorité des représentants du
département, représentant les intérêts départementaux
— ont donné leur assentiment à la

à la demande de la chambre de Commerce de Bordeaux et c'est au nom des départements de la Grande tout entier que M. Durvignault, supplie la commission du Sénat de repousser le loi proposée.

M. Gabon, membre de la chambre et membre du conseil municipal de Bordeaux indique les vœux unanimes de la population, principalement de la population agricole et de la batellerie qui ne peut être sacrifiée à un intérêt pure.

M. Ganyon député de la Gironde, l'associe avec la plus grande énergie aux conclusions de M. Labat.

M. Dapuy demande si la chambre de Commerce ne pense pas devoir précéder les projets, il lui semble qu'un projet ferme devrait avoir la préférence du gouvernement.

M. Maris fait observer que l'étude du projet devra être fait par le service compétent.

M. de Riets demande des explications sur l'ancien projet qui s'élevait à 8,200,000 et demande s'il la chambre veut faire cette dépense.

M. Maris explique que ce projet n'était pas pratique puis qu'il constituerait la chambre de Commerce un déficit annuel de 236,000 f.

M. Labat explique aux Sœurs que ce projet n'aurait pas plus été exécutable

que ce l'a été celui de M. Péreire, c'est
à dire le premier projet - celui voté par
la chambre.

La chambre de Commerce a pu voir et
visiter (l'événement lui a donné raison)
et c'est la provision de cet événement qui
l'a fait - indépendamment de la coordination
financière, repudier ce projet irréalisable
et que M. Péreire a dû abandonner lui-
-même.

M. Mare Maurel, membre de la chambre
de Commerce répondant à M. Dupuy -
explique le rôle des ~~M. Péreire~~ chambre
de Commerce, le mécanisme de leurs
opérations et de leurs ressources.
A la demande des députés, on a dit
à la chambre de Commerce: voulez-vous
vous substituer à M. Péreire?

La Chambre se en répond: non.

En effet la loi ne lui permet pas
d'attaquer qu'à des travaux et à des
pour l'administration. C'est la loi
qui le veut.

La chambre a toujours dit j'avancerai
les fonds nécessaires pour faire les travaux
qui auront été jugés nécessaires
par l'état et je me rembourse par
les taxes qui me seront concédées
par l'état.

Le fait de projet nous a toujours connu
par celui étudié dans le débat qui nous
constitue en déficit annuel de 276
mille francs.

Mais loyalement la chambre de Commerce fera le nécessaire; l'édification de son mandat et l'édifice. La chambre des députés lui a imposé une humiliation inouïe et elle concède à un particulier une somme qui relève de son mandat, avec cette circonstance que ce particulier fera payer ses frais plus cher le service rendu au public.

M. Périer est très puissant, il a de la surface, mais il se dérobe aux responsabilités et nous place en face d'une être anonyme dont a lieu les moelles. L'association qui sera concessionnaire - peut faire faillite. Un être anonyme peut faire faillite sans danger.

M. Dupuy est très vaillant. demande si la chambre de Commerce veut bien sanctionner un projet fixe.

La délégation tout entière donne son assentiment. La chambre fera toutes les avances nécessaires pour tous les travaux jugés nécessaires; elle présentera un projet au titre d'indication; mais elle rappelle que les exigences de l'Etat sont seuls maîtres de ces travaux.

La délégation se retire, au sujet que M. M. les députés

M. de Perin de Lonsau, après une suspension de séance, est introduit avec M. M. ^{Robaglia} ~~Périer~~ et de Vial.

M. Floris Périer de Lonsau expose qu'il est d'intérêt dans la question. Sa prise de

la Commission d'Enquête.

Le projet Périssé comporte un appointement à peu près terminé; quoi qu'en dise la Chambre de Commerce,

Il existe, il va être terminé; seuls les navires de la Compagnie Trausatlantique peuvent s'en servir. On vous demande seulement que les navires qui voudront puissent y accoster si tôt que de faire au large leurs opérations dans des conditions plus que primitives.

Toutes Compagnies sont favorables au projet.

Le Commerce général y est intéressé.

La rivière a 8 kilomètres en face de Pauliac; le vent y occasionne une levée de 80 centimètres, à un mètre. Situation difficile pour les marchandises et pénible pour les passagers.

La batellerie ne présente que des inconvénients et en passant, ce sont des intérêts à cette industrie que forment l'opposition.

La Chambre de Commerce a varié souvent j'en suis sûr elle veut à cette heure, mais de nombreuses lignes ont abandonné la Gironde et par suite la France en privant le pays de leur concours.

La C^{ie} Trausatlantique est la plus intéressée; mais les autres Compagnies se sont montrées favorables à ces projets.

Il faut M. de Perier fait allusion à certains articles de presse dirigés contre la gestion de la Trausatlantique

A fait quela novillon de la fiana sans bien
pouvi et nous avons interiet à fa voir avec
de pareilles campagnes.

