

Titre : Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport
tenu à Paris du 22 au 27 juillet

Auteur : Exposition universelle. 1878. Paris

Mots-clés : Exposition universelle (1878 ; Paris) ; Transport*France*19e siècle*Congrès

Description : 1 vol. ([4]-310 p.) ; 24 cm

Adresse : Paris : Imprimerie Nationale, 1880

Cote de l'exemplaire : Sciences-Po E 454.8

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8XAE262BIS>



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

EXPOSITION UNIVERSELLE INTERNATIONALE DE 1878, A PARIS.

CONGRÈS ET CONFÉRENCES DU PALAIS DU TROCADÉRO.

COMPTES RENDUS STÉNOGRAPHIQUES

PUBLIÉS SOUS LES AUSPICES

DU COMITÉ CENTRAL DES CONGRÈS ET CONFÉRENCES

ET LA DIRECTION DE M. CH. THIRION, SECRÉTAIRE DU COMITÉ,

AVEC LE CONCOURS DES BUREAUX DES CONGRÈS ET DES AUTEURS DE CONFÉRENCES.

CONGRÈS INTERNATIONAL

POUR

LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION

DES MOYENS DE TRANSPORT,

TENU A PARIS, DU 22 AU 27 JUILLET 1878.

N° 8 de la Série.



PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCG LXXX.

COMPTES RENDUS STÉNOGRAPHIQUES DES CONGRÈS INTERNATIONAUX

DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1878.

-
- Congrès de l'Agriculture. (N° 1 de la série.)
Congrès pour l'Unification du numérotage des fils. (N° 2 de la série.)
Congrès des Institutions de prévoyance. (N° 3 de la série.)
Congrès de Démographie et de Géographie médicale. (N° 4 de la série.)
Congrès des Sciences ethnographiques. (N° 5 de la série.)
Congrès des Géomètres. (N° 6 de la série.)
Conférences de Statistique. (N° 7 de la série.)
Congrès pour l'Étude de l'amélioration et du développement des moyens de transport.
(N° 8 de la série.)
Congrès des Architectes. (N° 9 de la série.)
Congrès d'Hygiène. (N° 10 de la série.)
Congrès de Médecine mentale. (N° 11 de la série.)
Congrès du Génie civil. (N° 12 de la série.)
Congrès d'Homœopathie. (N° 13 de la série.)
Congrès de Médecine légale. (N° 14 de la série.)
Congrès sur le Service médical des armées en campagne. (N° 15 de la série.)
Congrès pour l'Étude des questions relatives à l'alcoolisme. (N° 16 de la série.)
Congrès des Sciences anthropologiques. (N° 17 de la série.)
Congrès de Botanique et d'Horticulture. (N° 18 de la série.)
Congrès du Commerce et de l'Industrie. (N° 19 de la série.)
Congrès de Météorologie. (N° 20 de la série.)
Congrès de Géologie. (N° 21 de la série.)
Congrès pour l'Unification des poids, mesures et monnaies. (N° 22 de la série.)
6^e Congrès Séricicole international. (N° 23 de la série.)
Congrès de la Propriété industrielle. (N° 24 de la série.)
Congrès du Club Alpin français. (N° 25 de la série.)
Congrès sur le Patronage des prisonniers libérés. (N° 26 de la série.)
Congrès de la Propriété artistique. (N° 27 de la série.)
Congrès de Géographie commerciale. (N° 28 de la série.)
Congrès universel pour l'Amélioration du sort des aveugles et des sourds-muets. (N° 29
de la série.)
Congrès des Sociétés des amis de la paix. (N° 30 de la série.)
Congrès des Brasseurs. (N° 31 de la série.)
Congrès pour les Progrès de l'industrie laitière. (N° 32 de la série.)
-

AVIS. — Chaque compte rendu forme un volume séparé que l'on peut se procurer à l'Imprimerie Nationale (rue Vieille-du-Temple, n° 87) et dans toutes les librairies, au fur et à mesure de l'impression.

CONGRÈS INTERNATIONAL
POUR
LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION
DES MOYENS DE TRANSPORT,
TENU À PARIS, DU 22 AU 27 JUILLET 1878.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

EXPOSITION UNIVERSELLE INTERNATIONALE DE 1878, A PARIS.

CONGRÈS ET CONFÉRENCES DU PALAIS DU TROCADÉRO.

COMPTES RENDUS STÉNOGRAPHIQUES

PUBLIÉS SOUS LES AUSPICES

DU COMITÉ CENTRAL DES CONGRÈS ET CONFÉRENCES

ET LA DIRECTION DE M. CH. THIRION, SECRÉTAIRE DU COMITÉ,

AVEC LE CONCOURS DES BUREAUX DES CONGRÈS ET DES AUTEURS DE CONFÉRENCES.

CONGRÈS INTERNATIONAL

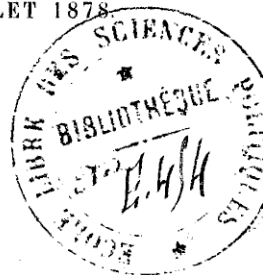
POUR

LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION

DES MOYENS DE TRANSPORT,

TENU A PARIS, DU 22 AU 27 JUILLET 1878.

N° 8 de la Série.

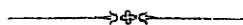


PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXX.

CONGRÈS INTERNATIONAL
POUR
LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION
DES MOYENS DE TRANSPORT,
TENU À PARIS, DU 22 AU 27 JUILLET 1878.



ARRÊTÉ
DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE
AUTORISANT LE CONGRÈS.



LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE,

Vu notre arrêté en date du 10 mars 1878, instituant huit groupes de Conférences et de Congrès pendant la durée de l'Exposition universelle internationale de 1878;

Vu le Règlement général des Conférences et Congrès;

Vu l'avis du Comité central des Conférences et Congrès,

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er}. Un Congrès international, pour le développement et l'amélioration des moyens de transport, est autorisé à se tenir au palais du Trocadéro, du 22 au 27 juillet 1878.

ART. 2. M. le Sénateur, Commissaire général, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 11 juin 1878.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
TEISSERENC DE BORT.

N° 8.

1

LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ D'ORGANISATION.

Président : M. FERAY, sénateur.

MM.

ABBO, président de la Chambre de commerce de Nice.
ALLÈGRE, député.
ANDRIEUX, député.
ARBEL, sénateur.
ARNEZ, député.
ARTOIS DE BOURNONVILLE (D'), secrétaire du Syndicat de la marine intérieure.
BABUT, président de la Chambre de commerce de la Rochelle.
BAÏHAUT, député.
BARODET, député.
BASTID, député.
BAUDOT, président de la Chambre syndicale de la draperie.
BAUDOUX-CHESNON, ancien président de la Chambre syndicale des tissus.
BAUM (Ch.), ingénieur.
BAYVET, ingénieur civil.
BELLART, président de la Chambre de commerce de Calais.
BELLE, député.
BENOIST, député.
BÉRALDI, sénateur.
BERLET, député.
BERNARD, député.
BERTHIER-ROBLLOT, président de la Chambre de commerce de Troyes.
BETHMONT, député.
BIZOT DE FONTENY, député.
BLANDIN, député.
BLOCK (Maurice), économiste.
BOISSY D'ANGLAS, économiste.
BONNARD, membre du Conseil municipal de Paris.
BOUCHARD, président de la Chambre de commerce de Beaune.
BOUCHER, président de la Chambre de commerce des Vosges.
BOULARD, député.
BOUQUET, député.

MM.

BOURDON (Constant), vice-président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
BOUSQUET, député.
BOUTHIER DE ROCHEFORT, député.
BOYSSET, député.
BRELAY, député.
BRESSON, député.
BRIÈRE, secrétaire adjoint du comité du Congrès international des Transports.
CADUC, député.
CAIL, industriel.
CAVALIÉ, député.
CAZE, député.
CHALEY, député.
CHANAL (le général DE), député.
CHANTEMILLE, député.
CHARPENTIER, député.
CHAUVERONDIÈRE, président de la Chambre de commerce de Roanne.
CHÉROT, ingénieur, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École des mines.
CHEVILLOTTE, président de la Chambre de commerce de Brest.
CHIRIS, député.
CHOISEUL (le comte Horace DE), député.
CHRISTOPHE (Albert), député.
CHRISTOPHE (Isidore), député.
CLAPIER, ancien député.
CLAUDE (des Vosges), sénateur.
CLÉMENCEAU, député.
COCHERY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère des finances.
CODET, député.
COENE (DE), ingénieur.
COLIN, député.
CORNIL, député.
COSTE (H.), président de la Chambre de commerce de Castres.
COTARD, ingénieur.
CROZET-FOURNEYRON, député.
DANELLE-BERNARDIN, député.

MM.

DAUPHINOT, sénateur, président de la Chambre de commerce de Reims.
DAUTRESME, député.
DAVID (Indre), député.
DELAME, vice-président de la Chambre de commerce de Valenciennes.
DELBOY, conseiller général de la Gironde.
DELFOSSÉ, président de la Chambre de commerce de Roubaix.
DELIGNY, membre du Conseil municipal de Paris.
DESMAREST (Émile), ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur de la Commission tunisienne.
DESPLANQUES, ancien conseiller général d'Indre-et-Loire.
DETHOU, député.
DEUSY, député.
DEVELLE, député.
DIETZ-MONNIN, président de la section française à l'Exposition universelle de 1878.
DOLLFUS-MIEG, industriel.
DRÉO, député.
DREUX, député.
DREYFUS (Ferdinand), publiciste.
DUCHEMIN, secrétaire de la Chambre de commerce de Rouen.
DUFOUR SAINT-HILAIRE, président de la Chambre de commerce de Dieppe.
DUHAMEL, avocat, conseiller général du Pas-de-Calais.
DUTEMPLE, publiciste.
ELLISSEN, ingénieur civil.
ESNARD, avocat.
ÉVEN, député.
FERRER (J.-B.), président de la Chambre de commerce de Mâcon.
FERRY (Jules), député.
FORNÉ, député.
FOUCHER DE CAREIL (le comte), sénateur.
FOUROT, député.
GAILLY, député.
GALLICHER, ancien député.
GALPIN, député.
GANNE, député.
GARRIGAT, député.
GATINEAU, député.
GAUDY, député.
GAUWAIN, auditeur au Conseil d'État.

MM.

GENEVOIS (H.), publiciste.
GEORGE, sénateur.
GEVELOT, député.
GILLIOT, député.
GIRARDIN (Émile DE), député.
GIRERD, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de l'Agriculture et du Commerce.
GIROT-POUZOL, député.
GOBLET, député.
GOSSELIN, président de la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer.
GRANDVAL, président de la Chambre de commerce de Marseille.
GRÉVY (Albert), député.
GUICHARD, député.
GUILLEMIN, député.
GUINOT, député.
GUIRAUD, président de la Chambre de commerce de Nîmes.
GUYOT, député.
GUYOT (Yves), publiciste.
HÉMON, député.
HÉRAULT, député.
HEUZEY, vice-président de la Chambre de commerce du Havre.
HIÉLARD, président des Chambres syndicales de Paris.
HOUEFFE, président de la Chambre de commerce de Paris.
HOVIUS, député.
HUGOT, député.
JAMETEL, député.
JANZÉ (le baron DE), député.
JENTY, député.
JOLY (Albert), député.
JOUBERT, député.
JOZON, député.
KOECHLIN fils, industriel.
KOECHLIN-SCHWARTZ, industriel.
LABADIÉ, député.
LABICHE, sénateur.
LABITTE, député.
LABUZE, député.
LA CAZE, député.
LA CHAMBRE (Ch.), membre de la Chambre de commerce de Paris.
LAFFITTE DE LAJOANNENQUE (DE), député.
LA GERMONIÈRE (DE), membre de la Chambre de commerce de Cherbourg.

MM.

LA HANTE (DE).
LALANDE (A.), président de la Chambre de commerce de Bordeaux.
LAMY, député.
LANEL, député.
LA PORTE (DE), député.
LA ROCHETTE (DE), secrétaire de la Chambre de commerce de Lyon.
LATRADE, député.
LAUMOND, député.
LAVERGNE (Bernard), député.
LAVIEILLE, député.
LE BASTARD, président de la Chambre de commerce de Rennes.
LEBAUDY (G.), député.
LEBÉE (Eug.), président de la Chambre de commerce de Saint-Quentin.
LEENHARDT (E.), président du Tribunal de commerce de Montpellier.
LEGRAND (P.), député.
LELIÈVRE, député.
LEPÈRE, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de l'intérieur.
LEPICQUE aîné, vice-président de la Chambre de commerce de Honfleur.
LEPOUZÉ, député.
LESGUILLON, député.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
LEVAVASSEUR, député.
LIOUVILLE, député.
LOCKROY, député.
LOUSTALOT, député.
LOUVET, négociant.
MAGNIN, sénateur.
MALÉZIEUX, député.
MALLET, président de la Chambre de commerce du Havre.
MARCHÉ, ingénieur.
MARCIHACY, président de la Chambre syndicale des tissus.
MARGAINE, député.
MARGUE, député.
MARION, député.
MARIUS-DUC, secrétaire de la Chambre de commerce de Lyon.
MARLIER (A.), secrétaire du comité du Congrès international des Transports.
MARMOTTAN, député.
MARQUSET, député.
MAUNOURY, député.

MM.

MÉLINE, député.
MENIER, député.
MERLIN, député.
MILLAUD (E.), député.
MIR, député.
MOLINOS, ancien président de la Société des ingénieurs civils.
MOLITOR (le comte), conseiller général de Meurthe-et-Moselle.
MOLLIEN, député.
MOREL, député.
MOUGEOT, député.
NALÈCHE (DE), député.
NAQUET (A.), député.
NEVEUX, député.
NOBLOT, conseiller général de la Haute-Saône.
PALOTTE (E.-J.), sénateur.
PAPON, député.
PARRY, député.
PASCAL DUPRAT, député.
PÉNICAUD, membre du Conseil d'escompte de la Banque de France.
PERIN (Georges), député.
PERRAS, député.
PETIT (Jules), président du Syndicat des négociants-commissionnaires de Boulogne-sur-Mer.
PHILIPPOTEAUX, député.
PICARD (A.), député.
PINAULT, député.
PINET, membre du jury de l'Exposition universelle, vice-président du Conseil général d'Indre-et-Loire.
PITOIN, président de la Chambre syndicale des entrepreneurs de transports.
POIRRIER (Alcide), industriel.
PONLEVOY (Frogier DE), député.
PORION, président de la Chambre de commerce de Saint-Omer.
POUJADE, député.
PROM-HUBERT, vice-président de la Chambre de commerce de Bordeaux.
PROUST (A.), député.
RENAULT (Léon), député.
RENAULT-MORLIÈRE, député.
REYMOND (Francisque), député.
RIBAN, député.
RICHARME, député.

MM.
RIOTTEAU, député.
ROBERT-DEHAULT, sénateur.
ROBIN, sénateur.
ROGER-MARVAISE, député.
ROUDIER, député.
ROUVIER, député.
ROUX (Henri), député.
ROY (Gustave), membre de la Chambre de commerce de Paris.
SAINT-MARTIN (DE), député.
SALLARD, député.
SALMON, secrétaire de la Chambre de commerce de Paris.
SARRIEN, député.
SAVARY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.
SCREPEL, député.
SÉE (Camille), député.
SEIGNEUX (DE), secrétaire de la Conférence internationale de Berne.
SEIGNOBOS, député.
SENARD, député.
SIMON (Fidèle), député.
SIMON-LEMUT, secrétaire de la Chambre de commerce de Saint-Dizier.
SOURIGUES, député.
SOYE, député.
TARDIEU, député.
TASSIN, député.
TEISSONNIÈRE, membre de la Chambre de commerce de Paris.
THIERRY-MIEG, industriel.
THIRION (Ch.), ingénieur, secrétaire du Comité central des Congrès et Conférences

MM.
de l'Exposition universelle de 1878.
THUREL, sénateur.
TOLAIN, sénateur.
TROTTOT, directeur des Magasins généraux.
TROUILLER, de la maison David, Trouiller et Adhémar.
TRUELLE, député.
TRYSTRAM, président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
TURGAN (J.), président de section à l'Exposition universelle.
VACHER (D^r), député.
VARAMBON, député.
VARROY, sénateur.
VAUTHIER, ingénieur des ponts et chaussées, membre du Conseil municipal de Paris.
VAYSON, président de la Chambre de commerce d'Abbeville.
VERNES, député.
VÉTILLARD, sénateur, président de la Chambre de commerce du Mans.
VIETTE, député.
VILLAIN, député.
VULFRAN-MOLLET, président de la Chambre de commerce d'Amiens.
WADDINGTON (Richard), député.
WALLACE (E.-R.).
WILSON, député.
WOLFF, négociant, de la maison Wolff et Maunoury.
XARDEL, président de la Chambre de commerce de Nancy.

COMMISSION EXÉCUTIVE.

Président : M. FERAY, sénateur.

Membres de la Commission :

MM.
ARTOIS (D'), secrétaire du Syndicat de la marine intérieure.
BAÏHAUT, député.
BAUM (Ch.), ingénieur.
BAYVET, ingénieur civil.

MM.
BLOCK (Maurice), économiste.
BOURDON, vice-président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
CHÉROT, ingénieur.
CLAPIER, ancien député.

MM.

CLAUDE (des Vosges), sénateur, manufacturier.
COENE (DE), ingénieur.
COTARD (Ch.), ingénieur.
DELBOY, conseiller général de la Gironde.
DELIGNY, membre du Conseil municipal.
DIETZ-MONNIN, ancien député, membre de la Chambre de commerce de Paris.
ESNARD, avocat.
FOUCHER DE CAREIL (le comte DE), sénateur.
GALLICHER, ancien député.
HIÉLARD, président des Chambres syndicales de Paris.
HOVIUS, député.
LA CHAMBRE, membre de la Chambre de commerce de Paris.
LA PORTE (DE), député.
LA ROCHETTE (DE), membre de la Chambre de commerce de Lyon.
LEBAUDY, député, membre de la Chambre de commerce de Paris.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
MAGNIN, sénateur, président du Conseil général de la Côte-d'Or.
MARCHÉ, ingénieur civil.
MARIUS-DUC, secrétaire de la Chambre de commerce de Lyon.
MENIER, député.
MOLINOS, ingénieur, ancien président de la Société des ingénieurs civils.
MOLITOR (le comte), membre du Conseil général de Meurthe-et-Moselle.

A. MARLIER, *secrétaire général*.

MM.

PALOTTE (E.-J.), sénateur, ingénieur civil.
PASCAL DUPRAT, député.
PETIT (J.), président du Syndicat des négociants-commissionnaires de Boulogne-sur-Mer.
RIOTTEAU, député, membre de la Chambre de commerce de Granville.
ROUVIER, député.
ROY (Gustave), membre de la Chambre de commerce de Paris.
SALMON, membre de la Chambre de commerce de Paris.
SAVARY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.
SEIGNEUX (DE), secrétaire de la Conférence internationale de Berne.
SIMON-LEMUT, secrétaire de la Chambre de commerce de Saint-Dizier.
TASSIN, député.
TEISSONNIÈRE, secrétaire de la Chambre de commerce de Paris.
TRYSTRAM, président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
TURGAN (J.), président de section à l'Exposition universelle de 1878.
VAUTHIER, ingénieur, membre du Conseil municipal.
WADDINGTON (R.), député, membre de la Chambre de commerce de Rouen.
WILSON (D.), député.
WOLFF, négociant, de la maison Wolff et Maunoury.

A. BRIÈRE, *secrétaire adjoint*.

PROGRAMME DES QUESTIONS POSÉES

PAR LE COMITÉ D'ORGANISATION.

I. — CHEMINS DE FER.

1° Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue du développement des relations internationales.

2° Systèmes suivis dans les différents pays en matière de construction, d'exploitation et d'administration de voies ferrées.

3° Bases sur lesquelles pourrait être établie une statistique internationale des chemins de fer.

4° De l'établissement d'une législation internationale sur les transports par chemins de fer.

II. — NAVIGATION.

1° Navigation intérieure. — Fleuves, rivières, canaux, extension et raccordements des réseaux; concordance des chômages au point de vue international.

2° Navigation maritime. — Développement et aménagement des ports de commerce.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU CONGRÈS.

I. — INSTITUTION ET BUT DU CONGRÈS.

ARTICLE PREMIER. Un Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport se tiendra à Paris du 22 au 27 juillet 1878.

Ce Congrès est placé sous le patronage du Gouvernement français.

ART. 2. Le but de ce Congrès est de réunir à Paris, au moment de l'Exposition, les hommes compétents de tous les pays qui voudront discuter les questions se rattachant au développement et à l'amélioration des moyens de transport.

Les Gouvernements, les Administrations, les Sociétés scientifiques, les Chambres de commerce, les Chambres consultatives, les Syndicats, etc., sont invités à prêter leur concours à cette œuvre et à s'y faire représenter par des délégués.

II. — TRAVAUX DU CONGRÈS.

ART. 3. Le Comité d'organisation a résolu d'appeler particulièrement la discussion sur un certain nombre de questions dont le programme est annexé au présent règlement. Un rapport, précisant le but et la portée de chacune de ces questions, sera rédigé sous la surveillance du Comité et distribué aux adhérents à l'ouverture du Congrès.

Le Congrès recevra tous les mémoires et documents relatifs aux questions comprises dans le programme.

ART. 4. D'autres questions intéressant l'amélioration et le développement des transports pourront, en outre, être soumises aux délibérations du Congrès sur l'initiative des adhérents, mais elles devront faire l'objet d'un mémoire dont le Comité devra être saisi au moins quinze jours à l'avance.

ART. 5. Le Comité demeurera juge de l'opportunité de chacune de ces communications.

ART. 6. La durée du Congrès sera de huit jours; les séances générales se tiendront l'après-midi, de trois à six heures. S'il y a lieu, des réunions de Commission seront organisées dans la matinée.

ART. 7. Le Congrès n'est pas public. Les adhérents et les délégués français et étrangers ont seuls le droit de prendre part aux délibérations et aux votes.

ART. 8. Les membres du Congrès auront à verser une cotisation de vingt francs.

ART. 9. Une carte personnelle nominative sera délivrée à chacun des délégués ou adhérents. Cette carte, qui portera l'estampille du Commissariat général de l'Exposition universelle de 1878, sera délivrée au titulaire sur sa demande par les soins de M. Marlier, secrétaire général du Comité d'organisation, au bureau du Comité, 12, rue de Parme.

ART. 10. Les travaux du Congrès seront dirigés par un Bureau qui sera élu par les membres présents à la séance d'ouverture. Ce Bureau sera composé de la façon suivante :

Un président;
Quatre vice-présidents;
Un secrétaire général;
Quatre secrétaires.

ART. 11. Les discussions auront lieu en langue française.

Un interprète traduira les observations qui pourront être présentées dans d'autres langues.

ART. 12. Il sera publié par les soins et sous la direction du Comité d'organisation un compte rendu des travaux du Congrès. Un exemplaire en sera adressé à chaque membre du Congrès.

LISTE GÉNÉRALE DES MEMBRES DU CONGRÈS.

MM.	MM.
ABBO, président de la Chambre de commerce de Nice.	ANDERSON (le colonel W.), commissaire des États-Unis.
ABERNETHY, ingénieur, à Londres.	ANDRIEUX, député.
AGNELLET (les frères), négociants, à Paris.	ARBEL, sénateur.
ALGERNON (J.), avocat.	ARMAND, de la Compagnie des mines de Béthune (Nord).
ALLÈGRE, député.	ARMEZ, député.
ALLIOT, publiciste.	ARTHUS, négociant, à Paris.
AMELINE DE LA BRISELAINNE, avocat à la Cour.	ARTOIS (D'), secrétaire du Syndicat de la marine intérieure.

MM.

AUBRY, président de la Chambre syndicale des charbons.
AVÉROUS, directeur du journal *La Sauvegarde du Commerce*.
BABUT, président de la Chambre de commerce de la Rochelle.
BAGO, commissaire délégué de l'Espagne.
BAÏHAUT, député, ingénieur civil.
BAILLY, négociant, à Paris.
BAKE (J.-W.), membre du Hollandsche.
BARNHARD (le professeur), président de l'Union de Colombie.
BARODET, député.
BARWITZ (Albin), représentant du Ministère royal des travaux publics de Hongrie.
BASTID, député.
BAUDOT, président de la Chambre syndicale de la draperie.
BAUDOUX-CHESNON, ancien président de la Chambre syndicale des tissus.
BAUM (Ch.), ingénieur.
BAYVET, ingénieur civil.
BECKER, avocat.
BELLART, président de la Chambre de commerce de Calais.
BELLE, député.
BELOUZE, au parc de Bercy.
BELPAIRE, administrateur des chemins de fer de l'État belge.
BELVALETTE, carrossier.
BENOIST, député.
BÉRALDI, sénateur.
BÉRARD-VARAGNAC, publiciste.
BERG (J.), commissionnaire expéditeur.
BERGMANN, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg.
BERLET, député.
BERNARD, député.
BERTEAUX-RADOUX, négociant, à Paris.
BERTHIER-ROBLLOT, président de la Chambre de commerce de Troyes.
BETHMONT, député.
BÉTIM (Luiz), ingénieur brésilien.
BETOCCHI (le professeur), inspecteur du génie civil du royaume d'Italie.
BIEDERMANN, ingénieur.
BING.
BISCHOFFSHEIM (R.), banquier.
BIZOT DE FONTENY, député.

MM.

BLANDIN, député.
BLOCK (M.), économiste.
BOISSEAU, représentant de charbonnages.
BOISSY D'ANGLAS, député.
BON (C.), agent voyer en chef en retraite.
BONNARD, membre du Conseil municipal de Paris.
BONNET (A.), délégué de la Chambre de commerce de Bordeaux.
BORIE (V.), publiciste.
BOUGHARD, président de la Chambre de commerce de Beaune.
BOUCHER, président de la Chambre de commerce des Vosges.
BOULARD, député.
BOULENGER (A.), négociant, à Paris.
BOULÉ (A.), ingénieur.
BOUQUET, député.
BOURDON (C.), vice-président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
BOUSQUET, député.
BOUTHIER DE ROCHEFORT, député.
BOUTMY (A.), maître de forges, conseiller général des Ardennes.
BOYSSET, député.
BOZÉRIAN, sénateur.
BRAQUENIÉ, manufacturier.
BRELAY, député.
BRESSON, député.
BRIAU, à Paris.
BRIÈRE, secrétaire adjoint du Congrès.
BRUNO-MORENO, délégué de l'Espagne.
BRUNO-RODRIGO (le colonel), rédacteur et correspondant du *Corréo* militaire.
BUDIN fils, manufacturier, à Beauvais.
BUISSON, mécanicien, à Tullins (Isère).
CACHELEUX, chef de transmission télégraphique.
CADUC, député.
CAEN-LYON, avocat.
CAIL, industriel.
CALNON, sénateur.
CARCENAC, maire du 11^e arrondissement.
CARON (Constant), à Paris.
CARPI, délégué de l'Italie.
CARREY, consul de Chicago.
CASA (Joseph), de Gênes.
CATEAUX, président de la Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers.
CAUBET (Manuel), capitaine au long cours.