La premiere demande la cie etoit une demande
d'appartements publics.

Mais pour gagner du temps, elle la modifia
et demanda un appartement prive.

A cette epoque, fedit à son parti; la
chambre de Commerce protesta contre ce
que l'on vouloit faire et demanda le
Statu quo.

M. G. Faure proposait le rejet de la demande
Pereire mais proposait à la chambre de
Commerce de Bardoux de demander pour
elle l'appartement public.

M. du Perier cite des extraits des proces -
-verbaux des sances de la chambre de
Commerce -

La chambre de Commerce vota contre l'appartement
prive de M. Pereire et deux membres seulement
votent la proposition faire.

En 1887 la chambre de Commerce etait donc à
une tres. grande majoriti appodi aux appartements
publics à Pauliac.

Quelles sont les causes de cette opposition? Des
l'interimite d'une commission on peut tout
dire. Il ya d'abord l'interet du Commerce
transitaire. Les laines pour Maganet
vaut cry M. Brunet M. Baour sont
prise en etrapet. Cela fait gagner 100
ou 120 mille francs par an.

M. Brunet disait que la Cie Caesatlantique
etait en contact avec le chemin de fer de

marchandises du Midi vont à destination
par connaittement direct.

M. Baour disait (c'est le plus gros traicantain
de Bordeaux) que les marchandises parties par le
chemin de fer ou par la Pallice - elle sont
également perdues pour Bordeaux.

Le Port de Bordeaux est de resto rempli
d'œuvres qui sont données à des particuliers.

M. Labat avait la concession des corps
morts, d'une cale de radoub, d'une
compagnie de vapeurs.

Il y a aussi une société de batellerie au
les membres de la chambre de Commerce en
ont de gros intérêts.

Cette est entreprise perdrait par
suite des appointements de M. Péreire.

Le sentiment de l'intérêt est faux.

Cependant ce n'est pas lui qui en met en
avant.

à Bordeaux, on crie: vous allez faire
un Saint-Nazaire.

Mais Saint-Nazaire a proféré à tort
car il a retenu dans la Loire un
trafic qu'il s'est abandonné.

Tout le Commerce du Sud-Ouest pâtirait
de ce refus de la demande de M. Péreire.

Je vais examiner les objections.

D'abord on parle de monopole ou de
privilege. Il faut définir le sens des mots
pour en faire une pareille application.

L'usage de l'appartement est libre, et l'un
pourrait sur l'une et l'autre rive, en ennet
comme en aval le premier venu paiera

et abli des appointement.

La chambre de Commerce a été mise quatre fois en demeure de faire les projets.

Jamais elle n'a demandé à établir ces projets à l'indroit où est M. Perrier.

Elle disait au contraire : là où nous voulons aller, vous ne réussirez pas.

~~Jamais elle n'a~~ Il n'y a pas de monopole pour le privilège.

Pour les taxes paieront seuls les navires qui voudraient accoster.

La chambre de Commerce demandait elle des droits à prendre sur tous les navires entrant au Gironde, allant au nord à son appointement, montant au nord à Bordeaux.

D'ailleurs la Constitution de M. Perrier est rachetable en dix ans.

Dans le projet de loi il y a une clause draconienne : réduction des taxes quand elle dépasse 6 7/100

M. Blavier - fait remarquer que l'on objecte que la majoration des Capital déclinerait en 6 5/100.

M. du Perrier explique que M. Perrier a fait une Société en vue d'un appointement privé - qui achetait des terrains.

Quand il s'est agi d'une entreprise d'intérêt public, M. Perrier a disposé l'engagement de ne faire figurer les terrains qu'au prix d'acquisition - engagement remis aux mains du Ministre du Trésor et des Finances. Au surplus les terrains ont

est été acheté sur la base du décret.
On fait une confusion entre les conditions
de la première société, d'un caractère privé
et les conditions de la concession qui ont
été soumises par le projet de loi.

On a répondu à M. Perier d'avoir pris
le nom de la Société de la Société Bras et Laitique.
C'est la conséquence des statuts de la société.
On va en parler de la majorité du
Conseil Général; elle n'a été que de
seize voix, et dans la dernière séance, on
n'a pas compté les voix.

La Compagnie Bras et Laitique ne demande
à l'Etat ni aux communes de subventionner
ni en aucun autre concours. C'est une œuvre
d'initiative privée.

On dit: on ne peut donner une concession
à un particulier.

Mais en Angleterre les bords de la Tamise sont
bordés de concessions privées.

M. Turman. M. le député est-il vrai que
le projet de M. Perier a été reconnu
vraisemblable et modifié? Il se fait
à un endroit qui n'a que le nom de canal?

M. de Périer reconnaît que le brevet de
l'appropriation a été obtenu en avril
avant le projet de loi. L'arrêté est du
14 Septembre 1893. C'est tout prévu
par la loi votée.

L'insertion a été antérieure à la loi.
M. ^{Perier} Perier prend la parole et l'affirme.

M. du Périer - a indiqué que jamais personne
à l'enquête personne n'a parlé de la direction
fait avant fait oral de la branche de l'appartement.

M. Probaglia a indiqué que l'on s'est reporté
vers l'avant pour améliorer l'appartement.

M. du Périer - demande la permission
de lire l'art 3 parag. 5 du projet de loi.

M. Probaglia dit aussi que le Contrôle de
l'Administration exigera toujours que la
loi soit exécutée par M. Périer.

La Chambre de Commerce a demandé
la concurrence. Mais elle est composée de
mêmes hommes qui ont combattu l'idée
d'un appartement public. On ne peut se
prendre au service. N'y a déjà eu la
comédie des projets. A quatre reprises elle
a présenté des projets toujours rejetés par le
Conseil des Pères et l'Assemblée.

Je puis certifier que la Chambre de Commerce
ne fera jamais rien; présentera un projet
inpraticable et ce sera du temps perdu.

Les taxes ont été diminuées par le Ministère
des Travaux publics.

M. Dupuy fait observer que les Messageries
ont demandé une installation spéciale.

M. du Périer prétend que ces installations
ne sera que provisoire.

M. de Vial explique que ces compagnies
seront subventionnées par la Chambre de
Commerce.

M. Dupuy - demande comment les
terrains seront apportés à la Société nouvelle.
Y aura-t-il majoration.

M. de Vial prétend que la ~~commission~~ Société
concernant le pavé des Terres
qu'on veut de recevoir, il y a engagement
sur ce point de la première Société, de
la Société actuelle des appointements,
de la Société transatlantique et de
M. Péreire lui-même. L'engagement
est déposé aux mains de M. Guillemet,
directeur de la navigation.

M. du Peiron indique les deux ministres,
et même celui de la Guerre a demandé
cet appointement.

Par 488 contre 51 la chambre a voté.
Il ne faut même pas qu'il y ait un
amendement. C'est une perte de
temps.

La chambre vaiss a sans doute
proposé : un quai plus trois postes
d'amarrage.

Ces postes provisoires ne signifient rien.
Le quai a été repoussé par le Conseil
des Ports.

Ce quai est proposé devant l'endroit
le plus vaste de Pauliac.

Il est possible de proposer en
face des maisons de Pauliac.

Mais il est impossible de le faire
et 300 mètres c'est insuffisant.

C'est l'esprit de la chambre

de Commerce de Bordeaux, qui
ne veut rien de pratique.

Mais l'importance n'est pas plus de double.

M. Brunet a fait adresser une dernière
lettre dont il lit un passage.

M. Robaglia fait observer
qu'il n'a pas à dire sur le rapport
M. de Périer.

On a crié une agitation factice,
autour de cette question. C'est à propos
la chambre de commerce s'est opposé
à la passerelle; dans le passé elle s'est
opposé à tous les projets. Le rôle de
ces membres est au statu quo bien
tranquille.

La Commission s'ajourne à
jeudi prochain à une heure de l'après
midi.

La séance est levée

Le Président

J. Traup

Le Secrétaire

Moussy

Le 1^{er} au mil-huit. cent. quatre-vingt-
quatorze et le 2^e mars la Commission s'est réunie.
Le projet verbal de la séance précédente est lu et
adopté.

M. Labat est entendu. Il a apporté ^{un} leçonage
de la Plata (150 m. de long) - sur le premier pont
Tourange - ¹⁵⁰ ^{14 m. de large} - et a pleinement réussi. Une simple passerelle
de 30 à 40 oaks suffirait à mettre ce pont en

150 m long
14 large

Communication avec l'Atene. La chambre de Commerce
a donc déjà agi et bien agi. Elle pourrait faire le
m. assai en dépensant dix fois moins que M. Pereire.

M. le Directeur de la Navigation s'est inspiré des
travaux des ingénieurs de la Gironde. C'est un homme de
haut valeur. Mais s'il connaissait pratiquement le
fleuve de Gironde, il reconnaîtrait que la chambre de
Commerce fait des propositions pratiques et avantageuses.
M. Labat donne lecture des lettres échangées entre le
Ministre des Travaux publics et la Chambre de Commerce
à raison des ~~deux~~ parts d'amorçage de Pauléac.
Les trois parts avec une dépense de 350 mille francs rendraient
les services que l'appartement Pereire offre en dépensant
5 millions environ.

La chambre de Commerce de Bordeaux a écrit
depuis la communication de sa délégation devant la
Commission, une lettre au Ministre des Travaux.