MM.

CAURO, président de la Chambre de commerce de Constantine.
CAVALIÉ, industriel.
CAZE, député.
CAZENEUVE, président de la Chambre de commerce de Castres.
CÉRÉSOLE, ancien président de la Confédération suisse, président du Conseil d'administration du chemin de fer du Simplon.
CHABRIER (E.), ingénieur.
CHALEY, député.
CHANAL (le général DE), député.
CHANTEMILLE, député.
CHARPENTIER, député.
CHAUVERONNIER, président de la Chambre de commerce de Roanne.
CHENEST fils et GRANDGEORGE, négociants, à Paris.
CHENU, représentant de la maison Cail et C^{ie}.
CHÉROT, ingénieur, ancien élève de l'École polytechnique.
CHEVÉ, publiciste.
CHEVILLOTTE, président de la Chambre de commerce de Brest.
CHIRIS, député.
CHOISEUL (le comte Horace DE), député.
CHOTTEAU, publiciste.
CHRIST, avocat, à Genève.
CHRISTOPHLE (Albert), député.
CHRISTOPHLE (Isidore), député.
CIVET, négociant.
CLAPARÈDE, constructeur.
CLAPIER, ancien député.
CLAUDE (des Vosges), sénateur.
CLÉMENCEAU, député.
COCHERY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère des finances.
CODET, député.
COENE (DE), ingénieur.
COLFAVRU, avocat.
COLIN, député.
CONSTANTIN (le comte DE).
CORMOULS, président de la Chambre consultative de Mazamet.
CORNIL, député.
CORRENTI, commissaire général de la Section italienne à l'Exposition universelle.

MM.

COSTA CORRÊA LEITE (DA), membre du jury portugais.
COSTE, directeur du *Globe*.
COSTE (H.), président de la Chambre de commerce de Castres.
COTARD, ingénieur.
COURANT (Alb.), vice-président du Comité industriel et commercial de Normandie.
CROZET-FOURNEYRON, député.
CROZIER, à Paris.
CUINET.
CUMBERTI, ingénieur du corps du génie civil du royaume d'Italie.
DALMAS (DE), président du Conseil d'administration du chemin de fer de Vitry à Fougères.
DAMBRICOURT, secrétaire de la Chambre de commerce de Saint-Omer.
DANELLE-BERNARDIN, député.
DANSART, président de l'Union syndicale de Bruxelles.
DAUPHINOT, sénateur, président de la Chambre de commerce de Reims.
DAUSSAUD, avocat.
DAUTRESME, député.
DAVID (Indre), député.
DECAUVILLE, constructeur.
DECUGIS, négociant.
DEHAYNIN fils.
DEIL, secrétaire de la Chambre de commerce de Kassa (Hongrie).
DELAMARRE (le comte), membre du Conseil d'administration des tramways.
DELAMARRE-HUBERT, administrateur des tramways Sud.
DELAME, vice-président de la Chambre de commerce de Valenciennes.
DELAME-LELIEVRE.
DELATRE père, filateur.
DELAUNOY, à Paris.
DELBOY, conseiller général de la Gironde.
DELCOURT (Ch.), ingénieur, à Paris.
DÉLÉGUÉ (le) de la Société de construction des Batignolles.
DELFOSSE, président de la Chambre de commerce de Roubaix.
DELIGNY, membre du Conseil municipal de Paris.
DELORE (Félix), à la bibliothèque Sainte-Geneviève.

MM.

DELPORT.
 DÉMÉTRIO-DEMARCHI, ingénieur du corps des mines du royaume d'Italie.
 DEPIERRE-VERGNE et C^{ie}.
 DESMARAIS (Henri), négociant.
 DESMAREST (Émile), ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur de la Commission tunisienne.
 DESOUCHES, carrossier.
 DESPLANQUES, ancien conseiller général d'Indre-et-Loire.
 DETHOU, député.
 DEUSY, député.
 DEUTSCH, président du Syndicat des huiles.
 DEVELLE, député.
 DIEFFENBACH, délégué de la Chambre de commerce de Darmstadt.
 DIETZ-MONNIN, président de la Section française à l'Exposition universelle de 1878.
 DIOGÈNE (Abraham), entrepreneur de transports.
 DIOR frères, de Granville.
 DIRECTEUR (le) des chemins de fer du Palatinat, à Ludwigshafen (Bavière).
 DIRECTEUR (le) des chemins de fer Nord-Est suisse, à Zurich.
 DIRECTEUR (le) du *Great Eastern railway*, à Liverpool.
 DOLLFUS, président de la Société industrielle de Mulhouse.
 DOLLFUS-MIEG, industriel.
 DONON, président de la Société de dépôts et comptes courants.
 DORMEUIL frères, négociants.
 DRÉO, député.
 DREUX, député.
 DREYFUS (Ferdinand), publiciste.
 DUCHÉ et REYREL.
 DUCHEMIN, secrétaire de la Chambre de commerce de Rouen.
 DUFAY, marchand de papiers.
 DUFOUR SAINT-HILAIRE, président de la Chambre de commerce de Dieppe.
 DUHAMEL, avocat, conseiller général du Pas-de-Calais.
 DUHAMEL, secrétaire de la présidence de la Chambre.
 DUPONT, conseiller général de l'Oise.
 DUPONT, manufacturier.

MM.

DUPONT (A.), industriel.
 DURIEUX, ingénieur, administrateur-directeur de la Société des ateliers de la Dyle, à Louvain (Belgique).
 DUTEMPLE, publiciste.
 ELLISSEN, ingénieur civil.
 ENTZ, négociant.
 ESCHER, directeur des chemins de fer du Gothard, à Lucerne.
 ESNARD, avocat.
 ESTRADÉ, propriétaire.
 ÉVEN, député.
 FASSIAUX, à Bruxelles.
 FAUGÈRE, ingénieur.
 FAUQUET, manufacturier.
 FENZI (Carlo), président du Conseil d'administration des chemins de fer romains.
 FERAY, sénateur.
 FEROUELLE et GILLET, négociants.
 FERRET (J.-B.), président de la Chambre de commerce de Mâcon.
 FERRY (Jules), député.
 FINET (Théophile), ingénieur, à Bruxelles.
 FINET (Victor), Agence commerciale belge.
 FIRMIN-DIDOT, éditeur.
 FORNÉ, député.
 FOUCHER DE CAREIL (le comte), sénateur.
 FOURNIER, ingénieur.
 FOUROT, député.
 FRANCO, ingénieur.
 FRANIER, à Paris.
 FRECOT, ingénieur.
 GAD-MARIUS, chef du bureau statistique du royaume de Danemark.
 GAFENCO, de Bucharest.
 GAILLY, député.
 GALBRUN, commissionnaire de roulage.
 GALLICHER, ancien député.
 GALLINE, président de la Chambre de commerce de Lyon.
 GALPIN, député.
 GANNE, député.
 GARONNE, ingénieur, à Rome.
 GARRIGAT, député.
 GASTÉ (DE), député.
 GATINEAU, député.
 GAUDY, député.
 GAUTREAU, délégué du Congrès du Commerce et de l'Industrie.

MM.

GAUWAIN, auditeur au Conseil d'État.
GENEVOIS (H.), publiciste.
GEORGE, sénateur.
GEVELOT, député.
GILLIOT, député.
GIORDANO (F.), ingénieur, inspecteur général des mines du royaume d'Italie.
GIRARD (A.), secrétaire au commissariat des États-Unis.
GIRARDIN (Émile DE), député.
GIRERD, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de l'agriculture et du commerce.
GIROT-POUZOL, député.
GOBLET, député.
GODEAUX (E.), ingénieur, fondateur du touage de Paris à la mer.
GODILLOT (A.), industriel.
GOIRAND, avoué.
GOSHOM (le général), président de l'Exposition de Philadelphie.
GOSSELIN, président de la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer.
GRANDJEAN, directeur du chemin de fer Jura-Berne-Lucerne.
GRANDVAL, président de la Chambre de commerce de Marseille.
GRAPOW (H.), directeur des chemins de fer de la haute Silésie.
GRATIOT père et fils, négociants.
GRÉVY (Albert), député.
GROS-HARTMANN, industriel.
GUICHARD, député.
GUILLEMIN, député.
GUILLOTAUX, président de la Chambre de commerce de Lorient.
GUINOT, sénateur.
GUIRAUD, président de la Chambre de commerce de Nîmes.
GUITARD (E.), négociant.
GUYER, commissaire général suisse.
GUYNET, négociant.
GUYOT, député.
GUYOT (Yves), publiciste.
HADOT, vice-président de la Chambre syndicale des entrepreneurs de transports.
HAMELIN.
HAMOIR, directeur des hauts fourneaux de Maubeuge.
HARDING (P.), banquier.

MM.

HARDON, entrepreneur.
HARDON fils, entrepreneur.
HARDY-CAPITAINE, à Nouzon (Ardennes).
HARLACHER, ingénieur.
HARLÉ, ingénieur.
HART (R.), président de la Commission supérieure chinoise.
HARTMANN, négociant, à Paris.
HATET (A.), négociant, à Paris.
HAUZEUR, directeur de la Compagnie royale des mines asturiennes, à Renteria.
HÉMON, député.
HENRI, président de la Chambre de commerce d'Alger.
HÉRAULT, député.
HERZOG, conseiller national, à Aarau (Suisse).
HEUZEY, vice-président de la Chambre de commerce du Havre.
HIÉLARD, président des Chambres syndicales de Paris.
HIÉNIS, à Paris.
HILAIRE, entrepreneur de travaux publics.
HOLFELD, ingénieur, à Paris.
HOLST, directeur des chemins de fer danois, à Aarhus.
HOUETTE, président de la Chambre de commerce de Paris.
HOVIUS, député.
HUGOT, député.
HURIOT, conseiller général.
JACOB, directeur des chemins de fer de l'État néerlandais.
JACQUEL, entrepreneur de transports.
JACQUELIN, entrepreneur de transports.
JAMETEL, député.
JANZÉ (le baron DE), député.
JEANTI et PREVOST, raffineurs.
JENTY, député.
JOLY (A.), député.
JOLY-GAUTHIER, directeur du Syndicat du transport.
JOMIESON, commissioner of chinese imperial maritime Customs.
JONES, avocat.
JOOS (Wilhem), conseiller national de Schaffhouse.
JORDAN, directeur des hauts fourneaux et fonderies de Marseille.

MM.

JORIAUX (T.), négociant.
JOUBERT, député.
JOUER-PASTRÉ, à Paris.
JOURNÉ (T.), négociant.
JOUVE, secrétaire général des chemins de fer de Picardie et Flandre.
JOZON, député.
JUIGNÉ, négociant.
KAPTEYN, ingénieur.
KELETY (C.), conseiller ministériel, chef du Bureau royal hongrois.
KOECHLIN fils, industriel.
KOECHLIN-SCHWARTZ, industriel.
LABADIÉ, député.
LABICHE, sénateur.
LABITTE, député.
LABUZE, député.
LA CAZE, député.
LA CHAMBRE (C.), membre de la Chambre de commerce de Paris.
LACROZE, administrateur délégué du chemin de fer de Loire et Haute-Loire.
LAFFITTE DE LAJOANNEQUE (DE), député.
LA GERMONIÈRE (DE), membre de la Chambre de commerce de Cherbourg.
LA HANTE (DE).
LAIR (E.), négociant.
LAIR (J.), négociant.
LAISANT, député.
LALANDE (A.), président de la Chambre de commerce de Bordeaux.
LAMY, député.
LAN, ingénieur.
LANCKMANN, du Ministère des travaux publics de Belgique.
LANEL, député.
LA PORTE (DE), député.
LAREINTY (le baron DE), sénateur.
LARMANJAT, ingénieur.
LA ROCHETTE (DE), secrétaire de la Chambre de commerce de Lyon.
LATRADE, député.
LAUMOND, député.
LAVEISSIÈRE et fils, négociants.
LAVERGNE (Bernard), député.
LAVIEILLE, député.
LAZARD, président de la Chambre syndicale des commissionnaires en marchandises.

MM.

LE BASTARD, président de la Chambre de commerce de Rennes.
LEBAUDY (G.), député.
LEBÉE (E.), président de la Chambre de commerce de Saint-Quentin.
LE BRUN DE VIRLOY, président de la Société métallurgique de Tarn-et-Garonne.
LECLERC (Pierre), négociant.
LECOMTE, négociant.
LEENHARDT, président du Tribunal de commerce de Montpellier.
LEENHARDT, membre de la Chambre de commerce de Montpellier.
LEFEVRE, à Paris.
LEFEVRE DE VERVILLE, propriétaire.
LEFEVRE-DUPIRE, négociant.
LEGRAND (L.), négociant.
LEGRAND (P.), député.
LEJEUNE (J.), avocat à la Cour de cassation, à Bruxelles.
LELIÈVRE, député.
LEMOINE, ingénieur.
LEPÈRE, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de l'intérieur.
LEPETIT-CHAROLLET, négociant, à Paris.
LEPICQUE aîné, vice-président de la Chambre de commerce de Honfleur.
LEPOUZÉ, député.
LESCUYER, à Paris.
LESGUILLON, député.
LESSEPS (le baron DE), commissaire général de Tunisie.
LESUEUR DE GOSMENIL, directeur du Comptoir maritime.
LEVALLOIS, président de la Chambre syndicale des tissus.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
LEVAVASSEUR, député.
LEVEL, ingénieur.
LIMOUSIN (Charles), secrétaire de la Société d'études économiques.
LIORET.
LIOUVILLE, député.
LOCKROY, député.
LOISEL (F.), ingénieur civil, secrétaire de la Conférence des chemins de fer belges.
LOMMEL, directeur technique du Simplon, à Lausanne.

MM.

LONGHAYE (A.), membre de la Chambre de commerce de Lille.
LONGCHAMP, secrétaire du Syndicat des négociants de Boulogne-sur-Mer.
LONGDEN, négociant.
LOUA, chef de bureau de la Statistique générale de France.
LOUSTALOT, député.
LOUVET, négociant.
LUGAS, directeur de la Société cotonnière de Saint-Étienne-du-Rouvray.
LYON-CAEN, professeur agrégé à la Faculté de droit.
MAC CORNICK, commissaire délégué des États-Unis.
MAGNIER-BRUNET-DUPLAY.
MAGNIN, sénateur.
MAILLARD, administrateur des houillères d'Auzitz.
MAINFROY, ingénieur civil.
MALÉZIEUX, député.
MALLET, président de la Chambre de commerce du Havre.
MARCHÉ, ingénieur.
MARCLHACY, président de la Chambre syndicale des tissus.
MARGAINE, député.
MARGUE, député.
MARION, député.
MARIUS-DUC, secrétaire de la Chambre de commerce de Lyon.
MARLIER (A.), secrétaire du comité du Congrès international des Transports.
MARLIN, propriétaire.
MARMOTTAN, député.
MARMOTTAN (J.).
MARQUSET, député.
MATHAREL (DE), à Paris.
MARTIN, membre du Conseil municipal de Paris.
MATHIEU-KLEIN (T.), négociant.
MAUNOURY, député.
MAUPATÉ, négociant.
MAY, négociant.
MAYOUSSIER, à Paris.
MAZURIER (J.), à Paris.
MEEÛS (J.), administrateur du *Moniteur industriel* de Bruxelles.
MÉLINE, député.
MENIER, député.

MM.

MERCIER (A.), économiste.
MERLIN, député.
MESDACH DE TER KIELE.
MEUNIER, négociant.
MEUNIER, directeur général des houillères de Saint-Menge, à Mirecourt (Vosges).
MIDLAND-RAILWAY, directeur général du *Menagers office*, à Derby.
MILLAUD (E.), député.
MILLION-GUIET (T.), constructeur de voitures.
MIOT (J.), Factorerie générale.
MIR, député.
MOLINOS, ancien président de la Société des ingénieurs civils.
MOLITOR (le comte), conseiller général de Meurthe-et-Moselle.
MOLLIEU, député.
MONCOUET, négociant.
MONGENAST, administrateur des chemins de fer de l'État belge.
MONTOURS (le baron DE), à Paris.
MOREL, député.
MOUGEOT, député.
MUELBACHER, carrossier.
MULLER, transports.
MURAT, conseiller municipal de Paris.
NAGELMAKERS, administrateur de la Compagnie des wagons-lits, à Bruxelles.
NALÈCHE (DE), député.
NAQUET (A.), député.
NÉGRONI (le comte DE).
NEVEUX, député.
NICLOT, à Paris.
NOBLOT, conseiller général de la Haute-Saône.
NOVELLY, président de la Chambre de commerce de Cassovie (Hongrie).
ODENT, fabricant de papiers.
OESCHGER, industriel.
OUTHENIN-CHALANDRE, fabricant de papiers.
OUTIN, ancien négociant.
PALOTTE (E.-J.), sénateur.
PAPON, député.
PARRY, député.
PASCAL DUPRAT, député.
PAUPIER, constructeur-mécanicien.
PELECIER, membre délégué de la Chambre de commerce de Besançon.

MM.

PÉNICAUD, membre du Conseil d'escompte de la Banque de France.
 PÉRIER (P.-C.), député.
 PERIN (G.), député.
 PERRAS, député.
 PERRET, président de la Chambre de commerce de Mâcon.
 PETIT, président du Comité industriel et commercial de Normandie.
 PETIT (J.), président du Syndicat des négociants-commissionnaires de Boulogne-sur-Mer.
 PEUT (H.), ancien député.
 PEZIEUX, marchand de papiers.
 PHILIPPOTEAUX, député.
 PICARD (A.), député.
 PICHAT (L.), sénateur.
 PINAULT, député.
 PINET, membre du jury de l'Exposition universelle, vice-président du Conseil général d'Indre-et-Loire.
 PINET (F.-I.), négociant.
 PITON, président de la Chambre syndicale des entrepreneurs de transports.
 POIRRIER (A.), industriel.
 PONLEVOY (Frogier DE), député.
 PORION, président de la Chambre de commerce de Saint-Omer.
 POJADE, député.
 POURPOINT, vice-président de la Chambre de commerce de Dieppe.
 POYETON-VERDÉ, directeur des aciéries et forges de Firminy.
 PRÉSIDENT (le) de la Chambre de commerce d'Amsterdam.
 PRÉSIDENT (le) de la Chambre de commerce de Bochum.
 PROM-HUBERT, vice-président de la Chambre de commerce de Bordeaux.
 PRONNIER, directeur de la Compagnie de touage de la basse Seine.
 PROTOPAPOF, ingénieur.
 PROUST (A.), député.
 RAGA, commissaire délégué espagnol à l'Exposition.
 RATTI, directeur des messageries sardes, à Turin.
 RAUTLIN DE LA ROY (DE), avocat.
 RAVERDY, président du Syndicat de la marine du Nord.

MM.

REINACH (DE), banquier.
 RÉMUSAT (DE), député.
 RENAUD (G.), directeur de la *Revue géographique*, à Passy-Paris.
 RENAULT (Léon), député.
 RENAULT-MORLIÈRE, député.
 RENEVIER, à Lausanne (Suisse).
 REYMOND (Francisque), député.
 REYNEAUD, député.
 RIBAN, député.
 RICHARME, député.
 RIGAUD, fabricant de produits chimiques.
 RIGAUT, conseiller municipal.
 RIOTTEAU, député.
 ROBERT, négociant en soieries.
 ROBERT-DEHAULT, sénateur.
 ROBERT-HART, président de la Commission supérieure chinoise.
 ROBIN, sénateur.
 ROBYNS, trésorier de la Statistique générale de France.
 RODRIGO BRUNO, colonel de gendarmerie espagnole, délégué à l'Exposition.
 ROGER-MARVAISE, député.
 ROSSEL (J.), à Paris.
 ROSTAND, banquier.
 ROUDIER, député.
 ROUVIER, député.
 ROUX (H.), député.
 ROY (E.), ingénieur.
 ROY (Gustave), membre de la Chambre de commerce de Paris.
 SAINT-MARTIN (DE), député.
 SAINT-PAUL DE SAINÇAY, directeur général de la Société de la Vieille-Montagne.
 SALLANDROUZE frères.
 SALLARD, député.
 SALMON, secrétaire de la Chambre de commerce de Paris.
 SANTOS (Emilio DE), commissaire délégué de l'Espagne à l'Exposition universelle.
 SARRIEN, député.
 SAUVAJON, chef du bureau télégraphique de Tournon.
 SAVARY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.
 SCHEURER-ROTT, négociant.
 SCHLUMBERGER fils et C^{ie}, président de la Chambre de commerce de Mulhouse.
 SCHNEIDER et C^{ie}.

MM.

SCHWOB, du *Phare de la Loire*.
SCREPEL, député.
SÉE (Camille), député.
SEIGNEUX (DE), secrétaire de la Conférence internationale de Berne.
SÉGUINEAU, ingénieur civil.
SEIGNOBOS, député.
SENARD, député.
SIEGFRIED (J.), banquier.
SIMON (Fidèle), député.
SIMON-LEMUT, secrétaire de la Chambre de commerce de Saint-Dizier.
SOURIGUES, député.
SOYE, député.
SPILIO TAKI, président de la Commission centrale de l'Exposition de la Grèce.
STOVS STOOT, à Utrecht (Hollande).
TABOURIER, négociant.
TAILBOUIS, RENEVY et TOUZÉ, négociants.
TARDIEU, député.
TASSIN, député.
TEISSONNIÈRE, membre de la Chambre de commerce de Paris.
THIBAUT, avocat, à Paris.
THIERRY-MIEG, industriel.
THIRION (Ch.), ingénieur, secrétaire du Comité central des Congrès et Conférences de l'Exposition de 1878.
THUREL, sénateur.
TIOLLIER, membre de la Chambre et du Tribunal de commerce de Chambéry.
TISZA (DE), délégué de la Hongrie.
TOLAÏN, sénateur.
TOMMER, ingénieur, inspecteur principal des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.
TOUFFLIN, marchand de bois.
TOURNEUX, du chemin de fer du Nord-Est.
TROTTROT, directeur des Magasins généraux.
TROUILLER, de la maison David, Trouiller et Adhémar.
TRUELLE, député.

MM.

TRYSTRAM, président de la Chambre de commerce de Dunkerque.
TURGAN (J.), président de section à l'Exposition universelle.
VACHER (D^r), député.
VARAMBON, député.
VARROY, sénateur.
VAUTHIER, ingénieur des ponts et chaussées, membre du Conseil municipal de Paris.
VAYSON, président de la Chambre de commerce d'Abbeville.
VERDÉ-DELISLE, négociant.
VERNHES, député.
VÉTILLARD, sénateur, président de la Chambre de commerce du Mans.
VIANSSON, secrétaire du Syndicat du canal de l'Est, à Nancy.
VIETTE, député.
VIETTE, négociant.
VILLA (T.), vice-président de la Chambre des députés d'Italie.
VILLAIN, député.
VILLARD, ingénieur.
VILLOT, administrateur des chemins de fer d'Arles à Saint-Louis.
VORUZ, ancien député.
VULFRAN-MOLLET, président de la Chambre de commerce d'Amiens.
WADDINGTON (Richard), député.
WALLACE (E.-R.), propriétaire.
WATEL, membre du jury international de l'Exposition.
WATTIAU, secrétaire du Syndicat de la marine du Nord.
WEIL (Émile), lieutenant de vaisseau.
WEINBACH, fabricant de draps.
WESTINGHOUSE (The).
WILSON, député.
WOLFF, de la maison Wolff et Maunoury.
XARDEL, président de la Chambre de commerce de Nancy.
ZIMMERMANN, membre du Parlement allemand.

COMPOSITION DU BUREAU DU CONGRÈS.

BUREAU PROVISOIRE.

MM. FERAY, sénateur, *président*.
COCHERY, sous-secrétaire d'État au Ministère des finances.
LEBAUDY, député.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
SAVARY, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.
WILSON, député.

BUREAU DÉFINITIF.

Président étranger :

M. le comte DE TISZA, délégué du Gouvernement hongrois.

Président français :

M. FERAY, sénateur.

Vice-Présidents étrangers :

MM. BERGMANN, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg.
Albin BARWITZ, représentant du Ministère des travaux publics de Hongrie.
César CORRENTI, commissaire général de la section italienne.
Paul CÉRÉSOLE, ancien président de la Confédération suisse, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Simplon.
DE SEIGNEUX, secrétaire de la Conférence de Berne.
DA COSTA CORRÊA LEITE, commissaire du jury portugais.
Ch. FENZI, président des chemins de fer romains.
Hermann GRAPOW, directeur des chemins de fer de Silésie.
Charles KERTTI, conseiller ministériel, chef du Bureau royal hongrois.
Félix LOISEL, secrétaire des Conférences des chemins de fer belges.
MONGENAST, administrateur des chemins de fer belges.
SCHLUMBERGER, président de la Chambre de commerce de Mulhouse.
Emilio DE SANTOS, commissaire délégué de l'Espagne à l'Exposition.
BAGO, commissaire délégué de l'Espagne à l'Exposition.
TOMMER, ingénieur, inspecteur des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.
Robert HART, président de la Commission supérieure chinoise à l'Exposition.
GUYER, commissaire général de la Suisse à l'Exposition.
DE LESSEPS, commissaire général de Tunisie à l'Exposition.

Vice-Présidents français :

- MM. COCHERY, député, sous-secrétaire d'État.
SAVARY, député, sous-secrétaire d'État.
LEBAUDY, député.
WILSON, député.
le comte FOUCHER DE CAREIL, sénateur.
PALOTTE, sénateur, ingénieur.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
HIÉLARD, président des Chambres syndicales.
D'ARTOIS, secrétaire du Syndicat de la marine.
DELIGNY, membre du Conseil municipal.
BECKER, avocat à la Cour d'appel.
J. PETIT, président de la Chambre syndicale des négociants de Boulogne-sur-Mer.
-

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES.