Cette lettre signale les modifications apportées
à l'appartement Pereire. Elle n'a pas seulement ^{été} ~~été~~
dirigé vers l'amont - ce qui serait indifférent
pour la profondeur d'eau, mais on l'a rapproché
de 70 mètres de la rive, ce qui fait qu'il se
trouve placé à un point du fleuve où il
y a six mètres à peine. Et pourtant l'on
n'a repoussé le projet de la chambre de Commerce
que sous le prétexte qu'il n'offrirait que six mètres d'eau.

Mais il y a mieux, du côté de terre, sur la face
interne de l'appartement, on ne pourra plus
introduire un navire. On peut de vue de la
capacité utilisable, l'appartement Pereire, perd
une moitié et devient, non pas supérieur,
mais seulement égal à celui proposé par la

Chambre de Commerce de Bordeaux,

La chambre propose: 3 postes d'arrivages, et 300 mètres, de quai vertical. Elle offre d'en faire les frais, tant qu'elle s'en rembourse par des taxes concédées.

Le quai aura devant lui 6 mètres à 6 m. 50 ou 200 mètres de profondeur.

M. Blavier interrompant demande des renseignements plus précis sur les faits articulés par M. du Perrier de Larpent.

M. Labat montre que dès le 16 mars 1889 dans une conférence sur les travaux d'amélioration de la Gironde (au moment où M. Périer demandait son appui) il a soutenu qu'il y avait lieu d'accorder à M. Périer ce qu'il sollicitait.

M. Brunet est retiré des affaires depuis quinze ans et n'a jamais fait de transit; ^{il est} (Père Chaudes de grains).

M. Baour était, lui, transitaire. Mais son attitude a été inspirée par l'intérêt public. Il a donné sa démission en 1890.

Donc la chambre de Commerce valait l'appui tant qu'elle a été l'occasion de la démission de M. Baour.

~~Thurys~~ Sur question de M. Dupuy. M. Labat explique qu'il n'y a qu'un seul M. Baour qui fasse ces opérations de transit.

Sur même question, M. Labat explique qu'il n'y a aucun membre de la chambre de Commerce intéressé dans les industries de gabarage.

M. Dupuy demande pourquoi la chambre a changé d'attitude de la chambre de Commerce. Le 11 décembre 1889, elle a repoussé la proposition faite qui n'obtint que deux voix.

M. Labat rappelle que M. Péreire avait dissimulé, en 1889, sa demande d'intérêt d'apprentement public derrière une demande d'apprentement privé. Alors la majorité de la chambre de Commerce crut habile de tout repousser. Mais ce n'est qu'une phrase, très courte d'ailleurs, de la discussion. Depuis la chambre, modifiée par des votes, n'a eu depuis lors légalement la demande de concession et aucune voix discordante ne s'est élevée depuis.

Durée il croit, il a toujours été qu'il est de l'intérêt général qu'il y ait des apprentements à Pauillac.

Mais il a toujours pensé que l'on ne pouvait pas confier à M. Péreire l'apprentement public.

M. Labat reconnaît qu'il a été à Bordeaux un atelier de réparation, c'est à dire le premier atelier de carénage qui ait eu Bordeaux.

Les vigoureux demandent 4 millions et demi.

Une cent mille francs j'ai résolu le problème.

M. Crystom demande si la chambre de Commerce persiste à demander des taxes sur tous les navires sans distinction.

M. Labat répond que la loi de 1886 a distingué entre les travaux des ports et l'entretien. Le vœu de cette loi est que les premiers soient payés par l'assemblée des navires, les seconds au contraire par ceux qui s'en servent.

La chambre a eu de conformer à cette loi dans ses propositions, mais si l'on préfère un autre mode, elle fera ce que l'on voudra.

M. Dupuy. — La délégation a dénoncé la spéculation que M. Péreire ferait à l'usage du majoration

ou, on a dit qu'il y avait eu abandon de ces négociations.
Il y aurait un engagement de payer les terrains au prix
originale.

M. Labat déclare que si la chambre de Commerce faisait
son quai verticul à Pauillac, elle ferait même l'économie
des 424 mille francs de prix originale du terrain.
Depuis les fausses manœuvres de M. Péreire ont
abouti à une perte de 4 à 500 mille francs.

M. Labat est invité par M. Mouis à préciser
sa situation par rapport aux attaques dirigées
contre lui.

M. Labat dit à Bordeaux il est transporté dans
voiture à Pauillac, j'y ferais plus de transports.
Quant aux corps morts qui ne vont plus que
fidèles à vivre, j'ai donné ma démission
d'administrateur, quand j'ai été nommé député.

M. de Vial et Robaglia sont introduits.

M. de Vial prend la parole. Quand nous avons
demandé l'autorisation de faire nos appartements
les grands navires venant directement à Pauillac.
Les gabarres sont très chers. La tonne coûte
7 francs pour aller de Pauillac à Bordeaux
Vols en route. Surveillance difficile.

Electrofit 300 000 francs de payés et
100 000 de marchandises.

Le transatlantique qui a deux départes, les
Messageries Maritimes, et ses cargo. C'est
des charbons réunis, fréquemment Pauillac.
Les paquets coûtent 24 heures ou 48 heures.
Les Messageries ont leur port d'armement à
Bordeaux; elles font des opérations par allées.

Nous supprimons entièrement le gabarage,
Système vicieux et onéreux.

Nous faisons une roulement de 2 f 50 à 7 f
par tonne.

Le Me doc étant relié au chemin de fer du
Midi, les marchandises vont dans le midi
sans rompre charge, par qui à leur destination.

Nous avons donc fait une gare maritime
à Toulon, nous avons un traité avec le Me doc
qui pour 2 fr. s'engage à transporter
en deux heures toute les marchandises.

La C^o du Me doc nous a cédé dans
la gare à Bordeaux des terrains où nous
ferons un anneau commercial dans lequel
nous recevrons et expédierons la
marchandise.

Nous voulons supprimer le gabillage.

Mais les navires seraient libres d'employer
les appareillages.

M. de Vial prétend qu'il y a 6 cent. 50 et
non pas 5 centes comme on l'a prétendu.

D'ailleurs les stipulations du cahier des charges
est obligatoire et au surplus l'intérêt de
M. Perceix est d'avoir des navires à pied
de leur ergon.

On trouve même taxe exagérée. Mais dans
le port de Bordeaux, un navire paye :

Forage : 0, 60 c^o ; péage 0, 12 c^o
et boues et corps morts 0, 15 = 0, 87.
pour tonneaux de jauge nette.

Les 0, 50 de M. Perceix sont peu de chose
à côté.

Au surplus le port de Bordeaux est mal
outillé.

Ci doit qu'on le navire reste dans le port

est réduit. Les navires de la Pacific Steers
ne resteront pas plus de six heures, le maximum
sera de douze heures - Mais aura donc qui a payé
0,175.

M. Blavier attire l'attention de M. de
Vial sur les conséquences du rapprochement
de 20 mètres de largeur, après récemment sur
l'épaulement.

M. de Vial dit qu'il y aura un chenal de
40 mètres.

M. Pradal précise l'objection.

M. de Vial dit nous étayons de la
Ligue de Saint, en substituant la pierre au
métal nous avons fait droit à des critiques
de la chambre de Commerce.

Pourquoi peut-elle nous le reprocher
aujourd'hui.

Quant à nos taxes, elles sont facultatives.
La chambre de Commerce demande des taxes à
prendre sur tous. C'est injuste puisque quelques
navires seulement en profiteront.

Le Commissionnaire assume toute les charges, tous
les risques de l'opération.

Il y a d'autres exemples d'appropriation. Cantonou.
Monopole garanti pendant 25 ans, les docks
de Marseille.

A ~~Paris~~ Bordeaux; docks maritimes ^{Hersent}, docks
Sarsal - Goomètre, d'appropriation, des
grues - arrêté préfectoral.

Depuis on a pris des libertés.

Dans le premier projet nous avions 15% de
équipage, le Conseil d'Etat avait accepté, car
M. Viotte qui ramène à 6%.

~~Du reste~~ dans la Chambre de Commerce demande elle, un privilège, un monopole. Elle ne fera rien si nous avons la concession.

L'entreprise a bien réussi. Nous avons dit résilié avec M. Eiffel. Des erreurs de sondages rendaient les travaux onéreux; les ports et chaussées ont coûté M. Péreire, dans son intérêt, a modifié le projet sur enquête d'ailleurs et après qu'il eût été reconnu que le changement de l'axe et à l'aval ne nuisait pas à la navigation. On n'a point eu l'idée de nuire au terrain de M. Cruso.

D'ailleurs la chambre de Commerce peut s'approprier pour cause d'utilité publique.

M. Péreire a demandé au nom de la Société Transatlantique. On a dit c'est un stratagème. Mais la chambre s'en s'est de ce stratagème puisqu'elle est allée au moment des ports d'embarquement au nom des Passagers.

Le stratagème nous eût valu de faire nos travaux plus vite. Ils sont terminés.

Les terrains ont été achetés à la bourse du Tribunal de Lespère.

Le plus grand grief était tri de la majoration possible de prix des terrains. Mais j'ai déjà indiqué l'existence aux maîtres de M. Guilaum d'un engagement de leur en terrains, à la Société nouvelle au prix constant.

M. Péreire a crié comme il le voulait la Société de appartement, mais elle doit disparaître. Non si l'on doit continuer le service des gabares, le projet de la chambre est parfait. Mais on y néglige complètement le chemin.

de fer.

Les bœufs peuvent être utiles aux messageries.
 Il a fallu cependant 5 heures à la Plata, bien,
 pour arriver.