ORDRE DES TRAVAUX.

- LUNDI 22 JUILLET. — Séance d'inauguration, constitution du Bureau, discussion de la première question du programme : EXTENSIONS, PROLONGEMENTS ET RACCORDEMENTS DES DIVERS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER AU POINT DE VUE DU DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS INTERNATIONALES.
- MARDI 23 JUILLET. — Deuxième question du programme : SYSTÈMES SUIVIS DANS LES DIFFÉRENTS PAYS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION, D'EXPLOITATION ET D'ADMINISTRATION DE VOIES FERRÉES.
- MERCREDI 24 JUILLET. — Troisième question du programme : BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ÊTRE ÉTABLIE UNE STATISTIQUE INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.
- JEUDI 25 JUILLET. — Quatrième question du programme : DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.
Banquet au Continental-Hôtel, à sept heures du soir.
- VENDREDI 26 JUILLET. — Cinquième question du programme : NAVIGATION INTÉRIEURE. — FLEUVES, RIVIÈRES, CANAUX, EXTENSION ET RACCORDEMENTS DES RÉSEAUX; CONCORDANCE DES CHÔMAGES AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.
- SAMEDI 27 JUILLET. — Sixième question du programme : NAVIGATION MARITIME. — DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DES PORTS DE COMMERCE; COLLISIONS ET AVARIES.
-

ORDRE DU JOUR

DE LA SÉANCE DU LUNDI 22 JUILLET 1878.

I.

OUVERTURE DU CONGRÈS ET CONSTITUTION DU BUREAU DÉFINITIF.

II.

PREMIÈRE QUESTION.

EXTENSIONS, PROLONGEMENTS ET RACCORDEMENTS DES DIVERS RÉSEAUX
DE CHEMINS DE FER

AU POINT DE VUE DU DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS INTERNATIONALES.

Rapporteurs : MM. COTARD, ingénieur; LEVASSEUR, membre de l'Institut; SAVARY, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.

EXPOSÉ SOMMAIRE.

A mesure que les réseaux de chemins de fer se complètent dans chaque pays, le besoin se fait de plus en plus sentir de les relier entre eux par les voies les plus directes.

Conçus d'abord en prévision d'une circulation beaucoup plus restreinte, les chemins de fer ont vu leur champ d'exploitation s'étendre sans cesse; ils sont aujourd'hui, dans plusieurs cas, appelés à réunir les parties les plus éloignées d'un continent.

On est ainsi conduit à rechercher les prolongements et raccordements qui peuvent compléter et rapprocher les réseaux actuels et à envisager la distribution générale des chemins de fer sur le globe, non plus seulement au point de vue particulier du mouvement intérieur de chaque pays, mais aussi au point de vue des relations internationales que ces voies de transport rapide ont si largement développées.

On ne saurait énumérer ici, en détail, toutes les lacunes que présente, sous ce rapport, l'ensemble des voies ferrées actuellement existantes. Il appartient aux hommes compétents des différents pays, qui vont prendre part à cet examen, de fournir des indications précises.

La présente note n'a d'autre but que d'appeler la discussion et de porter la lumière sur ces questions, qui sont au nombre des plus intéressantes dont ait à s'occuper le Congrès.

Aussi nous contenterons-nous de citer, à titre d'exemple, un certain nombre de lignes, dont l'exécution paraît particulièrement intéressante pour les relations internationales.

En Europe :

1° Un raccordement direct des chemins de fer portugais avec Salamanca et le nord d'Espagne raccourcira de plus de 500 kilomètres le parcours actuel de Lisbonne avec la France et l'Europe centrale.

Lisbonne est un port magnifique, le plus avancé du continent vers les Antilles et l'Amérique du Sud; il peut acquérir une très grande importance commerciale lorsqu'une voie directe le reliera au réseau européen.

2° La frontière espagnole-française n'est encore traversée qu'à ses deux extrémités. Il serait intéressant, d'une part, de chercher si d'autres passages ne sont pas praticables; d'autre part, si la route par Port-Vendres ne présenterait pas de plus grands avantages par la construction d'une ligne venant directement de Paris.

3° Depuis l'ouverture du tunnel du mont Cenis, qui relie directement Lyon à Turin, on a commencé l'exécution du Saint-Gothard, qui reliera la Suisse et la vallée du Rhin, ainsi que la haute Allemagne, à la plaine du Pô. On travaille par sections à l'achèvement de la ligne du Simplon, qui ouvrira, à la vallée du Rhin et à la France septentrionale, un débouché plus court sur l'Italie; on a songé à percer un tunnel à travers le mont Blanc, qui donnerait une route plus rapide encore de Paris à Turin, et on a proposé de faire passer des chemins de fer par le mont Genève et par le col de Tende pour relier le midi de la France au Piémont.

4° Les Alpes constituent, comme les Pyrénées, un des obstacles les plus considérables que la nature ait opposés aux communications internationales en Europe. Les Pyrénées, quoique ne s'élevant pas à une aussi grande hauteur, sont, en général, par la disposition particulière des fentes, plus difficiles à franchir. Mais, d'un autre côté, les Alpes, qui s'étendent de la côte du golfe de Gênes jusqu'au bord du Danube à Vienne, forment une barrière pour les relations internationales et où il est intéressant encore d'ouvrir de nouvelles voies ferrées.

On peut examiner la valeur relative de ces traversées des Alpes, au double point de vue des conditions de leur tracé et de leur importance commerciale.

5° Il y a un autre chemin de fer alpestre qui, sans franchir la crête principale des Alpes, mérite d'être signalé, parce qu'il comblerait une lacune; c'est celui qui, partant de l'extrémité orientale du lac de Constance, rejoindrait, par l'Arlberg, la vallée de l'Inn et le chemin de fer du Brenner à Innsbruck.

Une voie directe pourrait ainsi être ouverte entre la France, la Suisse et l'Autriche.

6° Les communications avec la partie orientale de l'Europe laissent beaucoup à désirer.

La jonction s'est opérée, entre les chemins hongrois et roumains, par Orsova; mais une traversée des Karpathes, un peu plus au nord-est, abrégerait promptement le chemin de Galatz. Puis, au nord, encore quelques raccordements de lignes permettraient de rectifier la route de l'Europe centrale à Odessa.

Quant au réseau ottoman, il se trouve complètement isolé, et Constantinople n'est encore accessible que par mer. Dans cette partie de l'Europe, l'œuvre des chemins de fer, malheureusement interrompue par la guerre, appelle des compléments indispensables. Parmi les lignes les plus urgentes, il convient de citer celle de Yamboul à Schoumla, pour réunir Andrinople à Routschouk et Bucharest, et celle de Sofia à Nirsch et à Belgrade, pour aller rejoindre les chemins de la Tirza et de la Drave. Un raccordement de cette ligne avec Uskub (Ousbach) ouvrirait aussi une route vers Salonique, la Thessalie et la Grèce.

7° L'exécution de quelques centaines de kilomètres, que représente la traversée de la Serbie, mettrait le réseau européen aux portes de l'Asie, à Constantinople. Car, de l'autre côté du Bosphore, part déjà une ligne, dont on a quelque peu étudié le prolongement, à travers l'Anatolie, jusque vers Bagdad, sur l'Euphrate, avec embranchement sur le cap.

8° Le réseau russe, qui atteint aussi les frontières de l'Europe, donne lieu également à de nombreux projets de prolongements transcontinentaux : au sud, par Wladikawkas, vers Tiflis, pour se rejoindre, en ce point, à la ligne de Poti à Bakou, et se prolonger, vers la frontière persane, jusqu'à Téhéran.

9° A l'est, par Orenbourg, à travers l'Asie centrale, vers Tachkend, pour aller se rejoindre à Peschawer avec les chemins de fer indiens, et former ainsi la grande ligne intercontinentale de l'Europe aux Indes et à Calcutta.

Enfin, par Nijni-Novgorod, vers l'Oural, avec les prolongements prévus dans la Sibérie méridionale, et même au delà, vers la Chine jusqu'à Pékin.

10° L'*Amérique du Nord* a montré, la première, la possibilité de traverser un continent entier par une voie ferrée.

Le chemin de fer du Pacifique, qui forme une suite ininterrompue de lignes, de New-York à San-Francisco, a déjà même suscité d'autres entreprises, qui se disposent à lui faire concurrence et qu'il n'est pas moins intéressant d'étudier, au point de vue du trafic international, telles que celles du prolongement des lignes canadiennes, jusque vers l'embouchure du Fraser, et celle du chemin du Sud.

Des études statistiques sur le trafic des grandes lignes américaines fourniraient, d'ailleurs, d'utiles renseignements pour apprécier l'avenir qui peut être réservé à des lignes d'une étendue comparable, à travers le continent asiatique.

11° L'*Amérique du Sud* offre également quelques lignes importantes : les chemins des Plateaux au Brésil et la ligne de Buenos-Ayres à Santiago, dont il serait intéressant de prévoir les prolongements.

12° En *Afrique*, on ne peut guère citer que le chemin de la vallée moyenne du Nil; la ligne des chemins algériens, parallèle à la côte, et qui, par des prolongements, peut mettre en communication le Maroc et la Tunisie avec l'Algérie; les lignes perpendiculaires à la côte, dont quelques-unes sont peut-être appelées à pénétrer, un jour, plus avant dans l'intérieur de l'Afrique.

On pourrait étendre et détailler beaucoup plus cette courte nomenclature de lignes internationales. Ce sera l'œuvre du Congrès, qui appelle à lui tous ceux qui peuvent apporter leur part de travail et le fruit de leurs recherches.

Le Congrès aura rempli sa mission s'il parvient à appeler l'attention sur l'opportunité d'entreprendre l'exécution de quelques-unes des grandes voies de communication, qui, en rapprochant les parties les plus éloignées des continents, peuvent donner un nouvel essor aux relations des peuples les uns avec les autres.

L'un des rapporteurs,

Ch. COTARD.

SÉANCE D'OUVERTURE, LE LUNDI 22 JUILLET 1878.

PRÉSIDENCE DE M. FERAY,
SÉNATEUR.

SOMMAIRE. — Ouverture du Congrès : discours de M. Feray, sénateur. — Formation du Bureau, nomination du Président par acclamation. — Première question du programme : **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue du développement des relations internationales.** — Discours de M. Levasseur, de l'Institut. — Lecture de l'ordre des travaux du Congrès. — Discours de M. le comte de Tisza, président de la Commission hongroise. — LES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON : discours de M. Cérèsle, ancien président de la Confédération suisse, président du Conseil d'administration du chemin de fer du Simplon. — Dépôt d'un PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE POUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER, par M. Joly-Gauthier. — Discours de M. Cotard, ingénieur, sur le CENTRAL ASIATIQUE. — Discours de M. Ch. Baum, ingénieur, sur le CENTRAL ASIATIQUE et les PASSAGES DE CHEMINS DE FER DANS LES ALPES. — Discours de M. Georges Renaud, directeur de la *Revue géographique*, sur le PROJET DE PERCEMENT DU MONT BLANC, SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIGNE INTERNATIONALE ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE, et sur les PROJETS DE CHEMINS DE FER SAHARIENS. — Dépôt d'un RAPPORT SUR UNE LIGNE INTERNATIONALE DE LA FRONTIÈRE SUISSE À L'Océan. — Discours de M. Delboy, conseiller général de la Gironde. — Réponse aux communications précédentes : MM. Levasseur et Cotard, rapporteurs.

Le Bureau provisoire est composé de MM. FERAY, sénateur, *président*; COCHERY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère des finances; LEBAUDY, député; LEVASSEUR, membre de l'Institut; SAVARY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice; WILSON, député.

M. FERAY. Messieurs, au nom de l'Association française pour l'amélioration et le développement des moyens de transport, j'ai l'honneur de vous remercier d'avoir répondu à son appel. Je remercie particulièrement ceux d'entre vous qui sont venus des points les plus éloignés de la France et de l'étranger.

Messieurs, notre réunion est en quelque sorte la continuation du Congrès postal, dont j'ai eu le bonheur de voir l'honorable et habile président dans cette enceinte. Le Congrès postal a eu pour objet et pour résultat de favoriser la transmission des correspondances; nous, nous proposons pour but de rendre plus prompte, plus régulière, moins coûteuse, la circulation des voyageurs et des marchandises tant sur les voies ferrées que sur les canaux et les rivières.

Nous voudrions obtenir qu'un voyageur partant de Paris, de Lille ou de Marseille pût prendre et payer son billet pour Constantinople ou pour Saint-Pétersbourg, et nous voudrions obtenir qu'un ballot de marchandise mis au chemin de fer, dans une de ces villes, pût traverser la frontière,

aller en Europe ou en Asie, avec la même lettre de voiture, avec le prix de transport fixé et la garantie suivant la marchandise.

Il n'est aucun de vous qui ne saisisse immédiatement quel avantage ce programme, si nous parvenons à le réaliser, procurera au commerce, à l'industrie, au public en général. J'ai la confiance que nous le réaliserons; cette confiance, je la puise dans la noble ambition que nous avons tous de faire quelque chose d'utile. En outre, Messieurs, nous avons un élément puissant de succès : nous avons la bonne fortune d'avoir, au Département des travaux publics, un ministre passionné pour la prospérité de la France, et qui a tant de bonnes idées à lui, qu'il n'est point jaloux de celles qui peuvent venir à d'autres; que non seulement il n'est point jaloux, mais qu'il aura à cœur d'aplanir les obstacles qui pourraient s'opposer à leur réalisation.

Nous sommes tous gens d'affaires, tous nous connaissons le prix du temps; j'ai à cœur de ménager le vôtre, et c'est pourquoi je n'entrerai pas, par des développements anticipés, dans les questions importantes qui vous seront soumises et qui, au fur et à mesure qu'elles se présenteront, seront développées par ceux d'entre nous qui en ont fait une étude spéciale.

A l'œuvre donc, Messieurs, à l'œuvre! Songez que si le succès couronne nos efforts, nous aurons rendu un grand service au commerce et à l'industrie non seulement de la France, mais des nations voisines; songez que nous aurons contribué à resserrer les liens de bonne amitié et de confraternité qui nous unissent à nos voisins, et que nous aurons ainsi assuré une des meilleures garanties de la paix. (Applaudissements unanimes.)

Je vais donner lecture à l'assemblée d'un télégramme que je viens de recevoir :

Obligé rester Bologne, affaire haute importance; dois renoncer, vif regret, honneur prendre part travaux Congrès qui aboutiront sans doute à faciliter la solution des grandes questions qui intéressent à un haut degré les rapports internationaux, progrès moral, économique des peuples.

THOMAS VILLA, vice-président Chambre des députés italienne.

Nous allons maintenant, Messieurs, vous demander de vouloir bien constituer le Bureau.

Nous nous proposons de porter à la présidence M. le comte DE TISZA, délégué du Gouvernement hongrois, et de prendre pour vice-présidents :

MM. BECKER, avocat à la Cour d'appel.

COCHERY, député, sous-secrétaire d'État aux Finances.

D'ARTOIS, secrétaire du Syndicat de la marine intérieure.

- MM. DELIGNY, membre du Conseil municipal.
FOUCHER DE CAREIL, sénateur.
HIÉLARD, président des Chambres syndicales de Paris.
LEBAUDY, député.
LEVASSEUR, membre de l'Institut.
PALOTTE, sénateur.
J. PETIT, président de la Chambre syndicale des négociants de
Boulogne-sur-Mer.
SAVARY, député, sous-secrétaire d'État au Ministère de la justice.
WILSON, député.

Étrangers :

- MM. BERGMANN, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg.
Albin BARWITZ, représentant du Ministère des travaux publics de
Hongrie.
César CORRENTI, commissaire général de la section italienne.
Paul CÉRÉSOLE, ancien président de la Confédération suisse, di-
recteur de la Compagnie du chemin de fer du Simplon.
DE SEIGNEUX, secrétaire de la Conférence de Berne.
DA COSTA CORRÊA LEITE, membre du jury portugais.
Ch. FENZI, président du Conseil des chemins de fer romains.
Hermann GRAPOW, directeur des chemins de fer de Silésie.
Charles KELETI, conseiller ministériel, directeur du Bureau royal
hongrois.
Félix LOISEL, secrétaire des Conférences des chemins de fer belges.
MONGENAST, administrateur des chemins de fer belges.
SCHLUMBERGER, président de la Chambre de commerce de Mulhouse.
Emilio DE SANTOS, commissaire délégué de l'Espagne à l'Exposition.
BAGO, commissaire délégué de l'Espagne à l'Exposition.
TOMMER, ingénieur, inspecteur des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.
Robert HART, président de la Commission supérieure chinoise à
l'Exposition.
GUYER, commissaire général suisse à l'Exposition.
DE LESSEPS, commissaire général de Tunisie.

Voici, Messieurs, les noms que nous proposons à vos suffrages ; si
l'assemblée accepte ces choix, je la prie de vouloir bien les ratifier par
son vote.

(La liste est adoptée à l'unanimité.)

M. LEBAUDY. Il ne manque qu'un nom à cette liste qui n'est pas trop longue
puisque'elle est composée d'hommes aussi distingués que compétents : ce nom

c'est celui de M. FERAY; je vous prie de l'ajouter, sur la liste, comme Président, par acclamation.

(M. FERAY est nommé Président par acclamation.)

M. LE PRÉSIDENT. J'invite MM. les membres élus à prendre place au bureau, notamment MM. les étrangers. Il n'y a pas beaucoup de places; s'il en reste, elles seront pour les Français.

Je donne la parole à M. Levasseur, rapporteur de la 1^{re} Section.

ORDRE DU JOUR. — PREMIÈRE QUESTION.

EXTENSIONS, PROLONGEMENTS ET RACCORDEMENTS DES DIVERS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER AU POINT DE VUE DES RELATIONS INTERNATIONALES ⁽¹⁾.

La séance est ouverte à deux heures vingt minutes.

M. LEVASSEUR, *rapporteur*. Messieurs, notre Président vous disait tout à l'heure qu'il fallait aussi promptement que possible arriver aux affaires. Je ne dirai donc pas un mot de l'intérêt de la question pour l'étude de laquelle nous nous sommes réunis (tous vous le connaissez), mais je vous demande la permission, avant d'entrer dans l'examen des problèmes qui doivent nous occuper aujourd'hui, c'est-à-dire ceux des grands raccordements des chemins de fer, de vous expliquer en quelques mots l'importance de ces raccordements en général, et le lien qui unit la question dont nous nous occupons ici avec la circonstance qui nous réunit, c'est-à-dire l'Exposition universelle.

Sans les chemins de fer il n'y aurait pas d'Exposition universelle.

La première exposition des produits de l'industrie qui a eu lieu à la fin du siècle dernier, sous la première République française, était bien modeste : elle réunissait à peine quelques centaines d'exposants, et les suivantes jusqu'en 1806, quoique plus brillantes, n'atteignaient pas le chiffre de 2,000. C'est tout ce qu'avec les moyens de communication on pouvait espérer alors; mais lorsque, de nationales, les expositions, au commencement de la seconde moitié de notre siècle, en 1854, sont devenues universelles; lorsque l'Angleterre a mis, à Londres, en pratique l'idée née en France deux ans auparavant, sous la seconde République française, par un Ministre français, les chemins de fer européens étaient déjà assez développés pour que les nations pussent répondre à un appel de ce genre.

Il y avait environ 40,000 kilomètres de chemins de fer dans le monde, sur lesquels l'Europe seule comptait 25,000 kilomètres. En effet, comment, sans les chemins de fer, imaginer le transport en un même lieu de ces masses énormes que les industries métallurgiques ont exposées, de ces machines qui font un des principaux attraits de l'Exposition et de produits moins encom-

⁽¹⁾ L'étude de cette question a été complétée dans la séance de clôture. Voir, plus loin, p. 282.

brants, mais amenés de régions très lointaines? Le transport eût peut-être été possible pour les industries fixées au bord de la mer; mais celles qui sont concentrées sur les régions houillères et qui sont les plus intéressantes par les grands progrès, sont au milieu des continents. Sans les voies ferrées, il eût été impossible de réunir leurs produits à l'Exposition, de même qu'il eût été impossible d'y amener un nombre de visiteurs digne de ces produits.

Les expositions universelles sont donc, comme tant d'autres progrès de l'économie sociale, intimement liées au progrès des voies de communication en général, et en particulier des chemins de fer. Certainement, du temps des coches ou même des turgotines, on n'aurait jamais rêvé une exposition universelle.

On ne rêvait pas non plus, il y a un demi-siècle, les chemins de fer tels qu'ils sont aujourd'hui. Un illustre économiste, qui était cependant partisan des chemins de fer, disait en chaire, vers l'an 1840, que les chemins de fer pourraient bien un jour servir à transporter les voyageurs, mais qu'il ne fallait pas songer à leur faire transporter les marchandises qui, en général, n'avaient pas une valeur suffisante pour supporter de pareils frais. Cette opinion était alors celle d'un très grand nombre de députés à la Chambre. Il y avait cependant alors des hommes, surtout des ingénieurs, qui exprimaient une opinion contraire; et leur opinion est devenue celle de tous. Celle-ci, elle est en quelque sorte la raison de notre Congrès; car nous pensons que les chemins de fer, non seulement peuvent transporter toute espèce de richesses, mais encore contribuer puissamment à l'accroissement de la richesse par la facilité du transport.

La première des questions que nous avons à traiter est celle des grandes voies à créer pour raccorder ou pour prolonger les principaux réseaux de l'Europe et même des autres parties du monde.

Il y a, en effet, aujourd'hui en Europe, au point de vue de la construction des chemins de fer, deux grandes préoccupations. L'une est la jonction des grands réseaux entre eux. Nous y songeons, en 1878, exactement comme nos pères, vers 1820, ont songé à relier les bassins fluviaux qui étaient alors le mode le plus économique de transport à l'intérieur. Vous savez que c'est de la Restauration que date l'entreprise de notre système général des canaux. Eh bien! nous avons un certain nombre de groupes de chemins de fer, je pourrais presque dire un certain nombre de grands bassins de chemins de fer. Il importe de les relier entre eux, pour les rendre plus utiles comme on a rendu les cours d'eau plus utiles en les reliant par des canaux.

A côté du raccordement des grandes lignes se place le complément de chaque réseau par la construction des petites lignes : c'est la seconde préoccupation. Si nous voulons poursuivre la comparaison, nous pourrions dire qu'elle a pour objet de créer des sous-affluents aux grands courants commerciaux et de faire pénétrer les chemins de fer et leurs bienfaits dans les régions d'une importance secondaire qui en sont encore privées.

Ce sont les canaux et les sous-affluents des grands bassins de voies ferrées qui sont aujourd'hui au nombre des principales préoccupations sur la matière.

Je ne voudrais pas, quand je dis sous-affluent, que ma comparaison tombât à faux. A propos de chemins de fer, il n'est pas tout à fait vrai de dire que ce

sont les petits ruisseaux qui forment les grandes rivières. On a d'abord créé les grands courants. C'étaient les seuls auxquels on pouvait d'abord songer, parce que seuls ils pouvaient permettre de réunir des capitaux en donnant à ces capitaux l'espoir d'être suffisamment rémunérés. Quand une fois les grands courants existent, les petits peuvent se former. Grâce à la réunion de gros capitaux auxquels les grandes lignes ont donné naissance, les lignes secondaires peuvent être construites et les localités secondaires peuvent être rattachées par un médiocre effort à un tronc important; si les gros capitaux n'interviennent pas, la richesse que les premières voies ferrées ont contribué à créer, ou la confiance qu'elles ont donnée dans ce genre d'entreprise conduisent au même résultat. Les lignes secondaires, une fois en activité, contribuent à leur tour à accroître la richesse générale de la contrée et plus particulièrement à alimenter et à enrichir les grandes lignes.

Des deux ordres de préoccupations que j'indique, il y en a un qui figure dans le programme de notre Congrès, et qui est à l'ordre du jour de la présente séance.

Nous ne parlerons pas des petits affluents. C'est une question très importante, mais qui, au point de vue géographique, regarde chaque nation en particulier. Nous vous avons proposé ici des questions ayant un caractère international et pouvant intéresser, par conséquent, plusieurs des nations dont les représentants prennent part aux travaux de ce Congrès.

Avant que vous n'entriez dans cette discussion, je vous demanderai encore quelques minutes de patience pour vous rappeler l'intérêt économique que les chemins de fer apportent dans le monde.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, il s'est produit dans le monde une révolution économique qui a une importance considérable, et qui, dans une certaine mesure, a réagi et qui réagira encore sur l'état moral et politique des nations. Beaucoup d'entre vous y ont sans aucun doute réfléchi. Quant à moi, qui me suis beaucoup occupé de l'histoire économique, je suis convaincu qu'il n'y a pas eu, depuis l'époque où la découverte de l'Amérique a changé la face du monde économique, une révolution aussi rapide et aussi radicale que la révolution économique à laquelle nous assistons et dont nous recueillons les bienfaits, très souvent sans nous en douter et sans y applaudir. Le propre de la nature humaine est d'accepter le bien comme une chose due, et de le regarder comme un fait tout naturel; dès que la moindre gêne survient, on la sent péniblement et l'on s'en plaint avec amertume.

De nos jours, la richesse augmente dans toutes les sociétés civilisées, le commerce se développe avec une rapidité que les siècles antérieurs paraissent n'avoir jamais connue. Le capital s'accroît, les salaires tendent avec une grande rapidité à s'élever, le prix des choses, suivant leur nature, se maintient au même niveau ou se modifie, soit en baisse, soit en hausse. Cette révolution a des causes diverses. Parmi les plus importantes, je place le progrès de la science appliquée à l'industrie et l'application de la vapeur aux transports par eau et par terre. Je voudrais en quelques mots vous indiquer l'influence puissante qu'exercent sur le prix des choses les voies de communication perfectionnées. Le coût du transport est un élément très important du prix de vente

d'une marchandise. Supposez un produit quelconque dans un lieu quelconque valant 10 francs; supposez aussi qu'on ne puisse pas l'employer utilement quand il dépasse 20 francs, c'est-à-dire quand le prix de vente est double du prix au lieu de production.