Puis avons demandé nous-mêmes au poste
 d'amarrage.

M. Robaglia explique comment il a été
 chargé de travaux Péreire. Il y avait un
 premier projet et l'on traitait déjà avec les
 ingénieurs constructeurs.

Les sondages étaient inexacts. On eût des
 mécomptes.

Les Ingénieurs de l'Etat reprochèrent M. Péreire
 de trouver autre chose.

Le Ministre écrivit à M. Péreire.

M. Péreire demanda à M. Sgraud des
 verges quel qu'un qui pût le diriger.

M. Sgraud des Verges désigna M. Robaglia.

Il remit alors les sondages et proposa
 l'amont au lieu de l'aval.

Les approvisionnements étaient faits, il
 fallait se débarrasser de M. L'effet qui
 avait donné des renseignements faux.

On a révisé avec lui

On a alors employé la pierre la plus possible
 en utilisant le plus que l'on pouvait,
 le fer déjà acheté.

Mais avec recherche ce qui fallait faire
 pour faire accoster sur la rive intérieure.

M. de Nial dit qu'à deux reprises différentes
 M. Péreire a tenté de s'arranger avec la
 Chambre de Commerce de Bordeaux.

M. Pradal demande quelle a été la
conséquence financière des erreurs de M. Eiffel
M. Probaglia. et M. de Vial annonce qu'il
y a eu résiliation avec M. Eiffel sans
ni démenti.

Nous avons payé les approvisionnements et
~~est~~ nous estimons avoir perdu deux cents
mille francs par suite seulement du retard
éprouvé dans la mise en œuvre des
approvisionnements.

La séance est levée.

La prochaine séance aura lieu lundi à
une heure.

Le Président

Le Secrétaire

J. G. Trépoignant

Moulin

Le procès verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Séance du sept mai 1894

Président M. Trépoignant, Secrétaire

M. Dupuy suppléant M. Moulin -

M. Pradal s'excuse et ne peut
assister à la séance.

M. Moulin déclare qu'il est par là

nécessité de donner la priorité parce qu'il ne peut être résolu
à propos d'un incident relatif à la commission de l'enseignement - Sur la
présentation de la commission tout entière M. Moulin consulte M. Dupuy.

M. le Ministre des Travaux publics dit qu'il
souhaiterait le projet tel qu'il a été voté par la
Chambre.

Il rappelle qu'en 1889 la Chambre de Commerce
de Bordeaux s'est nettement prononcée contre les principes

+
de membre de la commission
mais il persiste et maintient
celle de Secrétaire - M. J. G.
Dupuy est nommé
secrétaire - J

même les appointements - Ce n'est que le 28 mai 1890 que la chambre de commerce a demandé la conscription d'appointements publiés et a continué le résumé de l'historique de l'affaire qui se trouve dans le rapport de M. Lafare à la chambre des députés.

Le ministre a résumé ainsi la question : L'établissement d'appointements à Pauillac est nécessaire - Personne n'a contesté l'utilité. Il faut donc choisir entre les propositions faites : ~~soit~~ d'une part une société se charge de tous les frais, de tous les dépens sans demander aucune subvention, avec garantie. D'autre part un somme un projet grevant les contribuables - Dans ce cas le Gouvernement n'hésite pas à accepter et il soutiendra le projet devant le Sénat sans à prendre les précautions voulues contre la société exploitante.

Sur question de M. Lermans, le ministre dit que son prédécesseur M. Piette est allé très loin dans la voie de la conscription à la chambre de commerce. Mais que cette dernière n'a jamais proposé un projet pouvant donner satisfaction aux intérêts de la navigation. Toutes les propositions de la chambre ont grevées les finances publiques au point de vue technique et les plus la chambre présentait soumettes à la base tous les navires se présentant au Sade de Pauillac de servir au nom des appointements. Enfin il est bon d'encourager l'initiative privée et il est regrettable que d'autres sociétés ne se chargent pas plus souvent de travaux ayant un caractère d'intérêt général sans faire appel à l'état.

M. Florin demande des explications au ministre sur le point de savoir si M. Piette ou la société constituée ont pris des engagements de nature à écarter toute idée de spéculation ou de majoration grevant les usagers - Il demande aussi des explications sur les taxes auxquelles les navires sont soumis à Bordeaux. Enfin sur

Le caractère de la Compagnie était toute idée de privilège
et de monopole.

Le Directeur de la navigation répondit qu'en fait les
charges sont suffisamment le pourcentage pour
éviter toute majoration et ne faisaient figurer que les dépenses
réelles et réellement faites. Mais en fait, il est exact
que des engagements ont été pris de façon à écarter
tout danger de majoration; le Directeur lit une délibération
de l'assemblée générale des actionnaires de la Société des
Appointements de Pauillac en date du 12^{es} 1893 demandant
tous pouvoirs de prendre tous engagements en vue de
l'achat de la loi et en vertu de ces pouvoirs l'obligation pour
la Société de ne faire figurer les travaux que pour
les prix d'achat aux propriétaires originaux plus les intérêts à 10%
sur ce qui concerne les travaux, engagement a été pris d'abandonner
les travaux exécutés en vue de l'appointement pris à la
Société concessionnaire moyennant le prix constant augmenté
de l'intérêt à 6%.