Si les frais de transport s'élèvent à 1 franc par kilomètre, vous pourrez transporter le produit à 10 kilomètres au plus; et s'il n'existe qu'une route partant du lieu de production, il pourra s'établir des usines employant ce produit sur une longueur de 10 kilomètres, les plus rapprochées travaillant dans de bonnes conditions, les plus éloignées dans des conditions moins favorables. Au lieu d'une route, mettez-en deux, trois, le même phénomène s'accomplira sur deux, trois lignes.

Si, au lieu de 1 franc par kilomètre, le prix de transport de l'unité par chemin de fer s'abaisse à 25 centimes, c'est-à-dire dans la proportion de 4 à 1, le produit pourra être porté à 40 kilomètres : vous aurez quadruplé la longueur de chacune des lignes sur lesquelles les usines pourront s'établir.

Supposez qu'il y ait des routes dans toutes les directions, le rapport ne sera plus celui de 1 à 4, mais celui du carré de 1 au carré de 4, c'est-à-dire le rapport de 1 à 16. Le produit pourra, grâce à l'abaissement du prix de transport, se placer sur un marché seize fois plus grand.

Tel est le résultat général et théorique que l'économie des transports peut procurer à l'industrie.

Qu'en arrivera-t-il? Il pourrait se faire que le prix s'abaissât dans la proportion de 4 à 1; dans ce cas, le profit tout entier serait pour le consommateur. Mais ce n'est pas ce qui arrive ordinairement.

En donnant au marché une surface seize fois plus grande, on augmente le nombre des consommateurs. Or, l'augmentation de la demande conduit au renchérissement. Il y aura donc un double effet : diminution du prix de transport qui agrandira le marché, stimulera la consommation, et augmentation de la demande qui stimulera la production et empêchera la valeur du produit de baisser de toute l'économie réalisée dans le transport. Le premier effet est favorable au consommateur, le second au producteur. Tous deux, d'une manière ou de l'autre, stimulent l'industrie et contribuent à l'accroissement de la richesse. Dans quelle proportion? C'est affaire de détail. Il peut même arriver que le produit renchérisse si le nombre des consommateurs augmente considérablement, sans que l'avantage économique pour le pays cesse d'exister.

Aussi je regarde la création des voies perfectionnées comme étant une des principales causes de l'accroissement de la richesse depuis cinquante ans.

En 1865, le capital engagé dans les chemins de fer, sur toute la surface du globe, était estimé à 45 milliards de francs environ. A la fin de 1876, on estimait le même capital à 81 milliards. Ainsi, dans une période d'un peu plus de dix ans, 36 milliards de francs ont été économisés, capitalisés et appliqués à la construction des chemins de fer, et cela sans que les autres branches de la production cessassent d'être alimentées de capitaux. C'est qu'il y a aujourd'hui une formation de capitaux beaucoup plus considérable qu'autrefois.

Un statisticien fort distingué, M. Engel, calculait, il y a quelque temps, que l'économie réalisée sur le prix des objets transportés correspondait presque

exactement au capital engagé dans la construction des chemins de fer; il en concluait que les chemins de fer s'étaient, en quelque sorte, nourris d'eux-mêmes; que l'économie qu'ils avaient procurée avait créé l'épargne, et que cette épargne était devenue le capital qui avait servi à construire de nouveaux chemins de fer. Sous cette forme, la proposition est trop absolue, parce que la réduction des frais de transport ne se traduit pas tout entière, comme nous l'avons dit, en économie pour la consommation; mais il est certain que, tant par cette économie que par la production plus considérable qu'ils ont sollicitée et facilitée, les chemins de fer ont contribué à l'augmentation du capital des nations civilisées et à la formation de nouvelles entreprises.

Ces 81 milliards ont servi à doter le monde d'une quantité de chemins de fer qui, d'après une statistique s'arrêtant au mois de décembre 1876, s'élève à 309,000 kilomètres en exploitation, un peu plus de sept fois et demie le tour de la terre à l'équateur. Sur ces 309,000 kilomètres, il y en a 168,000 en Europe et 141,000 en Amérique. Il est intéressant de suivre concurremment la manière dont le réseau ferré s'est développé dans les deux mondes. Les États-Unis ont commencé un peu avant les autres peuples, l'Angleterre a suivi de très près, la France a été plus tardive. Depuis cinquante ans, les deux mondes se sont suivis de très près.

A titre de simple renseignement, j'ai dressé, avant la séance, la courbe de cette concurrence entre l'Europe et l'Amérique. Depuis 1860, l'Europe a pris le pas sur l'Amérique; mais le nouveau monde nous serre de très près. Chose remarquable! Voir un peuple de 40 millions d'habitants faire ainsi équilibre à une population de 320 millions d'hommes. Il est vrai que le peuple américain avait un intérêt non seulement économique, mais politique de premier ordre, à relier entre elles les diverses parties de son vaste territoire.

Ce n'est pas indéfiniment qu'on créera de grands réseaux de chemins de fer dans le monde; un jour viendra où cette œuvre, que nous poursuivons en ce moment, sera à peu près accomplie, où il n'y aura plus que des détails à ajouter à l'ensemble et à entretenir. Nous ne sommes pas encore arrivés à ce jour. Vous n'avez, pour vous en convaincre, qu'à jeter les yeux sur la courbe dessinée sur ce tableau et qui mesure, pour le monde entier, de cinq ans en cinq ans, les progrès accomplis. Non seulement, depuis 1840, le mouvement ne s'est pas ralenti, mais la courbe, vous le voyez, a une forme parabolique qui indique une progression. Nous pouvons donc encore, en toute tranquillité, nous occuper des progrès des chemins de fer; nous ne sommes pas au jour où le monde aura épuisé la série des constructions utiles.

Les chemins de fer sont répartis sur la surface du globe d'une manière très inégale. L'Europe et l'Amérique en possèdent la plus grande partie, et, sur le territoire même de ces deux parties du monde, la répartition est très inégale.

Parlons d'abord de l'Europe. En plaçant une carte hypsométrique de l'Europe à côté d'une carte des chemins de fer européens, on est frappé, au premier coup d'œil, des rapports qui existent entre l'une et l'autre; et l'on peut dire, d'une manière générale, que la densité du réseau ferré est en raison inverse de l'altitude. Si, au lieu d'une carte hypsométrique, je mettais devant vous une carte de la densité de la population, les rapports seraient encore plus

étroits, et on verrait presque partout les chemins de fer groupés en raison directe de la population. Il doit en être ainsi : les hommes font les chemins de fer en raison de leurs besoins et de la facilité qu'ils ont à les construire.

La même cause produit ce double effet. Les chemins de fer se créent d'abord là où il y a le plus de besoins à satisfaire, et il y en a beaucoup là où il y a beaucoup d'hommes vivant sur le même sol ; il faut transporter ces hommes, premier point. Ce n'est pas au hasard que les hommes se groupent dans une contrée, c'est parce qu'ils y trouvent du travail et qu'ils y créent la richesse. Les produits de leur industrie : il faut les transporter, second point. Aussi remarque-t-on que c'est surtout dans les vallées et dans les régions houillères que les réseaux sont le plus serrés.

Donc là où il y a beaucoup de travail, de produits, d'hommes, le réseau des chemins de fer est très serré. C'est là, en effet, que s'élaborent, avec une circulation active, ces capitaux sans cesse grossissant qui permettent ensuite d'aller successivement porter le bienfait des voies perfectionnées dans les régions ingrates. A l'aide des capitaux formés par les groupes d'hommes vivant dans les régions favorisées, qui sont surtout les plaines, on fait monter les voies ferrées sur les plateaux, on leur fait traverser les montagnes au moyen de tunnels.

Nous sommes sortis aujourd'hui de la première période : le grand réseau des plaines de l'Europe centrale et occidentale est à peu près achevé. Nous sommes entrés dans la seconde période et, sur certains points, nous avons attaqué avec une grande énergie les difficultés, au col de Fréjus, au Brenner, au Saint-Gothard. D'autre part, nous travaillons avec les capitaux des contrées riches, à doter les régions pauvres de lignes secondaires, qui seront les sous-affluents des grandes rivières.

Ce que nous proposons à vos études, c'est l'examen des points principaux où à l'aide de la richesse déjà formée, il y aurait intérêt à établir des communications reliant des réseaux ou des pays aujourd'hui isolés.

Parmi les régions déshéritées en Europe, les Alpes figurent dans les premiers rangs. Elles se marquent sur la carte des chemins de fer par un vaste espace qui est presque entièrement blanc, et que cependant quelques types traversent déjà. Vous pourrez étudier les autres lignes projetées, telles que celles du Simplon, du mont Blanc, du mont Genève, du col de Tende.

En Asie, l'Inde et la Chine, qui sont avec l'Europe occidentale les deux régions où sont groupés le plus grand nombre d'hommes (car dans ces trois régions vivent à peu près les deux tiers des hommes qui peuplent la terre), l'Inde et la Chine sont entièrement séparées du grand réseau européen. On songe à relier ces mondes entre eux, ou du moins à relier l'Inde à la Russie par le Grand-Central-Asiatique. Il y a quarante ans, un pareil projet eût été un rêve ; aujourd'hui c'est une idée qu'on peut discuter sérieusement, qui a trouvé d'illustres nations et qui se réalisera quelque jour. Le réseau indien et le réseau européen sont assez importants aujourd'hui, pour que le désir de les joindre soit né, et les capitaux sont assez abondants pour ne pas reculer devant des entreprises qui auraient étonné nos pères. N'est-ce pas avec les capitaux européens qu'on a percé l'isthme de Suez ?

Je ne veux pas discuter les questions à l'ordre du jour; je voulais seulement ouvrir la discussion et je laisse la place à d'autres orateurs.

M. LE PRÉSIDENT. J'interromps un moment la discussion pour vous lire l'ordre de nos travaux ⁽¹⁾.

Le Congrès est divisé en six Sections, qui sont appelées à se réunir le matin à neuf heures, au pavillon de Flore (Tuileries).

MM. SAVARY, président de la 1^{re} Section.

FOUCHER DE CAREIL, président de la 2^e Section.

WILSON, président de la 3^e Section.

LEBAUDY, président de la 4^e Section.

DELIGNY, président de la 5^e Section.

Jules PETIT, président de la 6^e Section.

Ce sont là des présidents provisoires; les Sections choisiront elles-mêmes leurs présidents définitifs.

Nous avons un banquet jeudi prochain; ceux des membres qui désireraient y prendre part sont invités à s'inscrire au secrétariat.

L'ordre de nos travaux est fixé.

La parole est à M. Tisza.

M. TISZA, *président de la Commission hongroise*. Permettez-moi, Messieurs, de vous adresser quelques mots. Le Gouvernement hongrois a tenu, comme les autres, à répondre à l'appel des membres de la Commission d'enquête; il a pensé que les bases d'un gouvernement constitutionnel sont précisément de se tenir en rapport continu avec l'opinion; un gouvernement constitutionnel ne doit jamais s'isoler du public; il doit, au contraire, se mettre toujours en rapport avec lui, le questionner le plus souvent possible. Le Gouvernement hongrois, convaincu de cette vérité, m'a chargé de souhaiter, en son nom, la bienvenue à la Commission; je dois vous adresser, en outre, Messieurs, mes remerciements personnels pour l'honneur que vous avez bien voulu me faire en me désignant pour siéger au Bureau. (Très bien! et applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Quelqu'un demande-t-il la parole sur la première question? Elle est ainsi conçue : **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue des relations internationales.**

M. CÉRÉSOLE. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Cérésolé pour entretenir l'assemblée des **Travaux du chemin de fer du Simplon**.

M. CÉRÉSOLE (Suisse). C'est à la demande trop bienveillante de notre honorable et illustre Président que je prends la parole. Je chercherai à vous dire, en

⁽¹⁾ Voir plus haut, p. 19, le détail de l'ordre des travaux du Congrès.

quelques mots, où en est en ce moment la question du percement du Simplon, qui est celle du raccordement le plus direct du réseau des chemins de fer français et des chemins de fer suisses avec les chemins de fer italiens.

Messieurs, je dois dire que l'entreprise du chemin de fer du Simplon a été trop longtemps considérée comme une concurrence à celle du Saint-Gothard. Vous savez que l'Allemagne et l'Italie se sont unies pour l'achèvement du réseau suisse en contribuant, par une subvention considérable, à entreprendre ce grand travail qu'on appelle le chemin de fer du Gothard. L'Italie a donné pour le Gothard 45 millions de francs; l'Allemagne, qui était alors la Confédération de l'Allemagne du Nord, a donné 20 millions; la Suisse, non pas la Confédération, mais les cantons suisses intéressés, 20 millions.

Cette entreprise, Messieurs, a débuté sous les plus brillants auspices; elle a eu cependant ses jours d'angoisse et de revers; des ingénieurs de premier ordre, des hommes d'État éminents, s'étaient mis à sa tête, et cependant un jour est venu où on s'est aperçu que, sur un devis total de 180 millions, on s'était trompé de 102 millions. Ces 102 millions on les cherche encore; on est arrivé à les réduire en augmentant les rampes, en diminuant le rayon des courbes, en cherchant mille moyens qui, je l'espère, seront fructueux, mais dont l'efficacité n'est pas encore démontrée. En somme, on a réduit ces 102 millions à 40, et ces 40 millions, en ce moment même, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse cherchent à les réunir.

Je ne crains pas de dire ici, Messieurs, moi qui appartiens à une partie de la Suisse qui n'est pas intéressée à la construction de la ligne du Gothard, que je souhaite à mes compatriotes que leurs efforts soient couronnés de succès; nous ne cherchons pas la ruine des autres, nous ne cherchons pas à discréditer une grande entreprise, nous ne cherchons pas l'humiliation d'hommes de talent qui ont voulu attacher leur nom à une grande œuvre; mais ce que nous demandons, c'est que, à côté de cette grande œuvre entreprise peut-être imprudemment, on laisse aussi la place au soleil à une autre œuvre, commencée plus modestement, qui n'a pas reçu 45 millions de l'Italie et 20 millions de la Prusse : je veux parler du Simplon.

Qu'est-ce que le Simplon? Je vais vous le dire. Vous vous souvenez, Messieurs, de l'impression que vous a laissée ce bassin du lac de Genève, de cette vallée du Rhône, sorte de tranchée ouverte par la nature au milieu des montagnes qui paraissent inaccessibles.

Je puis dire que, du lac de Genève jusqu'au pied du Simplon, la vallée du Rhône s'élève d'une manière en quelque sorte insensible, ce qui fait que nous avons pu construire, depuis le lac jusqu'au pied même du Simplon, à l'entrée du tunnel, que nous espérons bien voir percer un jour, un chemin de fer qui n'a pas plus de 15 p. o/o de pente dans le parcours le plus rapide. À l'entrée du tunnel, la cote est de 710, c'est-à-dire 400 mètres environ plus bas que le Gothard.

De là, sortant par les plaines de l'Italie, à Issel, le tracé côtoie la route que Napoléon I^{er} avait faite.

Là, il y a 12 kilomètres relativement difficiles; nous arrivons ensuite dans la plaine piémontaise, où la ligne doit se raccorder avec le réseau italien. Le

Gouvernement italien vient de saisir le Parlement d'un projet de loi d'ensemble sur la construction des chemins de fer, et dans lequel figure le chemin de fer d'accès méridional du Simplon, depuis Gozzano, tête de ligne au nord, en passant par Novarre.

Si, comme nous l'espérons, le Parlement nous autorise à construire, nous rencontrerons l'appui le plus sérieux et le plus énergique. Dans le nord de l'Italie, cette ligne se construira dans un délai très rapproché, et le Simplon sera alors dans la situation que voici : du côté nord, la locomotive arrive jusqu'à l'entrée même du tunnel; du côté sud, les Italiens nous tendent la main.

Je puis donc dire, comme président du Comité de direction du chemin de fer du Simplon, que nous avons parcouru la voie absolument inverse de celle qu'ont parcourue les hommes distingués qui sont à la tête de la compagnie du Gothard.

Au Gothard, Messieurs, on a tout d'abord attaqué le tunnel; à l'origine, on ne s'est préoccupé que du tunnel; on s'est dit : « Nous avons 14,900 mètres à percer dans le roc, et nous évaluons ce travail à 4,000 francs le mètre courant; il nous faut employer pour ce tunnel des moyens exceptionnels. » L'air comprimé, et tous les procédés qu'on avait déjà expérimentés dans la construction du tunnel du mont Cenis, n'étaient pas assez bien connus. C'est donc sur ce point, avant tout, que s'est concentrée l'attention des hommes si distingués qui se sont occupés du Gothard.

Le tunnel qu'on construit en ce moment, et qui, d'après le cahier des charges, doit être terminé pour le 1^{er} octobre 1880, sera certainement achevé à cette époque, et ce sera à peu près la seule chose sur laquelle on ne se sera pas trompé. Il reste encore les accès du tunnel, tout en spirale, dans la vallée de la Reuss, dans des sites tout à fait extraordinaires, et où le terrain offre des résistances qu'on n'avait encore rencontrées nulle part. C'est à cet endroit, sur ce parcours, qu'on s'est trompé des 102 millions dont je vous ai parlé, et qui sont maintenant réduits à 40.

Quant à nous, nous avons cherché précisément à résoudre cette première partie du programme, nous avons ouvert l'accès de la Suisse; les Italiens vont en faire autant du côté de l'Italie; nous attendons maintenant, de la part de la France et de celle de l'Italie, cet appui que ces deux grandes nations n'ont jamais refusé à de grandes œuvres, surtout quand ces œuvres sont des œuvres de civilisation. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Messieurs, le Congrès a reçu le projet d'une **Convention internationale pour les transports par chemins de fer** opposé au projet allemand porté à Berne en 1878, et soumis au Congrès international de 1878, tenu à l'Exposition universelle de Paris.

Ce contre-projet a pour auteur M. Joly-Gauthier, ancien négociant, directeur du Syndicat des commerçants en matière de transports.

Ce contre-projet de M. Joly-Gauthier sera renvoyé à la 4^e Section. (Adhésion.)

M. JOLY-GAUTHIER. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. Vous avez la parole.

M. JOLY-GAUTHIER. Messieurs, la Commission exécutive a ordonné l'impression du projet de Convention de Berne. Ce projet, nous sommes parvenus à nous le procurer avec beaucoup de difficultés, et nous avons reconnu qu'il était confus, diffus, et qu'il nuisait aux intérêts du transport national. De plus, nous avons vu que ce projet relatait les dispositions des chemins de fer allemands, et qu'il n'était nullement dans les idées ni dans le tempérament de notre pays, non plus que dans les habitudes de nos commerçants.

En conséquence, et dès l'instant que le projet de Convention de Berne est imprimé, je demande que, parallèlement, vous ayez l'obligeance de voter l'impression du mien, afin que vous puissiez comparer lequel des deux convient le mieux, non seulement au transport national, mais aussi au transport international.

Je fais appel, sur ce point, à l'équité des membres étrangers qui composent le Bureau. (Mouvements divers.)

M. LE PRÉSIDENT. Aux termes des articles 4 et 5 du règlement, la question de l'impression d'un mémoire tel que celui qui vient de m'être remis par M. Joly-Gauthier ne peut être tranchée qu'après que la Section en aura délibéré. — Je ne fais en ce moment qu'appliquer les prescriptions du règlement. (Très bien!)

M. JOLY-GAUTIER. Je demande à faire une observation.

Nous ne connaissions pas le règlement que vient d'invoquer M. le Président: il a été distribué seulement dans les premiers jours de juillet; je demande donc le contre-projet que nous avons rédigé ne soit pas ainsi mis de côté, et je prie le Congrès de vouloir bien en voter l'impression.

Vous devez comprendre, Messieurs, qu'un règlement émanant de l'Administration, sans signature, ne peut avoir force de loi. J'insiste donc de nouveau pour qu'il soit statué sur ma proposition.

M. LE PRÉSIDENT. Messieurs, je vais consulter l'assemblée sur le renvoi du mémoire à la Section, eu égard aux articles du règlement qui n'est pas signé, il est vrai, mais qui a été rédigé par les personnes qui se sont le plus occupées de l'installation du Congrès. Il était d'ailleurs, je crois, absolument nécessaire de prendre quelques dispositions relatives à l'ordre des délibérations; il n'était pas possible de ne fixer aucune règle. (Très bien! très bien!)

M. JOLY-GAUTIER. Oui! mais vous n'aurez pas la contre-partie, puisque vous aurez entre les mains le projet de Convention de Berne, et que vous n'aurez pas mon contre-projet. Vous ne pourrez donc pas délibérer en connaissance de cause.

M. CÉRÉSOLE (Suisse). J'ai l'honneur de faire au Congrès la proposition que voici: C'est que le Congrès, confirmant l'œuvre de ses initiateurs, si intelligemment et si heureusement conduite jusqu'à présent, adopte comme sien le règlement que nous avons sous les yeux et que, conformément aux articles 4 et 5 de ce règlement, le contre-projet de M. Joly-Gautier soit renvoyé à la Section à laquelle il appartient. (Très bien!)

M. JOLY-GAUTIER. Mais il ne sera pas imprimé!

M. LE PRÉSIDENT. Vous venez d'entendre, Messieurs, la proposition faite par M. Cérésolle; je vais mettre aux voix cette proposition.

(L'assemblée, consultée, adopte la proposition.)

Je constate que le règlement vient d'être confirmé par le vote de l'assemblée. En conséquence, le contre-projet est renvoyé à la 4^e Section, qui aura à statuer.

La parole est à M. Cotard.

M. COTARD. Messieurs, M. Levasseur vient de vous montrer avec une grande clarté que l'étendue totale des chemins de fer qui sillonnent le globe est répartie à peu près également entre l'Amérique et l'Europe. Mais les Américains ont été beaucoup plus hardis que nous : ils ont exécuté une ligne d'une longueur énorme, celle du Pacifique, qui va de New-York à San-Francisco, d'un océan à l'autre, et ils se proposent d'en construire de nouvelles.

Je me propose, Messieurs, de vous parler d'une ligne qui, par ses dimensions, par sa longueur, serait comparable à celle que je viens de citer : je veux parler de celle dénommée par M. de Lesseps lui-même, avec qui je me suis occupé de ce projet : **Ligne du chemin de fer Central-Asiatique.**

Pour l'exposé que je vais avoir à vous faire, je fais encore appel à la grande autorité de M. Levasseur qui m'a précédé à cette tribune.

Les parties du monde les plus peuplées sont l'Europe et l'Inde. Ces deux contrées possèdent plus de la moitié de l'étendue totale des chemins de fer existant dans le monde. Ce sont deux grands réseaux qui se trouvent placés d'une façon relativement voisine et auxquels il ne manque qu'une jonction, qui peut être considérée comme petite par rapport à leur étendue totale.

La distance qui sépare Orenbourg de Peschawer est de 3,800 kilomètres. Orenbourg est le point le plus avancé vers l'est du réseau européen.

D'autre part, les chemins de fer indiens arrivent jusqu'à Peschawer, qui est la limite nord-ouest des possessions de l'Angleterre.

On se fait souvent illusion, en regardant des cartes de différentes projections, sur la ligne la plus courte allant de Paris, ou Londres, par exemple, à Calcutta.

La route du canal de Suez et de la Méditerranée a habitué l'esprit à penser que cette voie est la plus courte; si on tire, à vol d'oiseau, une ligne droite partant de Londres pour aboutir à Calcutta, on voit que cette ligne ne passe pas du côté de la Méditerranée, mais beaucoup plus au nord. Elle passe par Amsterdam, par Berlin, ne descend pas beaucoup au-dessous de Moscou, traverse la mer Caspienne à côté de la mer d'Aral et arrive, à travers les monts Himalaya, à Calcutta. Ce sont donc les tracés russes qui se rapprochent le plus de la ligne droite.

Il y a déjà longtemps qu'on s'occupe des communications avec l'extrême Orient. Avant que le canal de Suez fût ouvert, les Anglais s'étaient occupés de la ligne de l'Euphrate. Cette ligne part d'Alexandrette pour se rendre à Bassora, sur le golfe Persique. Ce projet est très intéressant et aurait pu être

exécuté depuis longtemps par les Anglais ; néanmoins, au point de vue des grandes communications internationales par voie de terre, il donne lieu à quelques critiques.

Alors même qu'il existerait une ligne d'Alep au golfe Persique, il faudrait encore un service de bateaux à vapeur installé d'une part sur la Méditerranée, et d'autre part sur le golfe Persique, pour aller jusqu'à Curratchée, dans les Indes.

Or, cette concordance des bateaux est assez difficile à obtenir, et il y aurait beaucoup de temps perdu. D'ailleurs, les bateaux ne serviraient guère qu'aux voyageurs, attendu que, pour les marchandises, il sera toujours plus simple d'éviter deux débarquements en passant par le canal de Suez.

Quoi qu'il en soit, si l'on exécutait cette ligne de l'Euphrate, il faudrait la compléter d'une autre ligne qui irait jusqu'à Scutari, en face de Constantinople.

Il y a plusieurs projets de chemins de fer en Anatolie ; les uns vers le golfe Persique, les autres plus au nord, jusqu'à Trébizonde, dans la direction de la Perse.

Tous ces projets donnent lieu à des lignes très étendues à travers des contrées peu connues ; sans parler de la Turquie d'Asie, la Perse et l'Afghanistan sont des pays très difficiles au point de vue des déserts qui s'y rencontrent. Il y a de plus le passage du Bosphore qui existera toujours. Un pont serait très difficile à faire ; et puis, si, étant au golfe Persique, on veut prolonger la ligne jusque dans l'Inde, il faudrait traverser le Béloutchistan. C'est un pays où l'on ne trouve qu'une faible population et, de plus, la mer est là, qui tient lieu provisoirement de communication.

La ligne du Central-Asiatique, au contraire, est en plein continent ; c'est une ligne qui confine au centre de l'Asie et qui sera appelée à profiter des avantages attachés aux nouvelles voies établies dans des contrées absolument privées de toute communication. Il faut signaler encore la ligne qui passe par le Caucase. L'une des extrémités du réseau russe arrive à Wladikawkas, au nord de la chaîne du Caucase. La traversée du Caucase est difficile ; mais on est habitué aujourd'hui aux passages des montagnes et cette ligne se fera certainement, de façon que les lignes russes pourront arriver jusqu'à Tiflis.

Si la Russie, en prolongeant son chemin de fer de Tiflis, arrive jusqu'à la frontière de la Perse et que des arrangements avec la Perse permettent de le prolonger jusqu'à Téhéran, ce sera un chemin de fer important fait dans la direction de l'extrême Orient. Mais, pour arriver à l'Inde, il y aura à traverser toute la partie déserte de la Perse et l'Afghanistan. On rencontre dans ce pays des populations indisciplinées et la traversée de déserts remplis de dunes de sables.

En Russie, on a encore parlé d'un tracé plus direct que celui que j'indique ; c'est une ligne qui, au lieu de partir d'Orenbourg, partirait de Saratoff et irait directement par Khiva, en suivant l'Amou-Daria jusqu'à la frontière afghane et anglaise.

La question s'est éclaircie depuis quatre ou cinq ans en Russie, et ce tracé est à peu près abandonné. On sait que la mer d'Aral laisse autour d'elle des

marais et des dunes sans solidité, de sorte qu'il convient de s'éloigner assez de cette mer pour trouver un terrain suffisamment solide.

La route de poste qui vient d'Orenbourg longe la mer d'Aral. Il y a, sur une longueur de 60 à 80 kilomètres, deux ou trois stations de poste au milieu des dunes et l'on raconte que les voyages en voiture sont absolument décourageants tant ils sont pénibles; c'est à cette partie des terres situées près de la mer d'Aral et où se trouvent ces stations qu'on a donné le nom de Kara-Koum, c'est-à-dire sables noirs. De là, la réputation faite à ce pays d'être absolument infranchissable pour un chemin de fer. Lorsqu'on s'éloigne, au contraire, de la mer d'Aral, le terrain devient plus ferme et présente des conditions favorables, au point de vue de la solidité du terrain et des ressources nécessaires à l'établissement et à l'exploitation du chemin de fer.

La ligne projetée, partant d'Orenbourg, sort des monts Ourals à Orsk, franchit les steppes de Turgaï et se dirige vers Tachkend, sur le versant ouest des montagnes du Karatau. Ces montagnes sont peu élevées, et on y a découvert des mines de charbon. Cette partie de la ligne, comprise entre Orenbourg et Tachkend, présente un développement d'environ 2,000 kilomètres. Tachkend est déjà une grande ville; c'est un centre important pour le commerce qui vient de la Chine.

De Tachkend à Samarkande et à Balk, il y a une autre portion d'un millier de kilomètres un peu plus difficile, mais seulement dans quelques passages entre les vallées du Sir-Daria et du Zer-Afchane. Restent 800 kilomètres jusqu'à Peschawer, et c'est là que sont concentrées toutes les difficultés de la ligne. Il s'agit de la traversée de l'Indou-Kouch, qui est à l'extrémité des monts Himalaya. C'est une montagne très élevée; les cols de passage y varient entre 3,000 et 3,500 mètres. Il ne faut pas s'effrayer outre mesure de cette hauteur, attendu que la limite des neiges, dans ces pays, est environ de 1,000 mètres au-dessus de ce qu'elle est dans les Alpes et dans les Pyrénées.

Il convient d'ajouter que les plateaux de l'Asie sont beaucoup moins abrupts que les montagnes des Alpes. Il y a environ 300 kilomètres de chaque côté pour atteindre graduellement cette cote de 3,000 mètres.

Sur 300 kilomètres de parcours, avec des pentes ayant, en moyenne, une dizaine de millimètres par mètre, on peut arriver au faite; cela n'a donc rien d'excessif.

En tout cas, si l'on compare les difficultés que ce chemin de fer présenterait avec celles qu'ont surmontées les Américains pour le Pacifique, on est étonné seulement d'une chose, c'est qu'il ne soit pas encore fait, attendu que la ligne qui réunit le réseau de l'Amérique du Nord à San-Francisco avait 3,000 kilomètres et traversait des pays autrement inhospitaliers, et au milieu de populations absolument insoumises.

La ligne avait à traverser, sur tout son parcours, des plateaux élevés de 2,000 mètres au-dessus du niveau de la mer. On se trouvait sous le climat le plus rigoureux, au milieu des neiges, et dans des conditions si difficiles qu'il a fallu, sur plusieurs centaines de kilomètres, couvrir la voie avec des galeries en bois, pour la mettre à l'abri des avalanches.

Cette ligne, qui a cependant été construite avec une rapidité extraordinaire,

a été entreprise pour réunir une mer à une autre. Dans le cas qui nous occupe, ce sont plus que des mers qu'il s'agit de réunir, ce sont des continents, des mondes entiers; c'est une population de 300 millions d'habitants d'un côté, et de 200 millions de l'autre.

Si donc on rencontre des difficultés un peu grandes à Indou-Kouch, c'est peu de chose relativement à l'étendue de la ligne. Il y a quelques tunnels à faire, mais on en a déjà fait plusieurs entre la France et l'Italie, et l'on commence à s'habituer à ces grandes œuvres. Certainement la traversée de l'Indou-Kouch n'est pas impossible.

Je voudrais, Messieurs, sans prolonger trop cette discussion, donner en quelques mots l'idée du coût de cette ligne et de son produit probable.

Il convient d'estimer les 2,000 premiers kilomètres à 150,000 francs, les 1,000 suivants à 200,000 francs, et, enfin, les 800 derniers à 375,000 francs.

Avec ces chiffres, on arrive à environ 800 millions. Si on ajoute les intérêts d'argent pendant une période de huit ans nécessaire pour construire le chemin de fer (c'est plus de temps que les Américains n'en ont employé), on trouve 160 millions de francs d'intérêts, ce qui suppose que la ligne ne rapportera rien avant son achèvement total. Il s'agit donc de 1 milliard environ, ce qui donne une moyenne de 265,000 francs par kilomètre pour tout le parcours.

Au point de vue du produit, cette ligne est assurée d'un transit considérable. Malgré toutes les difficultés, les craintes qu'inspire un voyage en mer, l'ennui de se séparer du monde pendant plusieurs mois de navigation, il y a aujourd'hui 80,000 voyageurs qui passent tous les ans par le canal de Suez.

S'il y avait un moyen d'aller à Calcutta en onze jours au lieu de trente, que l'on met par bateau, ce nombre de voyageurs augmenterait dans une proportion rapide.

Le chiffre de onze jours est un maximum, attendu qu'il ne correspond qu'à une vitesse de 40 à 41 kilomètres à l'heure.

Avec l'amélioration des wagons-lits, onze jours de voyage ne sont pas une fatigue.

Tous ceux qui auront besoin d'aller dans les Indes prendront de préférence le chemin de fer.

On peut donc compter, avec l'accroissement à prévoir, sur 100,000 voyageurs, qui, à 11 centimes le kilomètre, donneront 11,000 francs de recette.

Quant aux marchandises, il est bien difficile d'arriver à un compte précis; mais on sait, par expérience, que les marchandises finissent toujours par prendre la voie la plus courte. Le canal de Suez n'a guère dérivé encore que 25 p. 0/0 du commerce total existant entre l'Occident et l'Orient; la progression très importante qu'il y a dans le trafic du canal de Suez est loin d'être à sa fin, et il n'est pas impossible de supposer qu'avant dix ans le transit aura doublé; et une grande partie des marchandises qui viendront du nord et de l'ouest de l'Inde pour aller dans le centre de l'Europe, aura avantage à prendre la voie ferrée. En supposant que 5 p. 0/0 seulement du transit total prenne le chemin de fer, ce seront 300,000 tonnes qui, au prix très bas de 6 cen-

times, donneront 18,000 francs par kilomètre, qui, avec les 11,000 francs indiqués plus haut pour les voyageurs, donneront une recette de 29,000 francs. Si on y ajoute une subvention postale d'au moins 1,000 francs, on arrive à 30,000 francs. Il faut ajouter à ce chiffre le produit du transit entre la Russie et l'Asie centrale proprement dite, et qui atteint 100,000 francs, soit, à 6 centimes, 6,000 francs, qui, avec certains transports pour le compte des Gouvernements et le mouvement des voyageurs dans cette contrée, donnent un total de 40,000 francs par kilomètre, ou 20,000 francs de recette nette, rémunérant à 7 1/2 p. o/o les 265,000 francs du capital indiqué plus haut.

En résumé, cette ligne se trouve, premièrement, dans des conditions d'exécution relativement faciles; certainement, si l'on prenait dans beaucoup d'autres parties du globe une étendue pareille de 3,800 kilomètres, on y trouverait une moyenne de difficultés supérieure à celle de ce tracé. De plus, cette ligne est assurée d'un revenu important, et je me demande quelles sont les lignes, parmi celles sur lesquelles l'industrie cherche à se porter en ce moment, qui pourraient atteindre, de bien longtemps, un rendement semblable.

Cette ligne est appelée à produire un changement considérable dans les relations de l'Europe avec les Indes. A tous les points de vue, quand il ne faudra plus que onze jours pour aller à Calcutta, bien des gens n'hésiteront pas à dépenser les 1,000 ou 1,500 francs nécessaires au voyage pour pouvoir se rendre dans ces contrées éloignées. Ce chemin de fer est donc appelé à donner satisfaction aux besoins les plus pressants du commerce et des communications internationales.

Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de parler de cette ligne de chemins de fer, qui se présente, le Congrès le reconnaîtra, comme une des plus intéressantes; elle est appelée à réunir des populations qui représentent ensemble 500 millions d'habitants, et à raccorder des réseaux dont l'étendue n'est pas inférieure à 150,000 kilomètres. C'est là, ce me semble, une question qui doit, entre toutes, attirer l'attention d'un Congrès international. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Charles Baum.

M. Charles BAUM. Messieurs, je vous demande la permission de présenter quelques observations au sujet de la première question soumise à la discussion du Congrès. Je suis tout à fait de l'avis de M. Levasseur, qui a fait ressortir tout à l'heure l'intérêt que présentent le rapprochement des peuples et le développement du trafic international. Je crois seulement qu'il y a un classement à faire entre les diverses lignes de chemins de fer appelées à amener ce rapprochement des peuples, et que toutes ne sont pas d'une égale importance. Parmi les chemins de fer indiqués dans le rapport de la 1^{re} Sous-Commission, il en est dont la construction est urgente; il en est d'autres, au contraire, dont la construction me semble être une question d'un avenir plus ou moins éloigné: c'est sur ces dernières lignes que je désirerais appeler un instant votre attention.

M. Cotard vient de vous entretenir de la ligne du Central-Asiatique. Le

projet qu'il a défendu est celui que l'on appelle, en général, « projet de MM. de Lesseps et Cotard ». Plusieurs projets ont déjà été élaborés en vue de réunir l'Europe aux Indes et à la Chine. Nous citerons parmi les principaux, d'abord celui dont vous a parlé M. Cotard ; puis celui de M. Baranowski, celui de M. Richthoffen, celui de M. Hochstetter, etc. Il serait trop long de définir ici le but que se proposent tous ces projets ; chacun d'eux, dans l'esprit de ses auteurs, est destiné à remplir un rôle déterminé. Une question très importante qu'il conviendrait de ne pas perdre de vue quand il s'agit d'une ligne telle que le Central-Asiatique, est la suivante : Quelles seront les conditions de l'exploitation de cette ligne ? quelle sera la nature et l'importance de son trafic ? quels seront les résultats de son exploitation ?

Admettons un instant que ce chemin de fer soit construit et mis en exploitation, et voyons quelles seront les difficultés pratiques que l'on aura à vaincre. Ainsi que le disait M. Cotard, le tracé traverse des pays incultes, inhospitaliers, des déserts arides. Il y a peu ou point d'eau ; s'il y a des gisements de houille ils ne sont pas exploités. Or, les deux éléments indispensables d'une exploitation économique d'un chemin de fer, les deux matières qui lui sont absolument nécessaires, sont la houille et l'eau. J'ignore si, à ce premier point de vue, le tracé qui relie l'est de l'Europe à l'Inde, en traversant les steppes du sud du Turkestan, réunit toutes les conditions nécessaires à une exploitation régulière et continue d'un chemin de fer.

J'ajoute qu'il y a un second élément, absolument indispensable à l'exploitation d'un chemin de fer, à savoir : la sécurité. La sécurité, dans ces pays, est-elle suffisante pour y permettre le transport des voyageurs et des marchandises ? Ces contrées sont peu habitées, et les habitants sont des nomades qui, en général, n'ont pas une très bonne réputation. De sorte que, étant données la situation et la nature des pays desservis par le Central-Asiatique, ces deux questions, essentielles à l'existence d'un service d'exploitation : d'une part, celle de l'alimentation des locomotives et des gares, en houille et en eau ; d'autre part, celle de la sécurité des transports effectués par le chemin de fer, ne me semblent pas pouvoir, dès aujourd'hui, recevoir une solution suffisante.

Un avenir immédiat ne peut pas nous donner une solution satisfaisante et pratique du problème. Cette solution appartient certainement à l'avenir. Mais à l'heure actuelle elle peut paraître un peu prématurée.

Je voudrais encore ajouter quelques mots au sujet du trafic probable de cette ligne. Vous savez, Messieurs, que pour chaque espèce de marchandise il existe une surface de territoire sur lequel elle se répand, un cercle dans lequel elle rayonne, mais qu'elle ne peut franchir que très rarement ; c'est-à-dire qu'en prenant la valeur de la marchandise au lieu de production, et en l'augmentant du tarif de parcours sur un certain nombre de kilomètres, on arrive à un prix tel que cette marchandise ne peut pas aller plus loin ; elle rencontre des produits concurrents venant d'un pays de production différent, ou amenés par la navigation ; en un mot, la sphère d'action et de débit d'un produit déterminé est limitée. Or, Messieurs, il s'agit ici, non pas de lignes de 400 ou 500 kilomètres, mais d'une ligne qui en aura 4,000 ou 5,000 ; or, je ne connais pas de marchandises, à l'exception de celles qui sont absolument pré-

cieuses, qui puissent supporter par chemin de fer un transport de 4,000 ou 5,000 kilomètres pour arriver jusqu'à Orenbourg ou Ekatherinenbourg et de là parcourir, pour se rendre à Saint-Pétersbourg, à Paris, etc., une distance à peu près égale encore. La navigation maritime enlèverait tous les transports en destination de l'ouest et du sud de l'Europe. C'est un des motifs qui me font supposer que le trafic du Grand-Central-Asiatique ne sera peut-être pas aussi brillant que M. Cotard le disait tout à l'heure. Dans tous les cas, je reconnais volontiers qu'il y a là une question d'avenir ; mais je ne crois pas qu'aujourd'hui le moment soit déjà venu de la résoudre.

Je demanderai encore, Messieurs, puisque l'on a comparé la construction du Central-Asiatique à celle de la ligne du Grand-Pacifique, la permission d'insister sur une différence qui existe entre ces deux lignes et que je crois essentielle. Lorsqu'il s'agissait de réunir New-York à la Californie, il y avait deux grands centres industriels et commerciaux, il y avait *les deux océans*, comme l'a si bien dit M. Cotard, entre lesquels on voulait créer une ligne de chemin de fer. Mais il y avait aussi une contrée intermédiaire qui, abstraction faite de la chaîne des montagnes Rocheuses, était un pays vierge, couvert de forêts, arrosé de nombreuses rivières, où l'eau et le bois comme combustible abondaient ; en outre, la terre y était très fertile. Vous savez tous qu'en Amérique le chemin de fer est venu traverser un pays absolument désert mais fertile, et qu'au fur et à mesure que la ligne était construite, la population venait s'établir et se grouper autour du chemin de fer. Là où, il y a dix ou quinze ans, il n'y avait pas de villes, il en existe aujourd'hui un grand nombre, très peuplées, très développées, aux abords de la voie ferrée. En d'autres termes, en Amérique, le chemin de fer du Grand-Pacifique a été le principal levier de la civilisation dans les pays qu'il traverse. On l'a construit sur un territoire inhabité, mais les émigrants venaient peupler et défricher immédiatement ses abords. Je doute qu'un pareil fait se produise dans les steppes de l'Asie centrale. Il n'y a pas là de terres fertiles, ce sont des sables ; il n'y a pas d'eau, mais d'immenses steppes qui sont brûlantes en été et glaciales en hiver, et qui ne sauraient pas, je crois, être comparées aux plaines fertiles de l'Amérique.

J'aurais encore un mot à dire au sujet des **Passages de chemins de fer dans les Alpes**. Aujourd'hui il y a trois de ces passages qui sont en exploitation : le Semmering, le Brenner et le mont Cenis. Prenons les recettes kilométriques de ces passages : celles du chemin de fer du mont Cenis n'atteignent pas actuellement 50,000 francs ; la recette kilométrique du Brenner et du Semmering se rapproche également de ce chiffre.

Or, ces trois passages constituent aujourd'hui les routes du trafic international du nord de l'Italie avec l'Autriche et le sud de l'Allemagne d'une part, et du nord de l'Italie avec le sud-est de la France d'autre part.

Le chemin de fer est, avant tout, Messieurs, un instrument de travail qui doit être en rapport avec les résultats à obtenir, qui doit être proportionnel au but qu'il est destiné à atteindre ; c'est un instrument coûteux ; et, partout où deux ou trois lignes ou réseaux de chemins de fer sont suffisants pour effectuer le transport et la transmission du trafic, en prévoir cinq ou six serait

une imprudence, alors surtout que le trafic est relativement faible et que les courants commerciaux ne sont pas d'une très grande intensité. Car une recette de 50,000 francs par kilomètre correspond à un trafic qui n'est pas très développé ; — si vous étudiez la ligne de Paris à Lyon et à Marseille, vous verrez que sur la section de Lyon à Marseille la recette s'élève à 207,000 francs par kilomètre. — Vous avez aujourd'hui, à travers les Alpes, trois passages de chemins de fer qui sont en exploitation ; deux autres qui sont en construction, ceux du Saint-Gothard et du Simplon ; et le rapport nous parle de trois nouveaux passages de chemins de fer à créer : d'une part, le percement du mont Blanc ; d'autre part, le chemin de fer par le mont Genève ; et enfin, le chemin de fer par le col de Tende. Or, je ne crois pas que l'importance actuelle du trafic international, dans les différents pays que ces lignes sont appelées à desservir, nécessite une dépense aussi considérable que celle entraînée par la construction de chemins de fer analogues à ceux du Saint-Gothard et du Simplon.

Vous savez, Messieurs, que dans ces passages le kilomètre coûte, en moyenne, entre 2 et 4 millions de francs ; la rémunération d'un tel capital ne peut pas être demandée aux produits de l'exploitation des lignes. Aussi ces passages n'ont-ils pu être construits qu'à l'aide des subventions allouées par les divers États intéressés à leur exécution. Je n'insiste pas sur ce point ; je voulais surtout montrer à l'assemblée qu'en présence des dépenses occasionnées par ces travaux très coûteux, et alors que dans un temps très rapproché il y aura quatre passages traversant les Alpes, et même cinq, en comptant celui de l'Arlberg...

UN MEMBRE. Et celui du Semmering ?

M. Charles BAUM... — Il faut y ajouter celui du Semmering, comme on me le fait observer, — il est utile de se demander si les capitaux engagés dans ces constructions coûteuses ne seraient pas éventuellement mieux, plus judicieusement et plus économiquement employés, dans l'intérêt du pays, ailleurs que dans l'établissement de nouvelles lignes traversant les Alpes. Ces lignes ont, certes, toutes, leur intérêt, mais un intérêt qui n'est pas en rapport avec les énormes dépenses à faire. Je serais en conséquence de l'avis que les trois nouveaux projets de lignes traversant les Alpes doivent constituer actuellement pour nous des questions d'un avenir plus ou moins éloigné, mais non pas d'un avenir immédiat.

J'ajoute encore que les considérations que je viens d'exposer sont purement d'ordre économique et commercial ; mais à côté d'elles il peut y avoir d'autres considérations, d'autres facteurs qui militent en faveur de la construction des chemins de fer en question. Celles-là, je crois devoir les taire : ce sont des considérations stratégiques et militaires ; ce n'est pas ici le lieu de les discuter (adhésion) ; mais, abstraction faite de ces considérations, je pense que dans l'état actuel du développement du trafic international, les besoins du commerce et de l'industrie, l'intérêt des pays à desservir et les saines notions d'économie politique, ne réclament point l'exécution immédiate des trois projets de passages des Alpes dont j'ai eu l'honneur de vous entretenir.

Telles sont, Messieurs, les observations que je désirais soumettre au Congrès. (Marques d'approbation.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Georges Renaud.

M. Georges RENAUD. Messieurs, la question qui vous est soumise touche à l'extension, au prolongement et au raccordement des chemins de fer, au point de vue des relations internationales.

Parmi les projets dont il a été question ici, on nous entretenait tout à l'heure de celui qui se rapporte au percement du Simplon, mais il y en a un autre qu'il serait désirable de ne pas laisser oublier: c'est un projet, dont l'un des auteurs, malheureusement, est mort prématurément, et qui me semble présenter un intérêt plus pressant, plus particulier pour ainsi dire, au point de vue de la France: je veux parler du **Projet de percement du mont Blanc**, par M. l'ingénieur Stein. J'ai eu connaissance de ce projet en 1875, à l'occasion du Congrès géographique; il présente, au point de vue des intérêts français, cet avantage d'établir une ligne internationale directe, de raccorder directement l'Italie avec la France sans passer par un territoire intermédiaire, par un territoire étranger. Sans doute, le projet du Simplon présente ceci de très intéressant, que les lignes d'accès sont, pour ainsi dire, complètes, qu'on est au pied de la montagne et qu'il ne reste plus qu'à la percer; mais on ne peut se dissimuler que ce percement nécessitera encore une grosse dépense, que l'on devra faire appel à des subventions.

M. l'ingénieur Stein développait son projet du mont Blanc, en le signalant comme l'un de ceux qui doivent établir, entre Paris et les principales villes de l'Italie, un trajet beaucoup plus direct et, par conséquent, des frais de transport moins élevés.

Je tenais à appeler l'attention sur ce projet, parce qu'à mes yeux, il serait important que les ingénieurs voulussent bien l'examiner, le discuter, et qu'il ne fût pas oublié.

Au point de vue des relations internationales, un des premiers vœux que nous puissions former serait celui qui viserait l'**Établissement d'une ligne internationale entre l'Europe et l'Asie**. Maintenant, par quelle voie cette route doit-elle être établie? Est-ce par le sud, comme les Anglais en ont formé le projet? Est-ce par le nord, comme MM. de Lesseps et Cotard l'ont développé?

Ici, nous nous trouvons en présence d'un projet tendant à établir un chemin de fer à travers des contrées qui sont d'un accès difficile, puisque nous y trouvons des chaînes de montagnes de 5 à 6,000 mètres. Il faut avouer que, quand il s'agit de construire un chemin de fer à des altitudes pareilles, de lutter contre les difficultés d'un climat aussi rigoureux que celui de l'Asie centrale, on est exposé à rencontrer des obstacles sérieux, et qui, véritablement, me font croire que l'exécution d'un tel projet serait un peu prématurée. Il me semble qu'avant de former le projet d'un chemin de fer à travers l'Asie centrale, il faudrait commencer par être maître des régions qu'il doit parcourir, au point de vue de la sécurité, afin de pouvoir au moins assurer la circulation sur la ligne qu'on aurait établie.

Il y a peut-être lieu de croire que les projets anglais, par le sud de l'Asie,

seront d'une exécution plus facile et plus rapide, tandis que, dans le nord, ce qui est à craindre, ce qui saute, pour ainsi dire, aux yeux de tout le monde par avance, c'est qu'il se produira une rivalité entre deux grandes nations pour l'exécution du chemin de fer, et que cette rivalité pourra compromettre et faire échouer le projet.

Il y a d'autres lignes internationales qui ont été indiquées. Il serait à désirer que ces projets fussent examinés d'une façon plus sérieuse qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Les passages du rapport dont je parle sont relatifs aux projets qui ont été proposés pour l'Afrique centrale. On a proposé, pour attirer sur notre Algérie le trafic de l'Afrique centrale, certains projets qui ont été développés par des hommes de beaucoup de talent et aussi de beaucoup d'autorité, notamment par M. l'ingénieur en chef Duponchel, dont le projet a été très discuté, très approfondi, et a fait beaucoup de bruit dans toutes nos sociétés de géographie. Il me semble qu'il faut se défier un peu de ces sortes de projets; ils sont conçus d'une façon un peu prématurée. On a été jusqu'à nous donner, pour le projet de chemin de fer de l'Afrique centrale, des devis et même des chiffres de rendement et de bénéfices. Il est évident que ce sont là des données absolument hypothétiques, absolument chimériques pour le moment; et comme beaucoup de villes commerciales se sont passionnées pour ces projets, il semble qu'il y ait lieu de calmer un peu l'impatience et l'agitation qui sont nées autour d'eux.

Avant de construire un chemin de fer dans un pays, il faut, je le répète, commencer par le posséder, pour pouvoir en assurer la sécurité. On a pris, comme exemple, la ligne du Pacifique; on a dit : les Américains ont établi une ligne immense. Oui, mais ils étaient maîtres des deux extrémités de cette ligne et pouvaient, à un moment donné, se rendre maîtres de tout le pays intermédiaire, attendu que le climat ne leur opposait pas de difficultés insurmontables. Il en est tout autrement pour les différents projets formés en vue de traverser le Sahara, parce qu'ici il s'agit de soutenir contre le climat une lutte permanente et terrible pour des Européens. En outre, nous ne pouvons trouver là une population qui alimente le chemin de fer.

Ce n'est pas tout que de construire un chemin de fer, il faut qu'il ait un trafic et qu'il rémunère les capitaux employés. Y a-t-il, dans l'Afrique centrale, des ressources suffisantes pour alimenter de telles lignes? En vérité, je crois que les probabilités peuvent nous conduire à une réponse négative. En effet, lorsque nous assistons à toutes les discussions que soulèvent, en France, des chemins de fer établis au milieu des populations denses, sur un sol fertile; lorsque nous voyons, par ces discussions, combien il est difficile d'obtenir une rémunération sérieuse pour les capitaux engagés, comment espérer que, dans des pays qui n'ont, pour ainsi dire, ni population ni production, ou qui, du moins, n'ont qu'une population, et une population extrêmement restreinte, on puisse obtenir des résultats véritablement pratiques?

Ce sont donc là, je le crains, de purs projets, des chimères qui sont appelées à rester dans le domaine de l'utopie.