Sur demande de M. Dupuy relative à des travaux
exécutés par M. Liffel s'élevant à environ quatre cent mille francs
mais en pure perte, le Directeur de la navigation fournit
certaines renseignements techniques sur les travaux; il reconnaît
qu'en effet certains travaux ont pu être modifiés; mais il
~~ne s'agit que~~ ajoute que le Liffel n'a touché que trois cent
vingt mille francs représentant pour la presque totalité des
travaux utiles au service d'approvisionnement pour le service
des taxes - M. le Directeur de la navigation dit que par certains
cas, la Chambre de Commerce de Bordeaux a donné son concours
pécuniaire si l'Etat pour les travaux d'amélioration du
Port de Bordeaux et c'est précisément pour recouper les avances
qui elle a faites, que la Chambre perçoit certains taxes sur les
navires venant à Bordeaux. Ces taxes sous divers rubriques
s'élevaient ensemble à 87 cent par tonneau de jauge, mais un

soit payés - la taxe de 25^{es} pécunies pour les appointements, étant donnée le moyennant les cinq dernières années pour le séjour des navires, il est certain qu'il y aura grand avantage pour cette dernière taxe étant sensiblement moindre.

Sur le monopole - Il n'y a rien le projet ni privilège ni monopole. La question se serait s'il y aura lieu d'autoriser d'autres appointements ou laisser le port utilement enjoint lui-même. On examinera si les concessions qui sont ultérieurement demandées doivent être déclarées d'utilité publique.

Sur question de M. Demoulin de Brest M. le Directeur de la navigation dit qu'il résulte du dernier plan de sondage de février 1894 qu'il y a à l'écluse 4 m. 50 à 5 m. 50 et de la face externe 4 m. 70 à 6 m. Mais le concessionnaire s'est obligé à faire tous les travaux nécessaires pour atteindre les profondeurs exigées. Devant Paillac où la Chambre voudrait faire des appointements il n'y a que un mètre cinquante au maximum.

M. le Directeur ajoute que la Chambre de commerce se trouve en apparence qu'il serait possible en dépenses de deux millions pour faire une installation de nature à répondre aux besoins de la navigation. En effet, il faudrait au moins quatre ports d'accostage, deux quais de cinq cents mètres soit 3500 mètres comptés l'entourage et les dragages.

Le Ministre vient à la Commission: Copie d'un acte au Ministre de la Marine de 26 Mars 1893 - Copie d'un P. verbal du Comité d'Administration de la Société maritime de Paillac de 16 Mars 1893 - Copie d'une délibération d'Assemblée générale d'adhésion des appointements de Paillac de 17 Mars 1893 - Copie d'un Procès verbal du Comité d'Administration de 10 Mars 1892

La Commission décide qu'elle ira par à Paillac la semaine et l'après à la prochaine réunion et qu'elle se réunira le lundi prochain une heure

approuvé
mes regards
D

Le Président
Dreyfus

Le Secrétaire
Guey

Séance Du 12 Mars 1894

M. Blavier Prés. en l'absence de M. Crostans qui s'est excusé - M. Jean Dupuy Secrétaire -

M. Louis Rabal de la dernière séance en l'absence de M. Louis Dupon une note intitulée Résolution préjudicielle tendant à limiter le nombre des travaux publics à faire procéder à une enquête publique dans les formes prescrites par l'article 4 de l'ordonnance du 18 février et 7 mars 1834.

M. Guinon fait observer que dans la pensée du Ministre des Travaux Publics, un décret pourrait suffire, et que par suite l'enquête exigée quand il s'agit d'un ouvrage soumis à un loi n'est valable.

M. Louis réplique et soutient que la Commission a examiné un projet de loi, qu'il s'agit donc d'un ouvrage soumis à un loi et qu'à un décret et que par suite la procédure exigée par l'ordonnance du 18 février et 7 mars 1834 doit être appliquée.

M. Desmoulin de Piols rappelle les motifs du projet de loi expliquant l'enquête des ouvrages par décret.

M. Louis ajoute qu'un fait l'enquête à neuf membres se justifiait aussi qu'il résulte d'un lettre du Ministre de Commerce en date du 26 août 1891 sans il donne lecture. Enfin dit, M. Louis, la Commission à sept membres qui a fonctionné n'a donné un avis favorable qu'à la majorité de quatre voix contre trois, et les membres de la majorité était le notaire de M. Pirece et adhérents pour deux mille francs dans la Société de transport.