Parmi les projets de chemins de fer sahariens, il en est un qui a été mis en avant par un de nos voyageurs français, actuellement au Sénégal; il consistait

à établir une ligne entre Alger et Saint-Louis. Mais il y a là les mêmes difficultés que pour les autres projets. Sans doute, nous sommes maîtres des têtes de lignes; mais, du côté de Saint-Louis, la tête de ligne nous appartient sur un si petit espace qu'on ne peut la considérer comme vraiment sérieuse et efficace. Quant au pays que traverse le chemin de fer, nous n'en sommes pas maîtres; nous ne pouvons pas le garantir contre les incursions des peuplades, des pillards du Sahara; nous ne pouvons pas davantage y transporter une population européenne, qui ne résisterait pas au climat. C'est encore là, par conséquent, un projet qui doit être ajourné. Il en est de même des projets sur Tombouctou et sur le lac Tchad, pour celui de M. Rolhs sur Tripoli et le Fezzan. Il n'y a pas grand'chose à faire en Afrique, en dehors de ce que nous faisons dans notre colonie.

Ce que nous pouvons demander, nous, c'est l'établissement d'une ligne continue entre l'Europe et l'Asie, et, par conséquent, de combler la lacune qui existe sur le sol ottoman en Asie. Je termine en disant que, au point de vue des possibilités pratiques, nous devons croire qu'il y aura plutôt des chances pour réaliser le projet de chemin de fer asiatique par l'Asie Mineure et la Perse que de le réaliser par le nord. (Approbation.)

M. GOTARD. Je demanderai la parole pour répondre quelques mots aux observations, très judicieuses d'ailleurs, de M. Georges Renaud, et à celles de M. Charles Baum; mais j'attendrai que l'ordre du jour soit épuisé.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le Secrétaire général pour le dépôt d'un rapport.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. Messieurs, ce rapport est intitulé : **Ligne internationale de la frontière suisse à l'Océan**; je vous demande la permission de lire la lettre adressée à l'honorable M. Feray, président du Congrès, lettre qui précède le rapport, et qui en détermine l'esprit et la portée :

A M. Feray, sénateur, président du Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport.

Monsieur le Sénateur,

En réunissant, pour vous prier de les prendre sous votre éminent patronage, quelques articles publiés dans un modeste journal, nous n'avons pas d'autre ambition que de nous ranger sous le drapeau que vous portez si noblement, et qui est celui de la liberté, de la paix et du bien public.

L'urgence d'une réorganisation rationnelle et républicaine de notre réseau de voies ferrées, la nécessité d'une entente commune entre les divers Gouvernements européens en vue d'améliorer les relations internationales de l'industrie et du commerce, soulèvent des questions dont la solution s'impose depuis quelques années à tous les bons esprits.

Malheureusement, les progrès qu'il serait désirable de voir s'accomplir dans cette direction trouvent chez nous une certaine résistance auprès des grandes Compagnies, constituées autrefois sous un régime de monopole et de centralisation qui s'accorde mal aujourd'hui avec les vrais intérêts du public et qui ne tend à rien moins qu'à isoler la France des nations voisines.

Malgré leur prétention à desservir les intérêts généraux, nos grandes Compagnies sont essentiellement régionales. Le Nord, l'Ouest, l'Est, le Midi, exploitent les régions desservies par leur nom. Le Lyon et l'Orléans se partagent deux autres secteurs du territoire; aucune d'elles ne va d'une frontière à l'autre, aucune d'elles n'a donc des intérêts internationaux proprement dits.

Assurées de leur existence par des garanties d'intérêt qu'elles ont su se faire donner, elles aspirent surtout au repos.

Le public qui paye ne saurait s'attendrir sur leurs doléances. Le progrès ne saurait s'arrêter devant cette bastille que les grandes Compagnies ont élevée autour d'elles, à grand renfort de conventions avec l'État, autrefois leur allié, aujourd'hui leur maître et leur juge.

Le rachat de dix Compagnies en souffrance est un premier pas dans la voie de réorganisation de notre réseau; il aura pour conséquence inévitable d'en amener le remaniement et de constituer précisément les lignes vraiment internationales, qui, en réalité, nous font complètement défaut, puisque aucune de celles existantes ne traverse notre territoire de part en part, sous la même direction.

Les lignes qui nous manquent surtout sont celles de l'ouest à l'est, pour mettre nos grands ports de l'Océan en communication directe avec l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

C'est la nécessité de ces grandes voies transversales, qui sont précisément pour la France des lignes internationales, que nous nous sommes efforcés de faire prévaloir dans les articles que nous avons l'honneur de déposer sur la table du Congrès, et c'est à ce titre que nous ne les croyons pas, Monsieur le Président et Messieurs, tout à fait indignes de votre bienveillante attention.

Paris, le 22 juillet 1878.

(Marques d'approbation.)

LIGNE INTERNATIONALE DE LA FRONTIÈRE SUISSE À L'OcéAN ⁽¹⁾.

I.

Quelques jours avant la prorogation des Chambres, l'honorable Ministre des travaux publics a fait distribuer aux députés et aux sénateurs un premier projet de loi relatif au classement du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général.

A l'exposé des motifs est annexé un état des lignes nouvelles d'intérêt général qui devront être construites successivement.

M. de Freycinet prend soin d'avertir dans son exposé « qu'il n'existe aucun principe absolu qui puisse servir de règle pour distinguer une ligne d'intérêt général d'une ligne d'intérêt local ». C'est, d'après lui, une question d'espèce, qui se résout, dans chaque cas, par l'examen scrupuleux d'une foule d'éléments dont les principaux se réduisent à quatre, et qu'un chemin de fer mérite d'être reconnu d'intérêt général quand il satisfait à une ou plusieurs de ces conditions :

1° D'être utile à la défense du pays ;

⁽¹⁾ On a inséré ici, pour plus de clarté, le texte du rapport joint à la lettre dont il vient d'être donné lecture au Congrès.

2° D'établir une communication plus directe entre deux parties du réseau d'une certaine étendue;

3° De rattacher un centre de quelque importance avec le système général des voies ferrées;

4° De faciliter les relations dans un intérêt politique ou administratif.

De même que le *post-scriptum* est souvent l'objet principal d'une lettre, de même, dans cette grosse question des chemins de fer, la quatrième condition, en prenant le mot relations dans son sens le plus étendu, est celle qui paraît avoir dominé le classement ministériel.

La préoccupation politique se fait encore sentir plus vivement dans un autre passage du même document : quand il s'agit de déterminer le degré d'urgence de telle ou telle des nouvelles lignes, le Gouvernement prend soin d'écarter cette question. « La justification de l'ordre de priorité conduirait, dit le Ministre, à discuter des considérations qu'il est préférable souvent de ne point agiter publiquement. »

Nous serions surpris que M. de Freycinet fût bien satisfait de ce classement, et le ton général de son exposé ne respire ni n'inspire l'enthousiasme.

Quand on trace sur une carte les lignes nouvelles destinées, d'après le projet ministériel, à compléter le réseau d'intérêt général, on voit qu'on donne surtout certaines satisfactions à des intérêts locaux; on rencontre, en effet, un nombre assez considérable de petits tronçons qui se terminent en cul-de-sac, mais on n'aperçoit pas ce plan d'ensemble de réorganisation du système de nos voies ferrées, dont le rachat de dix Compagnies par l'État semblait être le préambule.

Maintenant, on comprend très bien que l'honorable Ministre des travaux publics n'ait pas cru devoir exposer complètement ses vues et ses projets.

Peut-être, en effet, serait-ce prématuré?

La logique naturelle des choses se chargera de déduire les conséquences de la situation dans laquelle va se trouver l'État vis-à-vis des grandes Compagnies. Celles-ci n'auront plus les mêmes facilités pour faire homologuer certains tarifs dits de *détournement*, et elles se trouveront forcément conduites à réformer les huit à neuf cents tarifs spéciaux au milieu desquels il est impossible de se reconnaître, et dont le public est nécessairement victime.

Les contacts de l'administration de l'État avec l'administration des anciennes Compagnies amèneront naturellement le résultat demandé par l'*Association pour le développement et l'amélioration des voies de transport* :

« Qu'il soit établi un tarif général sur des bases uniformes dans toutes les Compagnies, de manière que toutes les lignes soient considérées comme le prolongement les unes des autres;

« Que les prix de ces tarifs soient établis sur une base kilométrique décroissant avec la distance, et que leur application ait lieu suivant la loi de la plus courte distance. »

Chacun sait bien d'ailleurs que l'exploitation des chemins de fer par l'État ne peut être qu'un régime transitoire, et, les grandes Compagnies ne se

trompent pas à cet égard, ce sera un régime de combat, dans lequel les forces seront presque égales de part et d'autre, et pendant lequel mûrira un plan général de réorganisation, qui est devenu absolument nécessaire, et dans l'intérêt du public et dans celui des Compagnies elles-mêmes, dont le réseau devient plus étendu que ne le comporte la puissance de gestion d'un directeur de telles entreprises.

On remarque, en effet, que le fardeau de ces grandes administrations devient trop lourd pour les hommes qui en sont chargés; qu'ils s'y usent très vite et succombent à la peine.

Il y a là aussi une limite au delà de laquelle la concentration n'est plus une économie, et où les forces se gaspillent dans des transmissions trop nombreuses ou trop éloignées.

La France possède aujourd'hui en nombres ronds 23,000 kilomètres de chemins de fer; dans quelques années, quand les voies projetées seront faites, l'étendue totale du réseau dépassera 38,000 kilomètres, qu'il devient impossible de répartir entre six Compagnies déjà beaucoup trop chargées. Il faudra donc en constituer d'autres, et le faire dans des conditions plus viables que ne l'étaient celles que l'État vient de racheter. Mais on ne peut obtenir ce résultat que par un remaniement complet du réseau, et ce remaniement ne peut être fait qu'en rachetant les grandes Compagnies elles-mêmes.

Ce rachat s'imposera comme une nécessité, et les Compagnies seront peut-être les premières à le demander comme une faveur. Il serait, croyons-nous, dans leur intérêt d'entrer dans cette voie le plus tôt possible; car, dans la disposition des esprits, les conflits avec l'État ne leur seraient pas profitables, et l'opinion publique ne les soutiendrait pas.

En attendant, le rôle de l'Administration nous paraît tout tracé; il lui appartient de perfectionner le système de nos moyens de communication dans les directions que les Compagnies actuelles ne desservent que d'une manière incomplète ou insuffisante.

Ainsi, en France, il est incontestable que les directions du nord au sud et au sud-ouest sont parfaitement desservies; mais celles de l'ouest à l'est le sont peu ou fort mal.

Le grand quadrilatère formé par Nantes, Bordeaux, Marseille et Lyon mérite d'être en communication directe, non seulement par ses quatre côtés, mais encore par ses diagonales, que M. de Freycinet paraît avoir oubliées, et qui constituent une lacune des plus regrettables dans son projet de loi.

Le trajet de Bordeaux à Lyon, qui forme une des diagonales de ce quadrilatère, est, dans l'état actuel, trop long et trop contourné. Ces deux villes devraient être en relations par des voies de communication moins sinueuses, et une bonne ligne d'intérêt général serait celle qui courrait presque directement entre deux places de cette importance.

Ainsi, la ligne, d'ailleurs décrétée mais non classée, d'Aurillac au Buisson, sur la voie de Périgueux à Agen, complétée par une petite ligne de Brioude à Saint-Bonnet-le-Château, se raccordant elle-même à Montrond avec le chemin de fer des Dombes et du Sud-Est (la voie de Saint-Étienne étant déjà trop encombrée), nous paraît un bon tracé pour rapprocher ces deux grands centres

de 135 à 140 kilomètres, et ajouter à notre réseau une de ces lignes transversales qui nous font absolument défaut, aussi bien au point de vue commercial qu'au point de vue plus élevé de la défense du pays.

Nous sommes convaincus qu'il suffit de signaler cette lacune à l'attention de M. le Ministre des travaux publics et de ses éminents collaborateurs, MM. Duverger, Fournier, Cuvinot et Schlemmer, pour que ces deux lignes de première importance soient prises en considération dans la présentation du projet définitif.

II.

Les Conseils généraux, qui vont se réunir dans le courant du mois prochain, auront, cette année plus encore que les années précédentes, à s'occuper de l'importante question des chemins de fer.

La circulaire que M. le Ministre des travaux publics adressait, le 4 avril dernier, aux préfets, au sujet d'un projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local, le rachat de dix Compagnies et le classement d'un certain nombre de lignes nouvelles dans le réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général, vont être l'objet principal des discussions et des délibérations de nos assemblées départementales. Chacune d'elles n'a évidemment à se préoccuper que des intérêts directs des populations qu'elle représente; mais il n'est pas interdit d'exprimer des vœux d'un caractère plus général, sur l'ensemble de nos voies et moyens de communication.

Dans le système de centralisation qui s'impose au régime monarchique, et auquel nous ne sommes que trop enclins, il était naturel de faire converger vers la capitale tous les chemins de fer et tous les services. Si l'on examine encore aujourd'hui une carte de France, sur laquelle on aurait eu soin de peindre ou d'accentuer d'une manière particulière les lignes de notre réseau desservies par des trains express, on est frappé, au premier coup d'œil, de cette distribution dont la conséquence est que, pour aller d'un point à un autre, le moyen le plus court est souvent de prendre le chemin le plus long, c'est-à-dire, quelque part que l'on soit, de passer par Paris; et quiconque, en voyageant, a cru plus simple de changer de réseau par une voie qui paraissait plus directe, n'a pas tardé à s'apercevoir combien les correspondances de trains laissaient à désirer, quand elles se produisaient dans le sens plus ou moins perpendiculaire à la direction de la ligne principale.

Il semble qu'on ait voulu réaliser en France, pour les voyageurs et les marchandises, ce qui s'opère dans une ville pour la distribution des lettres qu'on ramène toutes à un bureau central, pour en faire le triage et les répartir entre les divers quartiers.

C'est à Paris que se fait en réalité la principale distribution des voyageurs et des marchandises de et pour toute la France par voies rapides. Or, cette opération de triage ne se fait pas dans une gare unique; de là, des lenteurs inévitables, et les plaintes du commerce, qui regrette dans certains cas, et avec raison, l'antique et respectable institution du roulage accéléré.

Les anciennes Compagnies de chemins de fer, ou tout au moins les cinq qui ont leur tête de ligne à Paris, ont été constituées en vue de rayonner autour

de la capitale, et, il faut le reconnaître, elles font le service, nous ne dirons pas parfaitement bien, mais aussi bien qu'elles peuvent.

On ne change pas facilement des habitudes originelles, ni dans les hommes, ni dans les institutions ou les choses; c'est pourquoi il ne faut pas demander aux Compagnies existantes de faire également le service des communications transversales de la France pour lesquelles elles n'ont pas été créées.

Si le chemin de fer du Midi n'existait pas, il est probable que les communications entre Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Nîmes et Marseille, où il est regrettable qu'il n'ait pas de tête de ligne, ne seraient pas aussi directes, ni, par conséquent, aussi rapides.

Le Grand-Central, qui a disparu dans les tripotages financiers auxquels certains personnages célèbres ont attaché leur nom, semblait avoir été conçu dans la pensée de remplir, au centre de la France, le rôle que le chemin de fer du Midi avait au sud. Il devait mettre en communication directe les grands ports de l'Ouest avec les centres industriels de l'Est et du Sud-Est.

Au point de vue des intérêts locaux, aussi bien qu'au point de vue des intérêts généraux, le réseau du Midi est à compléter, celui du Grand-Central est à reconstituer, et d'autres lignes directes sont à former avec les éléments actuels, y compris les lignes nouvelles du réseau complémentaire, soit de l'Est à l'Ouest, soit du Nord au Midi, sans passer par Paris.

Il est certain, par exemple, qu'une Compagnie distincte de celles existantes devrait relier le Havre et Cherbourg à Nantes, la Rochelle et Bordeaux.

Une autre Compagnie, également distincte de celles existantes, devrait rattacher nos ports de l'Ouest avec nos départements de l'Est, du Centre et du Midi.

Une Compagnie spéciale, qui rayonnerait de Dijon sur Amiens, Namur et Nancy, mettrait en communication directe les régions de l'Est et du Nord avec celles du Midi d'une façon plus satisfaisante que ne le comporte le service actuel des trois Compagnies qui en sont chargées.

Nous avons signalé dans notre premier article l'importance d'une Compagnie spéciale pour faire le service direct entre Lyon, Bordeaux, et toute la région du Sud-Ouest.

Il suffirait d'emprunter à la Compagnie des Dombes sa ligne de Lyon à Montbrison jusqu'à Moisset, près Montrond, et de se relier à Brioude par la petite ligne de Bonson à Saint-Bonnet et à Bordeaux par la ligne d'Aurillac au Buisson.

C'est à la constitution de ces grandes lignes et des Compagnies susceptibles de les exploiter que doivent tendre désormais les vœux et les efforts des Conseils généraux, bien plus qu'à la construction de petits tronçons, comme il n'y en a malheureusement que trop dans le projet ministériel, et dont le classement semble un peu trop intimement lié à la question des prochaines élections sénatoriales.

Or, cette réorganisation de notre système de voies de communication ne peut se faire qu'après avoir eu raison de la résistance des grandes Compagnies à un progrès auquel, dans leur état actuel, elles sont nécessairement antipathiques. On ne parviendra jamais à leur persuader que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre, quand cette ligne n'est pas tout

entière desservie par elle; au contraire, tous leurs efforts tendent à infirmer l'un des axiomes fondamentaux de la géométrie. Ainsi la Compagnie d'Orléans a parfaitement démontré, dans l'enquête sur les chemins de fer, à l'encontre des Charentes, que le chemin le plus court de Nantes à Bordeaux était de passer par Tours, et qu'il n'était pas vrai que l'un des côtés d'un triangle fût plus petit que la somme des deux autres côtés.

Devant ces grandes puissances, dispensatrices du temps et de l'espace, la perpendiculaire se fait humble et ne se pique plus « d'être plus courte que l'oblique ». Elles déploient un art infini dans l'étude des brachystochrones ⁽¹⁾ les plus compliqués, avec cette différence que si, dans l'application de cette courbe géométrique, la pesanteur ne coûte rien, il n'en est pas de même quand il s'agit de produire de la vapeur que le public paye d'une manière ou d'une autre, et spécialement sous forme de garantie d'intérêt.

Donc, avec la constitution actuelle des grands réseaux, il n'y a plus en France aucun progrès à réaliser. Le hasard ou les pots-de-vin qui ont présidé à leur organisation primitive, s'opposent à ce que le public recueille les fruits des dépenses qu'il a faites pour eux, qui profitent dans une certaine limite à leurs actionnaires, mais qui ont profité surtout à ceux qui, au début, ont écrémé dans les fusions, confusions et transfusions des concessions primitives.

Déposséder les actionnaires actuels sans une juste indemnité serait une iniquité à laquelle personne ne songe; les racheter pour reconstituer les nouveaux réseaux d'une façon plus rationnelle est, au contraire, une chose pratique et qui ne rencontrerait d'opposition sérieuse que dans les conseils d'administration des grandes Compagnies.

Au fond, il s'agit d'une conversion, peut-être un peu plus difficile que celle d'un fonds d'État, mais qui n'est point de nature à effrayer des financiers ni des hommes d'État comme MM. Léon Say et de Freycinet.

Nous pensons donc que les Conseils généraux doivent seconder énergiquement l'honorable Ministre des finances et M. le Ministre des travaux publics dans l'œuvre de réorganisation qu'ils ont entreprise, et dont le rachat de dix Compagnies en souffrance n'est évidemment que le prélude.

Il faut, et la logique des situations l'exige, que l'État rachète tous les chemins de fer, non pour les exploiter par lui-même, mais pour les reconstituer en nouveaux groupes plus rationnels et mieux en harmonie avec les intérêts généraux et particuliers du pays tout entier et de ses diverses régions; et nous sommes convaincu qu'une telle opération, non seulement ne sera pas onéreuse pour le Trésor public, mais lui permettra, au contraire, de réaliser des économies notables sur les garanties d'intérêt qu'il sert aujourd'hui et dont une partie disparaîtra avec des réseaux mieux constitués.

III.

M. le Ministre des travaux publics a adressé une circulaire aux préfets pour les inviter à soumettre aux Conseils généraux certaines observations

⁽¹⁾ Le brachystochrone est une courbe parcourue plus rapidement par un corps sous l'influence de la pesanteur que la ligne droite qui joint les deux extrémités de la courbe.

relatives au projet de loi présenté aux Chambres, avant la prorogation, pour la constitution du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général.

On sait que le projet de loi en question conclut au classement de 9,000 kilomètres environ de lignes nouvelles et à l'exécution en tout de 17,000 kilomètres prévus.

Les départements en demandent près du double; mais M. de Freycinet les avertit que ce qu'on leur accorde est déjà énorme, et qu'on ne leur donnera pas un kilomètre de plus; que, du reste, ils peuvent tailler, rogner, modifier, comme ils l'entendront, dans le projet qui est soumis aux Conseils généraux, mais à la condition de ne pas changer son total de lignes à construire.

Si tel ou tel département trouve qu'il n'en a pas assez, il a toujours le droit de se donner la satisfaction qu'il désire en construisant des chemins de fer d'intérêt local, d'après un projet de loi qui sera également soumis aux Chambres. Mais l'État, à qui incombe la charge de compléter le réseau d'intérêt général, ne pourrait pas, sans dangers, aller plus loin dans la voie des sacrifices qu'il s'impose, et le chiffre de 38,000 ou 40,000 kilomètres de ces chemins est « une limite qui doit suffire au développement de la France pendant une longue suite d'années ».

Nous croyons en effet, avec M. le Ministre, que 38,000 ou 40,000 kilomètres de voies ferrées suffisent amplement à nos besoins de communications rapides; qu'en admettant qu'une certaine partie d'entre eux ne soient pas susceptibles de rémunérer directement les capitaux employés à leur construction, il n'en résulte pas moins une économie dans les transports qui est profitable d'abord aux localités qu'ils traversent et plus ou moins indirectement au pays tout entier.

Ce que nous regrettons dans le classement ministériel, c'est, nous l'avons déjà dit, l'absence complète et trop manifeste d'un plan de réorganisation.

Le réseau français ressemble toujours à une vaste toile d'araignée, dont Paris, siège du Gouvernement, occupe le centre.

On continue à perfectionner ce système en y ajoutant quelques mailles, en en resserrant quelques autres, ou en prolongeant quelques fils. Nous sommes loin de nier l'utilité de ce travail, mais nous n'apercevons pas distinctement le but qu'on poursuit, si ce n'est celui d'être agréable à un certain nombre de petites localités.

De ces nouvelles lignes, les unes se rattachent à celles des Compagnies qui viennent d'être rachetées et dont l'État a pris possession depuis le 1^{er} juillet, les autres se soudent au réseau des anciennes Compagnies. Chargerait-on ces dernières de leur exploitation, alors qu'on trouve qu'elles ont déjà trop à faire? L'État va-t-il faire sur les lignes qu'il exploite ou qu'il construit une concurrence plus ou moins désastreuse aux Compagnies auxquelles il a accordé des garanties d'intérêt?

On dit tout bas que M. de Freycinet est circonvenu par le corps des ponts et chaussées, plus puissant et plus permanent que le Ministre au Département des travaux publics, et que cette exploitation par l'État, qui ne devait être que transitoire, pourrait bien tendre à se perpétuer indéfiniment au profit d'un fonctionnarisme aussi impérieux qu'irresponsable, dont les empiétements continus ne nous laissent pas sans inquiétudes.

Le Ministre a besoin d'être soutenu par l'opinion dans l'œuvre de réorganisation qu'il a commencée, sous peine de succomber à la tâche, ou d'être pris entre l'hostilité déclarée des grandes Compagnies, la résistance passive de son administration, et le danger de faire fausse route, en prêtant l'oreille aux suggestions des fonctionnaires.

Mais l'opinion a besoin de voir clair dans les projets du Gouvernement. Nous aimons en France les idées nettes et simples. Les 154 lignes, tronçons ou raccordements, qui complètent le réseau de nos chemins de fer d'intérêt général, et qui sont éparpillées sur tous les points du territoire, ne nous donnent aucune idée de la grandeur de l'œuvre qu'on entreprend et pour laquelle on demande 3 ou 4 milliards.

Nous nous passionnerions volontiers pour des grands projets et nous savons au besoin ne pas regarder à la dépense, mais nous désirons qu'on nous montre les grandes lignes qui sont à faire ou à compléter.

Nous l'avons déjà dit et nous ne cesserons de le répéter, la France est fort mal pourvue de moyens de communications transversales directes entre ses principaux centres, surtout de l'Est à l'Ouest, de Bordeaux à Lyon et à Genève, par exemple.

Il faut des Compagnies spéciales et distinctes des Compagnies existantes, des Compagnies indépendantes pour desservir Bordeaux et Nantes, Bordeaux et Lyon.

Il est indispensable que l'Allemagne et la Suisse soient mises en communication directe avec nos ports de l'Ouest par des Compagnies affectées *exclusivement* à ce service.

On ne voit bien que dans une direction à la fois; les Compagnies qui font le service entre Paris et Bordeaux ou Paris et Marseille voient mal les directions de Nantes et Bordeaux à Lyon et à Marseille.

La division du travail exige que les directions transversales de la France soient séparées d'avec les directions longitudinales, c'est pourquoi nous réclamons une réorganisation du réseau.

Si M. de Freycinet a sérieusement en vue cette réorganisation, il faut qu'il le dise nettement. L'hostilité des grandes Compagnies lui est acquise, il n'a donc pas de ménagements à garder de ce côté; il se concilie les intérêts locaux en proposant la confection d'un certain nombre de petites lignes, que l'élasticité du mode de classement permet de faire comprendre dans le réseau général: à cela nous ne voyons pas grand inconvénient; mais cela ne suffit pas pour faire une œuvre à la hauteur des dépenses qu'il exige.

Que M. de Freycinet entre résolument dans le remaniement du réseau, qu'aux six grandes Compagnies actuelles il en ajoute trois ou quatre autres desservant des directions pour lesquelles les premières n'ont pas été originellement créées, empruntant à celles-ci ou leur reprenant certaines de leurs lignes, les complétant avec les nouvelles lignes du projet ministériel; et, dans un plan d'ensemble simple, net, facile à saisir, l'honorable Ministre des travaux publics se verra soutenu par le pays contre les résistances des anciennes Compagnies et de l'Administration, qui leur est plus ou moins inféodée.

CONCLUSION.

La nécessité d'une réorganisation rationnelle et républicaine de notre réseau de voies ferrées s'impose, depuis quelques années, à tous les bons esprits. Bien que le système des chemins de fer français ait été à l'origine conçu et exécuté avec des vues d'ensemble qu'on ne rencontre pas à l'étranger, on ne saurait prétendre cependant qu'il constitue la dernière limite du progrès.

Avec le régime de centralisation à outrance, qui a caractérisé les premières années du second empire, on semblait avoir entrepris de faire passer par Paris, sous l'œil vigilant de l'Administration, tout le mouvement de voyageurs et de marchandises qui s'effectuait en France.

Relier par des chemins de fer les préfectures avec la capitale, les sous-préfectures aux préfectures, les chefs-lieux de canton aux chefs-lieux d'arrondissement, tel était l'objectif de l'Administration et l'intérêt général, tel qu'on le concevait à cette époque, où le chef du Gouvernement se croyait encore en droit de dire : « L'État c'est moi. »

Nos tendances à la centralisation sont encore telles, que la réalisation de ce programme est regardée comme le dernier perfectionnement de notre réseau. Ce point de vue domine manifestement le rapport de M. le général marquis d'Andigné, ce qui n'a rien d'étonnant, et on le retrouve, ce qui est plus surprenant, dans le projet du Gouvernement pour le complément des chemins de fer d'intérêt général.

Mais l'intérêt général qui doit dominer, dans un régime républicain, n'est pas nécessairement le même que l'intérêt de l'Administration qui a été constituée sous un régime monarchique et dont l'idéal serait que tous les citoyens ne puissent communiquer entre eux que par son intermédiaire; ce qui avait été réalisé, comme on le sait, dans l'organisation des services télégraphiques, par exemple, où toutes les dépêches passaient à l'origine par le Ministère de l'Intérieur.

L'intérêt administratif doit aujourd'hui se subordonner à l'intérêt général, mais ce ne sera pas sans résistances.

Les anciennes Compagnies de chemins de fer ont participé, à l'origine de ces tendances, à la centralisation vers Paris de tout le mouvement des transports, ce qui a des inconvénients bien autrement graves que la centralisation des dépêches télégraphiques.

L'organisation des chemins de fer fut calquée sur l'organisation administrative, et préparée de telle façon qu'à l'expiration des concessions, les fonctionnaires de l'État n'avaient qu'à se substituer purement et simplement aux administrateurs et directeurs des anciennes Compagnies pour réaliser la plus effroyable concentration d'agents et d'instruments de transport qu'on puisse imaginer.

Les hommes politiques, justement soucieux d'un avenir qu'ils ne verront pas, se préoccupent, non sans raison, des conséquences d'un état de choses créé au profit d'un régime désormais incompatible avec le progrès et la liberté.

Bien que le rachat par l'État de dix Compagnies semble être un peu fait

dans une voie d'absorption que réprouvent les aspirations républicaines, on sait, au fond, que ce n'est qu'un moyen d'amener à composition les grandes Compagnies et d'opérer le remaniement général de nos chemins de fer.

Par les positions prises de part et d'autre, l'État va se trouver naturellement placé à un point de vue plus général qu'aucune autre des anciennes Compagnies.

C'est ainsi qu'en soudant, par une ligne de Tours à Saint-Calais, les réseaux de l'Orléans à Rouen, Orléans à Châlons, avec ceux de la Vendée et des Charentes, l'État pourra se trouver en position d'enlever à l'Orléans et à l'Ouest une portion importante de leur trafic. Il est impossible que ce raccordement d'ailleurs facile de 60 à 70 kilomètres ait échappé à l'honorable Ministre des travaux publics, et nous croyons que les considérations qui l'ont fait provisoirement omettre sont exclusivement d'ordre politique.

Il n'est pas difficile non plus d'imaginer que la ligne d'Orléans à Châlons arrive à se souder d'une part avec le Lérrouville à Sedan, d'autre part avec le réseau des Dombes et du Sud-Est, pour faire une concurrence active aux lignes de l'Est et de Lyon.

Nous considérons aussi, comme naturellement indiqué, le raccordement du réseau des Charentes, aux chemins de fer indépendants de la Loire et Haute-Loire et Sud-Est, pour établir, en dehors de l'Orléans et du Lyon, une ligne transversale directe entre nos grands ports de l'Ouest, d'une part, et nos centres industriels de l'Est, la Suisse et l'Allemagne, d'autre part.

Mais, comme nous l'avons déjà dit, le régime anormal de l'exploitation par l'État ne peut être que transitoire. Il ne doit avoir pour objet qu'un remaniement général et rationnel de tout le réseau, dans lequel d'ailleurs aucun des intérêts en cause, pas plus celui des anciennes Compagnies et de leurs administrateurs que celui de l'État et du public, ne saurait être sacrifié.

Or, le principe de ce remaniement repose précisément sur la distinction entre l'intérêt général et l'intérêt local qui n'a pas été suffisamment établi, peut-être avec intention, dans le projet de M. de Freycinet, et qui est du reste incompatible avec notre organisation actuelle.

Si l'on veut bien considérer la répartition du territoire français entre les six grandes Compagnies, on reconnaîtra que celles-ci desservent des intérêts régionaux bien plus que des intérêts généraux. Le Nord, l'Ouest, l'Est, le Midi, exploitent les régions désignées par leur nom. Le Lyon et l'Orléans sembleraient, d'après leur désignation, ne répondre qu'aux intérêts locaux des villes correspondantes. Ainsi les noms vulgaires des Compagnies n'ont pas eux-mêmes le caractère général; ce sont seulement des réseaux un peu plus étendus que ceux des Charentes, de la Vendée, des Dombes et Sud-Est, etc. etc., dont le caractère régional est nettement défini.

Dans un système rationnel d'organisation des voies ferrées d'un pays d'une certaine étendue, comme est la France, il y a des réseaux régionaux constitués par des chemins de fer desservant une région, ou circonscription territoriale dans des conditions climatologiques, agricoles et industrielles assez homogènes, et des lignes d'intérêt général ou national mettant en communication directe les divers réseaux régionaux les uns avec les autres.

Les lignes de véritable intérêt général courent du nord au sud, de l'est à l'ouest, du nord-est au sud-ouest ou du nord-ouest au sud-est, les unes passant par Paris, les autres plus ou moins éloignées de la capitale, facilitant par les voies les plus directes les transports et les échanges entre des régions différentes par leurs industries et leurs productions.

La France comporte huit à dix de ces grandes lignes d'intérêt général qui sont en même temps des chemins essentiellement internationaux de grand transit.

Il importe à une bonne organisation du service des transports que la division du travail y soit mieux installée que nous ne la trouvons actuellement. Il y a en réalité peu de chose à faire pour constituer ces grandes artères, ou plutôt pour en compléter quelques-unes.

Or, ce remaniement du réseau va s'imposer forcément à un Gouvernement qui doit avoir plus de souci des intérêts généraux que des intérêts administratifs, et qui, au lieu de faire converger toute l'activité vers Paris, s'efforcera de la répartir sur d'autres centres qui, pour être secondaires, n'en ont pas moins une importance considérable.

A côté du grand Congrès international pour le développement et l'amélioration des voies de transport qui s'ouvre au moment où nous écrivons, nous voudrions voir des Congrès interrégionaux pour élaborer les questions qui nous intéressent plus directement, et qui ont d'ailleurs un lien évident avec les communications à l'extérieur, puisque les vraies lignes d'intérêt général aboutissent partout à des frontières ou à des ports de mer desservis par des lignes maritimes.

Peut-être ne serait-il pas impossible de démontrer qu'un certain nombre de lignes qui sont aujourd'hui une charge pour les Compagnies qui les exploitent, et par conséquent pour l'État, deviendraient fructueuses quand elles seraient rattachées à des voies de grande communication dans des directions autres que celles qui s'imposent au trafic des localités qu'elles desservent. Nous avons cité plus d'une fois la direction de Bordeaux à Lyon, Genève, et la frontière allemande, on nous excusera si nous ne cessons d'y revenir, parce que c'est la plus importante et peut-être la première dont il y aura lieu de s'occuper.

La Compagnie d'Orléans tient-elle essentiellement à ses lignes de Libourne à Bergerac et d'Aurillac à Arvant qui forment une partie notable de cette grande voie?

Ne peut-on s'entendre avec elle pour constituer un service direct en complétant le tracé d'Aurillac au Buisson et de Brioude à Saint-Bonnet-le-Château?

Faut-il croire que les grandes Compagnies s'opposeront au remaniement général du réseau? Sans doute, elles défendront énergiquement leurs intérêts, mais nous croyons que les conditions auxquelles se ferait une réorganisation ne leur seraient pas défavorables, au contraire.

Quant à leurs Conseils d'administration, leur situation n'en serait certes pas amoindrie de ce qu'ils desserviraient mieux l'intérêt du public qui est aussi le leur. Dans tous les cas la question est posée comme conséquence de la première loi de rachat de dix petites Compagnies, et il y a lieu d'en préparer la solution sans récriminations et sans aigreur.

Il appartient à l'honorable M. Feray, vice-président du Conseil supérieur des voies de communication, Président du Congrès international pour le développement et l'amélioration des voies de transport, d'exercer la légitime influence dont il jouit pour hâter une réorganisation que le pays appelle de tous ses vœux, et qui couronnera si dignement une vie tout entière consacrée au bien public.

M. LE PRÉSIDENT. Messieurs, le travail qui vient d'être déposé sera remis à la 1^{re} Section.

La parole est à M. Delboy.

M. DELBOY. Messieurs, je regrette d'avoir à retenir votre attention pendant quelques instants encore; mais j'ai une mission à remplir et un devoir dont il faut que je m'acquitte. Je causais tout à l'heure avec un personnage important de l'Amérique du Sud, qui se préoccupait des travaux de notre Congrès. J'ai eu l'honneur de le présenter à M. Cotard, un des orateurs que vous venez d'entendre; il nous entretenait des voies de communication internationales à ouvrir dans l'Amérique du Sud. Vous avez dû remarquer, Messieurs, que la Section spéciale du Congrès, dont M. Cotard est l'organe, ne signale, à l'article 10, que deux voies de communication dans l'Amérique du Sud : l'une, partant des hauts plateaux et allant jusqu'aux rivages du Brésil; l'autre, partant de Buenos-Ayres et allant jusqu'à Santiago. Mais il y a une troisième ligne que je vous demande la permission de mentionner devant vous. Il y a plus de dix ans que les Gouvernements de l'Amérique du Sud se sont préoccupés d'ouvrir une voie de communication par le grand fleuve des Amazones. Ces Gouvernements ont fait explorer le fleuve, qui a été remonté par des bateaux à vapeur de plus de 600 tonneaux. Aujourd'hui, c'est une voie marquée pour le commerce international entre l'Europe et les rivages du Pacifique. On remonte le fleuve des Amazones, et on emprunte le cours de l'Ucayali jusqu'à Tchauchamayo, qui est une localité déjà habitée par des Français, des Allemands et des Péruviens. De là, il faut traverser les terres pour atteindre Lima, qui est en communication par des voies ferrées avec le nord et le sud, et, par des bateaux à vapeur, avec la plupart des ports de la côte du Pacifique, jusqu'au détroit de Magellan. Lima communique, par chemin de fer, avec une localité qu'on appelle la Oroya, près de Dermoc; ce chemin de fer comprend plus de trente lieues de parcours; de là à Tchauchamayo, il n'y a plus que trente lieues environ, qui pourront, un jour ou l'autre (prochainement, nous l'espérons), être traversées à l'aide d'une voie ferrée. Ainsi Lima, c'est-à-dire toute la côte du Pacifique dans l'Amérique du Sud, se trouvera en communication par la voie avec Tchauchamayo, lieu d'entrepôt de la navigation de l'Amazone et de l'Ucayali. On aura ainsi une route internationale permettant, à l'aide de la vapeur, aux bateaux de plus de 600 tonneaux, de faire communiquer l'Europe avec l'Amérique du Sud. Cette voie importante ne doit pas être oubliée dans le classement des lignes internationales qui intéressent l'Amérique du Sud. Vous savez, Messieurs, que M. de Humboldt et d'autres hommes considérables ont pensé que les vallées de l'Amazone supérieure seraient un jour un Éden qui deviendrait, pour la civi-

lisation de l'Amérique méridionale, un centre d'expansion aussi important, pour le moins, que l'Éden asiatique l'a été pour le développement de la race aryenne. C'est à ce point de vue que je vous demande d'indiquer, dans votre classement, la **Route de communication de Lima à Tchautchamayo, et la navigation de l'Amazone jusqu'à cette localité.**

M. LEVASSEUR, *rapporteur*. Messieurs, je commencerai par répondre en deux mots au dernier orateur. Le rapporteur de la première question n'a, en aucune façon, méconnu l'importance de la voie dont il vient d'être parlé; et le désir exprimé à cet égard suffit précisément pour que nous désirions nous-même que cette voie soit ajoutée à celles que nous avons déjà citées. Si nous ne l'avons pas mentionnée d'abord, en parlant des grands raccords de chemins de fer, c'est que, comme vous le savez très bien, c'est une ligne fluviale, pour les trois quarts à peu près de son étendue, et une ligne de chemin de fer seulement pour un quart à peu près. Quand on a remonté, par la navigation, l'Amazone jusqu'au point où s'arrêtent aujourd'hui les bateaux à vapeur, quand ensuite on a remonté une partie de l'Ucayali, on a, en effet, opéré, au moyen de la navigation, la partie la plus importante de la traversée de l'Amérique du Sud, avant de prendre la voie du chemin de fer. C'est donc une ligne mixte et non pas une ligne de chemin de fer à proprement parler. Néanmoins, nous pourrions très bien la comprendre dans notre classement, car elle a par elle-même une grande importance.

Je réponds maintenant à M. Georges Renaud. Il nous a dit, au sujet des chemins de fer dont il a été question, qu'ils étaient encore insuffisamment étudiés pour certains points, et quelquefois même prématurément projetés; il nous a dit aussi des choses justes relativement à la **Traversée du Sahara**. Mais je lui ferai observer que M. Cotard n'a, en aucune façon, compris, dans l'exposé qu'il a fait, le chemin de fer du Sahara jusqu'à Tombouctou; le rapport que j'ai sous les yeux parle des chemins de fer du Nil (laissons ceux-là de côté) et des chemins de fer de l'Algérie, qu'il serait intéressant (ce ne serait plus une utopie) de relier à Tunis d'un côté, et à certaines villes du Maroc de l'autre, et de prolonger non pas indéfiniment, mais jusqu'à certaines villes des plateaux algériens, pour y aller chercher les objets de trafic, par exemple les laines et l'alfa, dont ces villes sont les principaux marchés dans ces contrées. On y a ajouté seulement les lignes perpendiculaires à la côte, dont quelques-unes sont peut-être appelées à pénétrer plus avant un jour dans l'intérieur de l'Afrique; mais le rapport ne se prononce, en aucune façon, d'une manière plus précise à cet égard. Quant au chemin de fer de l'Asie, je laisserai à M. Cotard, plus compétent que moi sur cette matière, le soin de répondre à M. Renaud, s'il y a lieu.

Je parlerai maintenant de ce qu'a dit M. Charles Baum, que je regrette de ne pas voir en ce moment dans l'assemblée.

En ce qui concerne les projets qui ont été exposés, il a dit des choses très justes, et la Commission partage complètement son avis, relativement aux **Chemins de fer des Alpes**. Nous nous sommes appliqués à relater les principaux projets qui ont été formés et dont quelques-uns ont été représentés ici.

Voulons-nous, en aucune façon, dire qu'il y ait urgence à ouvrir ces chemins de fer ou, même, opportunité à les obtenir immédiatement? Nullement, Messieurs; nous ne voulons pas même dire si, quand une ou deux autres percées des Alpes auront été faites, on n'ajournera pas, à un temps très éloigné, toute percée nouvelle. En effet, à mesure que deux lignes parallèles sont créées à une moindre distance, le trafic de la ligne intermédiaire qui viendrait s'établir entre elles se trouverait d'autant diminué; et, par conséquent, l'on doit devenir de plus en plus circonspect à cet égard. C'est une question de bon sens.

Pour le **Chemin de fer de l'Asie**, je laisserai encore à M. Cotard le soin de répondre. Je veux seulement faire une observation. M. Charles Baum a dit des choses très justes sur les difficultés de ce projet : par exemple, il a allégué l'absence d'eau. Je reconnais que ces difficultés sont grandes; cependant elles ne sont certainement pas insolubles. Quant au charbon, il n'y en a pas davantage dans le centre de l'Amérique du Nord, dont une notable portion est traversée, à notre connaissance, en ce moment, par une ligne de chemins de fer. Vous savez tous d'ailleurs, Messieurs, comment s'est faite cette grande ligne du Pacifique. Ce n'est pas, en réalité, une ligne de New-York à San-Francisco, mais on l'a fait partir de Omaha-City, ce qui est toute autre chose. On en a confié l'exécution, non pas à une Compagnie, mais à deux Compagnies, qu'on a dotées de terrains s'étendant sur une certaine largeur des deux côtés de la ligne. Toutes deux avaient intérêt à s'avancer le plus vite possible l'une vers l'autre et à se rejoindre, de façon à avoir chacune la concession la plus considérable possible.

M. Baum a contesté, et sur certains points j'accepte sa contestation, les résultats à attendre du trafic. Il y a cependant une observation que j'ai faite moi-même, et qui est d'autant plus impartiale que je ne suis pour rien dans la conception ni dans la création du projet, relativement au prix très élevé que le transport, sur 4,000 kilomètres environ de voie ferrée, donnerait aux marchandises, et qui, dit-on, rendrait ce transport à peu près impossible. Cela se peut, et M. Cotard étudiera sans doute la question pour certaines marchandises. Mais il y en a certainement d'autres pour lesquelles le problème n'est pas, dès aujourd'hui, insoluble. De l'Asie nous viennent, entre autres denrées, la soie et le thé, et cela en quantités assez considérables, qui sont capables, je crois, de supporter, et même facilement, autant que je puis m'en rendre compte, ces frais de transport.

Il y a, dit-on, 4,000 kilomètres; soit, marquons-les; je prends les nombres ronds. Nous transportons, je crois, la tonne à 6 centimes par kilomètre; mais on la transportera plus chèrement là-bas; mettons 10 centimes; par conséquent, si nous avons 4,000 kilomètres de trajet, nous aurons 40,000 centimes pour transporter une tonne, soit 400 francs pour les 4,000 kilomètres; divisons ce chiffre par 1,000, et nous arrivons à 40 centimes par kilogramme. Eh bien! je crois que le kilogramme de thé, qui aura payé 40 centimes pour venir d'Asie en Europe, sera encore dans des conditions assez bonnes pour se présenter sur le marché.

C'est la seule observation que je veuille faire; je crois, en résumé, que, si

le chemin de fer du Centre-Asiatique est fait un jour, il y aura des marchandises qui pourront supporter les frais de transport. (Marques d'approbation.)

M. COTARD. Je ne veux pas reprendre la discussion sur laquelle je me suis déjà étendu assez longuement; seulement je crois pouvoir déclarer aujourd'hui que la question est déjà résolue, c'est-à-dire que le Gouvernement russe est absolument décidé à exécuter, non pas dans un avenir éloigné, mais tout de suite, la ligne jusqu'à Tachkend. Je fais simplement cette observation : si le chemin de fer est construit jusqu'à Tachkend, je ne crois pas qu'on puisse faire d'objection à la prolongation de cette ligne sur les 1,500 ou 1,800 kilomètres restant à établir entre Tachkend et les Indes.

Ce projet de chemin de fer Central est donc appelé à recevoir très prochainement une exécution, au moins partielle, sur plus de la moitié de sa longueur. Quand une voie percée aura atteint Tachkend et que la distance qui sépare le réseau de l'Inde de celui de l'Europe sera ainsi réduite à aussi faible distance, on peut affirmer que les immenses intérêts que représentent les relations internationales triompheront promptement de toutes les difficultés et de toutes les objections.

M. LE PRÉSIDENT. Le Congrès vient d'entendre les différents orateurs qui avaient à parler sur la première question. Je dois rappeler à l'assemblée qu'aujourd'hui elle ne prend aucune décision sur cette première question, qui va être soumise, demain et les jours suivants, aux délibérations de la 1^{re} Section; celle-ci proposera ensuite à l'assemblée de prendre une décision, lorsque son travail sera prêt, et le Congrès, à ce moment, pourra, soit adopter la solution qui lui sera présentée par la Section, soit y apporter les modifications qu'il jugera convenables.

Est mise à l'ordre du jour de la séance de demain, qui commencera à deux heures, la discussion sur la seconde question.

Le matin, à neuf heures, réunion dans les Sections.

Il n'y a plus rien à l'ordre du jour. La séance est levée.

ORDRE DU JOUR

DE LA SÉANCE DU MARDI 23 JUILLET 1878.

DEUXIÈME QUESTION.

SYSTÈMES SUIVIS DANS LES DIFFÉRENTS PAYS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION,
D'EXPLOITATION ET D'ADMINISTRATION DE VOIES FERRÉES.

I. — CONSTRUCTION.

1. *Établissement des chemins de fer*, par l'industrie privée, par l'État, par le concours de l'industrie privée et de l'État. Concessions. Cahier des charges. Subventions. Garanties d'intérêt. Garantie d'un minimum de produit net.

2. *Constitution des réseaux*. — Réseau principal et réseaux secondaires. Réseaux d'État. Lignes de grand trafic et lignes à faible trafic. Chemins d'intérêt local. Chemins sur routes. Tramways. Voie étroite.

3. *Coût kilométrique de premier établissement* dans les différents pays.

II. — EXPLOITATION.

4. *Exploitation technique*. — Fréquence des trains. Vitesse et composition des trains. Utilisation du matériel. Durée des transports. Sécurité.

5. *Examen des tarifs* dans les différents pays. Systèmes, bases et formes des tarifs. Tarifs généraux, spéciaux, communs, internationaux, etc. Délais de livraison, classifications des marchandises, traités particuliers. Clearing-house, simplification et uniformité des tarifs.

6. *Étude sur les éléments du prix de revient des transports*.

III. — ADMINISTRATION.

7. *Administration et exploitation générale*, par l'État, par les grandes Compagnies, par les petites Compagnies, par les Compagnies fermières. Concurrence. Fusions. Rachat par l'État. Contrôle et surveillance, etc.

8. *Personnel des chemins de fer*. — Mode de recrutement. Institutions de prévoyance. Caisses de retraites, etc.

2^e *Commission* : MM. FOUCHER DE CAREIL, sénateur, *président*; BAIHAUT, député; CHÉROT, ingénieur; DE COENE, ingénieur; ESNARD, avocat; MARCHÉ, ingénieur, *rapporteur*; PALOTTE, sénateur; DE LA PORTE, député; VAUTHIER, ingénieur des ponts et chaussées.

EXPOSÉ.

Il y a moins d'un demi-siècle, il y a quarante ans, les chemins de fer n'existaient qu'à l'état d'expériences isolées, leurs avantages étaient contestés, leur rôle, leur avenir

était à peine entrevu. Aujourd'hui, 300,000 kilomètres de voies ferrées sont exploités dans le monde, dont plus de 140,000 kilomètres en Europe.

Toutes les nations ont construit des chemins de fer; aucune n'a achevé l'œuvre de constitution de son réseau.

Nous avons sous les yeux, à l'Exposition universelle, tous les types de matériel : machines et véhicules adoptés dans les divers pays, les systèmes de voies, les travaux d'art exécutés, etc.; nous pouvons comparer tous ces appareils et juger des progrès apportés dans leur construction, nous pouvons surtout apprécier l'énorme influence qu'a exercée, sur le développement de toutes les industries, l'extension des voies ferrées. Mais, les bases mêmes de la constitution de l'industrie des transports dans les divers pays, les moyens employés pour créer les entreprises, les procédés financiers, économiques, commerciaux adoptés par les divers exploitants, les résultats obtenus, enfin, ne peuvent être étudiés et comparés que dans une réunion comme celle du Congrès international des Transports auquel nous venons demander de porter son attention sur la deuxième question du programme.

Il est utile de diviser le sujet et d'étudier séparément les questions qui concernent la construction et celles qui concernent l'exploitation des chemins de fer, et sur chacune de ces questions d'indiquer les points qu'il serait opportun d'aborder au Congrès.

Le seul but de ce rapport est donc d'énumérer ces points en indiquant la nature et l'importance des renseignements à fournir, en laissant au Congrès le choix de celles de ces questions qui devront être plus complètement traitées et la forme des conclusions à tirer de la discussion qu'elles auront fait naître.

I. — CONSTRUCTION.

Nous pensons qu'il serait utile de comparer entre eux les différents systèmes adoptés par les divers pays pour l'établissement des chemins de fer.

Par qui les chemins ont-ils été construits, c'est-à-dire comment les capitaux nécessaires ont-ils été réunis, à quelle source ont-ils été puisés, à quelles mains ont-ils été confiés et quel parti en a-t-on su tirer?

Cette question n'aurait qu'un intérêt historique si l'œuvre de constitution des chemins de fer était achevée; mais comme il est loin d'en être ainsi, et comme dans tous les pays il y a encore des chemins à construire (et ce sont, à bien des points de vue, les plus difficiles), ne paraîtra-t-il pas intéressant pour chaque pays de savoir ce qu'ont produit des systèmes différents, afin de pouvoir décider, en connaissance de cause, s'il faut continuer les errements suivis ou emprunter, à des voisins plus sages ou plus heureux, des procédés qui leur ont mieux réussi?

On doit reconnaître d'ailleurs que le système suivi dans un pays a dépendu le plus souvent des mœurs mêmes de ce pays, de son organisation sociale et politique, de la configuration géographique, etc., et qu'il sera indispensable de rechercher quelle influence ont eu ces données sur le choix du système.

Trois systèmes principaux ont été appliqués :

- 1° L'établissement par l'industrie privée;
- 2° L'établissement par l'État;
- 3° Le concours de l'État et de l'industrie privée.

Dans quelques pays, chacun de ces trois systèmes a été appliqué exclusivement; dans d'autres, ils ont été appliqués concurremment.