La Commission décide par trois voix contre un - à ne abstention qu'elle passe outre à l'examen de ce point.

La Commission nomme M. Blavier rapporteur.

La séance est levée

Le Président

U. Uly

Le Secrétaire

Guinon

+ la mise en œuvre de - /

8

Séance du sept Mai 1894

Présidence de M^r Crystaux. Secrétaire le J^r Dupuy.
Le Procès verbal de la dernière séance est lu & adopté.

Une pétition des gabarriers de la S^ro^rde est communiquée à la Commission; elle tend à la suppression du droit de 50 c^{ts} par tonne mis à leur charge par le nouveau projet. Cette pétition ayant été renvoyée au Ministre des Travaux Publics, la Commission émet l'avis de l'entendre ~~le~~.

M. Blavier donne lecture du projet de rapport.

M. Crystaux dépose la Commission résolvant son vote sur le rapport de l'avis que le rapport sera distribué en épreuve.

M. Rouis dépose quatre amendements qui seront également distribués en épreuve.

La séance est levée

quatre mois vingt le Président

le Secrétaire

J^r Crystaux

J^r Dupuy

Séance du 17 Mai 1894.

Présidence de M^r Crystaux. En l'absence de M^r Dupuy M^r Gradat est désigné comme secrétaire.

L'ordre du jour appelle la discussion de l'avis de M^r Blavier qui chez un membre a reçu à donner à M^r le Président de l'avis sur une délibération du Conseil Général de la S^ro^rde, amenant les conclusions suivantes: 1^o que l'art²⁷ bis du cahier des charges soit modifié; 2^o qu'une disposition additionnelle soit mise au cahier des charges des chemins de fer de Médoc portant qu'il ne pourra être établi de tarif de faveur.

Il est donné lecture de cette délibération et de la lettre d'invitⁿ de M^r le Ministre des Travaux Publics rappelant que satisfaction a été donnée sur le point visé dans l'art²⁷ par. 2 bis et

que la classe relative aux transports sur
le ligne D. accidentement du Nord est le
Droit Commun.

Après discussion il est décidé que le
Rapport fera mention de cette délibération et
des motifs de rejet indiqués par le lettre
ministérielle.

Le rapport de M. Blavier est approuvé
à l'unanimité des membres présents. M.
L. Breysson est invité à en faire le dépôt

La séance est levée

Le Président

Le Secrétaire.

J. Crayon

J. Crayon

Séance du 22 Mai 1894

Présidence de M. Crayon. M. Jean Dupuy Secrétaire
M. Crayon lit que la question principale à examiner
est celle de savoir si la Chambre de Commerce de Bordeaux
consent à faire les appointements - M. Blavier rapporteur réplique
que l'avis de la Chambre de Commerce est contraire à ce
une longue lettre au Ministre des Travaux Publics dont il
donne lecture - la Chambre demande le rejet de la proposition
à M. Perrin & Schilacoff ^{puté} ai faire les travaux nécessaires pour
les appointements suffisants au service de Commerce maritime
Mais M. Blavier lit une 2^e lettre de la Chambre de Commerce
du 28 février 1894 conduisant au rejet de la proposition Perrin & Schilacoff
L'offre de faire les travaux nécessaires qui ne récupérerait pas plus

Le 1300000⁺ de dépenses -

Le Secrétaire et le Président
 Le Président Le Secrétaire
 Foyatrouffe Jull

Séance du 28 Mars 1894

En l'absence de M. Crystan qui s'occupe de ne pouvoir assister à la séance M. Lecler est désigné comme Président, M. Radat comme secrétaire en l'absence de M. Dupuy.

M. Blavier demande la parole: il donne connaissance des cinq amendements déposés par M. Monis.

Quatre de ces amendements sur A. l'objet d'un examen au cours des sollicitations de la Commission et s'exprime par elle. Des reproduisant les objections faites par la Chambre de Commerce de Bordeaux et un vœu émis par le Conseil général de la Gironde. La Commission ne peut que s'en référer aux motifs si elle s'attribue dans son pouvoir-verbal.

Un cinquième amendement de M. Monis demande qu'il soit ajouté au texte de l'art 2 qui approuve ces conventions provisoires du 4 mars 1893, les mots "et du 16 décembre 1893".

La Commission estime que cette adjonction est inutile; le gouvernement s'est suffisamment occupé par le redoublement de l'art 4 pour que le concessionnaire ne puisse demander le remboursement des avances qu'il a faites.

pièces justificatives. Les parties intéressées
ont d'ailleurs remis aux mains du Ministre
un engagement formel et précis de ne compromettre
les travaux et avances qui au jour de reviennent.

L'ordre du jour étant épuisé, le séance
est levée à 2 h.

Le Président

L. L. L.

Le Secrétaire

J. O. L.