L'Angleterre est le seul pays en Europe où l'établissement des chemins de fer s'est fait exclusivement par l'initiative privée, sans aucune subvention de l'État; celui-ci n'étant

intervenu que pour la délivrance des concessions par le Parlement, concessions faites à perpétuité.

On a considéré généralement, en Angleterre, les chemins de fer comme des entreprises commerciales, analogues à toutes les autres industries.

De ce principe de liberté absolue, conforme aux traditions de *self-government* qui caractérisent les institutions de la Grande-Bretagne⁽¹⁾, il est résulté que l'esprit d'entreprise, soutenu par des capitaux gigantesques, s'est tourné vers les chemins de fer et a couvert le pays tout entier du réseau le plus serré qu'il y ait en Europe, sauf celui de la Belgique.

Sur le continent, on a, au contraire, considéré la construction du chemin de fer comme une question d'intérêt général, le chemin lui-même comme appartenant au domaine collectif, sa construction et son exploitation comme faisant partie des obligations de l'État.

Divers pays ont en conséquence établi les premiers chemins, ceux qui réunissent les villes principales, les grandes artères, en un mot, avec les deniers des contribuables, avec le budget de l'État et par le personnel de l'État :

La Belgique, le Wurtemberg, le grand-duché de Bade, la Saxe et la Prusse, la Suède, l'Italie, l'Autriche, ont ainsi commencé l'exécution de leurs chemins.

Mais le Wurtemberg, Bade et la Saxe sont, croyons-nous, les seuls pays où tout le réseau, actuellement exploité, ait été construit par l'État.

Dans les autres contrées, après l'exécution des artères principales, on a confié à l'industrie privée l'établissement des autres lignes, on a concédé pour un temps plus ou moins long la jouissance des lignes en échange d'un concours financier de l'épargne privée sous des formes variables.

Enfin, dans d'autres pays comme la France, la Suisse, l'Espagne, etc.⁽²⁾, aucune ligne n'a été complètement exécutée par l'État, mais aussi aucune n'a été livrée à l'industrie privée dans les conditions de liberté absolue appliquée en Angleterre : on a procédé par concessions limitées, on a placé les chemins, partie intégrante du domaine national, provisoirement aliéné, sous la surveillance de l'État, et dans la plupart des cas l'État, par des subventions ou des garanties d'intérêt, a contribué à la formation et au groupement des capitaux nécessaires.

Tel est, en peu de mots, le tableau général des conditions de formation du réseau ferré en Europe.

Ce sont les détails de cet ensemble qu'il serait utile que le Congrès pût obtenir des délégués compétents qui, en donnant pour leur région une histoire complète de leurs chemins, auraient à insister sur les conditions auxquelles les concessions ont été faites, sur les clauses imposées dans les cahiers des charges, et enfin sur les combinaisons financières par lesquelles les épargnes du pays, et parfois celles des pays voisins, ont été groupées pour constituer cet énorme capital, qui a associé tant d'intéressés, contribuables, rentiers, actionnaires et obligataires.

Il pourrait convenir d'étudier, d'autre part, de quels éléments est composé, dans chaque pays, le réseau des chemins de fer, c'est-à-dire de rechercher d'après quelle méthode s'est effectué le classement, l'ordre d'exécution des lignes, suivant leur importance, leur trafic, la richesse des régions traversées, etc.

⁽¹⁾ Marcauld s'exprimait ainsi en 1830 : « Nous sommes tentés de croire que 500,000 livres consacrées par des particuliers à la construction de chemins de fer et de canaux seront la source de plus grands avantages pour le public que 5 millions de livres affectées au même but par le Parlement. »

⁽²⁾ Nous n'avons pas nommé l'Amérique, mais il est bien entendu que l'étude de la constitution des chemins de fer aux États-Unis devra tenir une large place dans les travaux du Congrès.

On trouvera partout cette distinction entre les grandes artères reliant les centres riches, constituant ou les voies stratégiques, ou les lignes de grand trafic que parfois l'État s'est réservé de construire et d'exploiter, et qui, pour la plupart, sont actuellement achevées, et l'ensemble des embranchements, des chemins secondaires, d'intérêt local, etc., à trafic moindre et dont le réseau n'est encore terminé nulle part.

C'est ici que le Congrès nous paraît devoir remplir un rôle utile à tous les pays en étudiant les systèmes proposés pour l'exécution des chemins à faible trafic, destinés à alimenter les grandes artères et à porter jusqu'aux points les plus reculés d'une contrée l'activité commerciale, en assurant la mise en valeur de toutes les richesses du sol et de l'industrie.

Ces chemins doivent être construits économiquement, puisque le trafic y sera nécessairement faible. Par quelles mesures peut-on obtenir cette construction à bon marché? Le tracé des lignes, la largeur de la voie, l'utilisation des routes, etc., tels sont les points sur lesquels la discussion sera nécessaire, et cette discussion devra être complétée par l'examen des moyens financiers, intervention de l'État, des provinces, des communes par subventions, garantie d'intérêt ou garantie de revenu minimum.

Enfin, nous espérons que les documents qui nous seront apportés au Congrès fourniront tous les renseignements nécessaires sur le prix du kilomètre de chemins exécutés dans les divers pays, suivant le système d'établissement et les données spéciales de chaque ligne.

II. — EXPLOITATION.

L'étude relative à l'exploitation nous paraît devoir comporter une division en trois chapitres spéciaux :

- L'exploitation technique,
- L'exploitation commerciale,
- Et l'exploitation générale ou administrative.

En ce qui concerne l'*exploitation technique*, il est bien entendu que nous laissons à d'autres Congrès la discussion des questions mécaniques et scientifiques qu'elles soulèvent et qui sont du domaine des ingénieurs.

Celles des questions que le Congrès peut aborder concernent les mesures prises ou à prendre pour satisfaire, dans l'exploitation des chemins, aux besoins du public.

La fréquence des trains, leur vitesse de marche, l'organisation des services de correspondance entre les trains, les délais de livraison des marchandises, les mesures relatives au confort des voyageurs et celles concernant leur sécurité rentrent dans ce programme, et nous serions heureux que les membres étrangers du Congrès vinssent signaler des progrès appliqués dans leur pays et susceptibles d'être généralisés.

Il serait intéressant, par exemple, d'avoir des détails complets sur ce service des marchandises si rapidement transportées en Angleterre, grâce à l'aménagement spécial des stations, du matériel et des ports, tandis que sur le continent, la petite vitesse justifie son nom par ces délais prolongés qui font que si souvent les transports par chemin de fer sont moins rapides que sur les voies navigables ou par le roulage.

Il en serait de même de cet excellent système de concordance entre les trains de voyageurs appliqué en Belgique dans les stations où trois ou quatre lignes se réunissent, et grâce auquel la circulation a été rendue si facile dans ce pays.

L'*exploitation commerciale* comprend deux questions du premier ordre et qui suffiraient à elles seules à alimenter de longs entretiens : celle des *tarifs* et celle du *prix de revient* des transports.

Les tarifs constituent évidemment pour tous ceux qui se préoccupent de l'améliora-

tion des transports, une question capitale et pour beaucoup d'entre eux la question primordiale.

Quelle est l'influence de la tarification des chemins de fer sur la richesse nationale et sur les finances publiques ?

Cette influence ne sera-t-elle pas, pour tous les pays, la base des solutions à donner à cette importante question de savoir à qui doit appartenir le droit de discuter, de fixer ou d'homologuer les tarifs ?

Les tarifs concernent à la fois les deux intérêts engagés dans les voies de transport, l'intérêt de l'industrie et du commerce, qui désirent des tarifs *modérés et équitables*, et l'intérêt des contribuables, si la ligne est exploitée par l'État, ou celui des actionnaires et des obligataires, si le chemin appartient à une Compagnie, auxquels il faut des tarifs *récompensateurs*.

Il y a, du reste, deux questions principales dans un tarif : la question du *taux* et celle de la *forme* du tarif.

Les questions de taux comparatif des tarifs des divers pays ne nous paraissent pas devoir se prêter à une discussion utile dans notre Congrès, ce sont des points de fait qui relèvent surtout de la statistique. Quand nous aurons une statistique internationale bien faite, nous pourrons, en connaissance de cause, en tenant compte des éléments si variables qui en rendent actuellement le rapprochement si difficile, comparer le régime des tarifs des différents pays.

Il n'en est pas de même de la *forme* des tarifs.

Nous entendons, par la forme des tarifs, la loi suivant laquelle on fait varier le prix du transport d'un voyageur et d'une expédition de marchandises, suivant tous les éléments de ce transport : pour les voyageurs, suivant la distance parcourue, la classe des voitures, la vitesse du train ; pour les marchandises, suivant la distance, la vitesse, le poids de l'expédition, la nature et la valeur de la marchandise, le délai de transport, la responsabilité, etc.

Il est certain que les règles appliquées dans les différents pays ne sont pas les mêmes, elles diffèrent même dans un même pays d'une exploitation à l'autre ; mais il est également certain que ces règles peuvent être plus ou moins logiques, plus ou moins équitables, qu'elles prêtent par conséquent à une discussion sérieuse et utile dont on peut tirer des conclusions pratiques.

On peut, pour cette étude, suivre deux méthodes : ou examiner successivement tous les types de tarifs appliqués dans les divers pays : tarifs généraux, tarifs spéciaux, tarifs communs, tarifs internationaux, etc. ; ou passer en revue successivement chacune des données d'un transport, et rechercher et comparer entre eux les systèmes adoptés *pour en tenir compte* dans les différents tarifs.

Prenons, par exemple, la distance parcourue dans les transports de petite vitesse. Comment le prix varie-t-il avec la distance kilométrique ?

En France, dans certains tarifs généraux, il est proportionnel à la distance ; mais dans la plupart des autres tarifs, la base kilométrique diffère d'une zone à une autre, elle s'abaisse à mesure que la distance augmente, dans ce qu'on nomme les tarifs différentiels, parfois même le prix cesse de croître avec la distance et reste constant, etc.

Il sera certainement utile d'étudier toutes ces formes différentes, et s'il résulte de la discussion que telle ou telle de ces formes est plus équitable, plus favorable au développement des transports, nous pensons que c'est un des points sur lesquels le Congrès pourrait avoir à se prononcer et à émettre des vœux ou des résolutions spéciales.

Il en serait de même de toutes les autres données : vitesse, poids, nature, valeur, délais de transport, etc., que les membres du Congrès pourraient étudier successivement et sur lesquels on pourrait formuler des résolutions.

Il est difficile de séparer cette question des *tarifs* de celle de la détermination des *prix de revient*.

Nous ne serions certainement pas en mesure actuellement de fixer, sur un chemin de fer déterminé ou dans un pays désigné, ce que coûte réellement le transport d'un voyageur ou d'une tonne de marchandises. Cependant cet élément serait indispensable à l'étude des tarifs, comme à celle de toutes les questions relatives à l'avenir des chemins actuels, à la construction des nouvelles lignes, au système d'exploitation.

Et ce qu'il faut dire encore, c'est que ce n'est pas seulement le coût moyen qu'il importe de déterminer, mais surtout le coût d'une expédition dans des conditions connues.

Le problème est difficile, il n'est pas insoluble. Avec des règles fixes de comptabilité, avec l'uniformité des statistiques, on pourra y parvenir. Ce que nous demanderons au Congrès, c'est de rechercher quelles seraient, à ce point de vue, les conventions à adopter pour le choix des unités, — tonne, train, voiture ou essieu kilomètre, — auxquelles il convient de rapporter les dépenses, et pour la classification de ces dépenses.

III. — ADMINISTRATION.

Le Congrès aura, en outre, à aborder, en dehors de l'exploitation technique et commerciale en elles-mêmes, la question de direction ou d'exploitation générale.

Après avoir constaté à qui, dans chaque pays, on a confié l'exploitation des chemins de fer, il pourra rechercher quel est le système d'exploitation qui peut le mieux satisfaire aux besoins de l'intérêt général. On aura, dans ce but, à comparer :

L'exploitation par un grand nombre de Compagnies indépendantes concurrentes, comme elle existe en Angleterre;

L'exploitation par l'État, telle qu'elle existe partiellement en Belgique, en Suède, en Allemagne, etc., soit pour les lignes que l'État a construites lui-même, soit pour celles qu'il a rachetées;

L'exploitation par les grandes Compagnies dans les conditions réalisées en France par les fusions et les diverses conventions qui ont constitué les six grandes divisions actuelles;

L'exploitation par les petites Compagnies;

Et enfin, l'exploitation de lignes appartenant à l'État par des sociétés d'exploitation ou des Compagnies fermières.

L'examen de ces divers systèmes permettra d'étudier les avantages et les effets de la concurrence, des fusions et du rachat par l'État.

Il ne nous semble pas que le Congrès puisse formuler des résolutions sur ces points parce qu'ils ne sont pas susceptibles de solutions générales, s'appliquant à tous les pays, mais il ressortira certainement de leurs études en commun un enseignement qui portera ses fruits.

En terminant, nous appellerons l'attention du Congrès sur les questions relatives au recrutement et à l'éducation professionnelle du personnel des chemins de fer, ainsi que sur les mesures prises pour assurer l'avenir des agents et de leurs familles par les institutions de prévoyance et des caisses de retraites.

Paris, juillet 1878.

L'un des rapporteurs,

E. MARCHÉ.

SÉANCE DU MARDI 23 JUILLET 1878.

PRÉSIDENTE DE M. FOUCHER DE CAREIL,

SÉNATEUR.

SOMMAIRE. — Constitution du Bureau de la séance. — Discours de M. Carpi, secrétaire de la Section italienne. — Lecture de la correspondance. — Ordre du jour. Deuxième question du programme : **Systèmes suivis dans les différents pays en matière de construction, d'exploitation et d'administration de voies ferrées.** — Discours de M. Chérot, ancien élève de l'École polytechnique. — Proposition de M. Bergmann, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg. — Discours de M. Georges Renaud. — Proposition d'un vœu relatif à l'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS LORS DE L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS. — Discours de MM. de Seigneux, avocat à Genève, secrétaire de la Conférence internationale de Berne, et Lebaudy, député. — Discussion : MM. le baron de Montour; Lebaudy; Ameline de la Briselainne, avocat à la Cour; Chérot; Esnard, avocat; Roy, ingénieur; Palotte, sénateur. Vote de la résolution proposée. — Discours de M. Esnard, avocat, sur les TARIFS INTERNATIONAUX. — Fixation de l'ordre du jour de la séance suivante : MM. le Président; Wilson, député.

A deux heures et demie, M. le Président ouvre la séance, et invite à siéger au Bureau : MM. ALBIN BARWITZ, CARPI, GRANDJEAN, HERMANN GRAPOW, BERGMANN, PAUL CÉRÉSOLE, DE SEIGNEUX, ZIMMERMANN, membres des délégations étrangères.

La même invitation est également adressée à MM. LEVASSEUR, JULES PETIT, PALOTTE, DELIGNY, LEBAUDY, WILSON et SAVARY, membres de la Commission exécutive du Comité d'organisation.

M. LE PRÉSIDENT. Avant d'aborder l'ordre du jour, quelques communications doivent être faites à l'assemblée.

Je donne la parole à M. Carpi, qui l'a demandée.

M. CARPI (Italie). Monsieur le Président, Messieurs, empêché hier par une autre réunion que je crois pouvoir appeler la sœur bien-aimée de celle-ci, *la réunion internationale pour les expériences agricoles*, je regrette beaucoup de n'avoir pas pu assister à la séance d'inauguration de ce noble et digne Congrès, qui embrasse dans son but la plus grande loi, la plus grande force, la vie véritable de l'humanité, le mouvement.

Je voulais vous remercier, et je vous remercie, au nom de M. Correnti, commissaire général pour l'Italie, de la distinction que vous avez bien voulu lui

conférer, en l'appelant à la vice-présidence de cette assemblée. Il s'associe, sinon par sa présence (il est empêché par l'état de sa santé), au moins par tous ses vœux, à l'œuvre du Congrès.

La distinction que vous avez accordée à cet éminent homme d'État, vous avez daigné la faire rejaillir sur moi qui suis appelé à le représenter. Permettez-moi de vous exprimer tous mes remerciements, non pour l'honneur rendu à ma personne (je suis entièrement convaincu que je ne le mérite pas), mais pour ce témoignage que je considère comme une preuve d'estime, de sympathie et de cordialité envers l'Italie, dont je me trouve être aujourd'hui le délégué. (Très bien! très bien!)

L'Italie a, dans la question dont s'occupe le Congrès, deux intérêts très graves : l'un qui lui est spécial en quelque sorte, puisqu'il s'attache aux voies de transport sur son territoire; l'autre, qui est universel, puisqu'il concerne des voies de même nature pour l'usage du monde entier.

Je serais heureux, Messieurs, si je pouvais, dans le cours de nos réunions, vous apporter, d'au delà des Alpes, quelques éléments propres à augmenter vos lumières; et, quant à moi, j'éprouverai une vive satisfaction de recueillir, pour le bien de mon pays, tout le bénéfice des lumières que me vaudra l'honneur d'avoir été associé à vos importants travaux. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. Je crois être l'interprète de l'assemblée, en remerciant M. le Commissaire général pour l'Italie d'avoir pris au sérieux son rôle de délégué dans ce Congrès international; et, puisque ses fonctions à l'Exposition l'empêchent de prendre part à nos délibérations d'aujourd'hui, je crois pouvoir dire que nous sommes tous heureux de le voir représenté par M. Carpi, secrétaire de la Section italienne. (Marques générales d'assentiment.)

J'ai maintenant à communiquer au Congrès deux lettres adressées à son Président, M. Feray, sénateur.

La première de ces lettres est ainsi conçue :

J'ai l'honneur de vous annoncer que le Gouvernement espagnol prendra part au Congrès international pour l'amélioration et le développement des moyens de transport, et que le soussigné, commissaire délégué à l'Exposition, et M. Bruno Moreno, seront les représentants de l'Espagne. Je vous prie de vouloir bien accepter notre nomination et de nous envoyer des billets le plus tôt possible.

Agrérez, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

J.-E. DE SANTOS,

Commissaire général de la Section espagnole à l'Exposition universelle.

L'autre lettre est de M. Perret, président de la Chambre de commerce de Mâcon; en voici les termes :

Des raisons de santé me retenant ici, je ne pourrai assister aux trois premières séances du Congrès.

Veillez agréer mes excuses et les faire agréer à mes honorables collègues.

Nous arrivons à l'ordre du jour qui est celui-ci :

ORDRE DU JOUR. — DEUXIÈME QUESTION.

SYSTÈMES SUIVIS DANS LES DIFFÉRENTS PAYS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION,
D'EXPLOITATION ET D'ADMINISTRATION DE VOIES FERRÉES.

La parole est à M. Chérot sur la **Question générale**.

M. CHÉROT. Hier, l'honorable M. Levasseur vous disait que les chemins de fer étaient la raison d'être de l'Exposition universelle; que celle-ci n'eût pas été possible sans la puissance de transport de cet instrument nouveau. Cela est vrai et nous ne pouvons que l'admirer. Mais autres choses sont la puissance de transport que peuvent réaliser les chemins de fer et la manière dont cette puissance est mise à la disposition du public. En réalité, les chemins de fer sont construits en vue de l'intérêt général, et cet intérêt demande à être servi avant tout. Il n'est donc pas étonnant que cette question des chemins de fer passionne (je puis sans exagération me servir de ce mot), passionne, dis-je, autant d'esprits chez nous et à l'étranger. Je ne saurais en citer une preuve plus immédiate que le chiffre des 500 à 600 adhérents du Congrès international qui nous réunit; le caractère et la position éminente de tant de ses membres. Partout on s'occupe de cette question, partout on la traite avec ardeur. Il semble qu'on soit à la veille d'une transformation générale dans l'industrie, pourtant si moderne, des transports par voies ferrées. Il y a comme un sentiment général que le régime actuel ne satisfait plus aux nécessités économiques de l'époque et qu'il y a lieu d'étudier et de préparer un régime nouveau mieux en rapport avec les progrès réalisés par le commerce et l'industrie depuis quinze à vingt ans.

Quel serait, dans les conditions économiques actuelles, le régime général des chemins de fer qui servirait le mieux l'intérêt du producteur et l'intérêt du consommateur?

N'est-ce pas là, en fin de compte, le résumé pratique de ce que l'on appelle la question des chemins de fer?

Si la question est facile à poser, la solution n'est peut-être pas plus difficile à indiquer théoriquement.

Ce serait le régime qui, d'une part, procurerait le meilleur marché dans le prix des transports; d'autre part, garantirait contre tout arbitraire la fixation et l'application des tarifs, en ne prenant pour règle que l'intérêt général, qui résume l'intérêt de tous et de chacun.

Ce sont les conditions techniques et économiques d'un tel régime que nous étudions depuis un certain temps en France, et que nous vous avons conviés, Messieurs, à venir étudier avec nous.

Quelles sont ces conditions? Elles sont évidemment complexes et nombreuses. Nous ne saurions avoir la prétention d'en aborder beaucoup dans le peu de temps dont nous pouvons disposer. Ce que je désire faire en ce moment, Messieurs, ce serait, tout en passant en revue les principales questions économiques qui se rapportent à notre but, d'indiquer celles qui pour-

raient être le plus utilement soulevées dans les discussions générales du Congrès. D'autres, non moins intéressantes et en plus grand nombre, devront nécessairement être réservées aux séances matinales des Sections.

Quel est le but final auquel tendent toutes nos recherches, nos études, nos discussions? *Les transports à bon marché* : question capitale, la plus grosse peut-être du moment, au point de vue intérieur de chaque pays, aussi bien qu'au point de vue international dont nous avons à nous préoccuper. Nous sommes tous d'accord à ce sujet, aussi n'entrerai-je que dans quelques brèves considérations, nécessaires au développement de ma pensée.

La question des transports, même par chemin de fer, était loin d'avoir, il y a une vingtaine d'années, l'importance qu'elle a aujourd'hui. Cette importance s'est accrue dans des proportions imprévues par le développement industriel et commercial qui n'a cessé de grandir depuis 1860, époque de l'inauguration du régime de la liberté des échanges entre les peuples.

Si je l'envisage au point de vue de la production, c'est-à-dire de l'industriel, du manufacturier, je suis frappé d'un fait sur lequel j'appelle votre attention.

Nous savons tous que le bas prix de revient d'un produit fabriqué est une des conditions principales de sa consommation. Aujourd'hui que la concurrence règne entre tous les producteurs des divers pays, les conditions du prix de revient telles que la division du travail, le perfectionnement des machines, l'abaissement de la main-d'œuvre ont fait partout des progrès considérables. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup à glaner dans l'avenir en fait de réductions à réaliser sur ce terrain. De là cette conséquence que la question du prix des transports est devenue un des éléments importants du prix de revient. Je ne dirai pas que maintenant un centime d'économie sur les tarifs kilométriques est chose considérable; je dirai que $\frac{1}{2}$ centime, $\frac{1}{4}$ de centime ont une grande importance en industrie. Je crois qu'en France, en ce moment, le transport d'une tonne de marchandise répond à un prix moyen de 9 francs et à un parcours de 150 kilomètres, c'est 6 centimes par kilomètre. Or, sur ces 9 francs, une économie de 1 fr. 50 cent., 2 francs ou 3 francs est désormais de nature à déplacer des courants commerciaux, des centres industriels. Je parle surtout des industries qui emploient des matières lourdes comme les minerais, les charbons et dont le produit commercial ne représente qu'une faible partie du poids des matières premières employées dans leur fabrication.

Relativement au consommateur, je ne veux dire qu'un mot : hier, M. Levasseur s'est expliqué à ce sujet. Je vous dirai seulement quelques chiffres éloquentes, qui suffisent à expliquer l'importance, au point de vue de la consommation, de la plus faible économie dans les transports.

Ainsi tel article, dont la consommation s'étend dans un rayon de 500 kilomètres, atteindra 550 kilomètres par une simple réduction de $\frac{1}{10}$ dans les frais de transport; ce qui se traduira par un accroissement de 17 p. 0/0 dans la superficie où s'étendra la consommation.

Voulez-vous d'autres chiffres non moins saisissants?

En France, les recettes de nos six grandes Compagnies de chemins de fer dépassent 800 millions, le transport des voyageurs ne compte que pour 245 millions, et la part payée par la marchandise est de 550 à 560 millions,

La moyenne des tarifs perçus par les Compagnies étant de 6 centimes environ, supposez une diminution de 1 centime, et, sur le chiffre de 560 millions, vous réalisez au profit de la consommation une économie de 93 millions qui deviennent une source équivalente d'augmentation dans la production.

Envisagée au point de vue international, la question des transports à bon marché grandit de toute l'importance des échanges de pays à pays. La paix est le rêve du monde des travailleurs. Eh bien ! à mon sens, cet avenir se réalisera principalement par la solidarité, l'amalgamation des intérêts entre les individus des diverses nations. Or, cette amalgamation sera la conséquence nécessaire de la facilité et de la multiplication des échanges; aussi je me suis laissé aller à croire que l'illustre Cobden, s'il vivait encore, aurait voulu organiser, à l'instar de sa célèbre ligue des céréales, la *ligue des transports à bon marché*. (Bravos et applaudissements.)

En quoi se résume pratiquement la question des transports à bon marché? Dans un abaissement des tarifs aussi étendu que possible. Les tarifs actuels des chemins de fer sont-ils susceptibles de réduction? C'est le sentiment général; mais il nous appartient d'examiner la question de plus près.

Nous n'admettons pas que les tarifs doivent descendre au-dessous d'un prix de revient moyen. L'industrie des transports ne saurait travailler à perte, de quelque source que vienne le capital engagé dans l'instrument de transport.

Quels sont alors les facteurs principaux de ce prix de revient? Ce sont, d'un côté, la rémunération du capital engagé; de l'autre, les frais de l'exploitation. Nous avons donc à considérer le coût de la construction et le coût de l'exploitation, qui l'une et l'autre doivent être effectuées au meilleur marché possible.

Toutes les deux ont un côté technique et un côté économique. Je ne saurais aborder ici le côté technique, et je me bornerai à signaler, au point de vue économique, l'importance que peut avoir, dans tous les pays, l'observation de certaines règles, peut-être trop négligées jusqu'à présent, en France tout au moins, pour arriver au meilleur marché désirable, dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer.

Ce serait une erreur de croire que c'est dans le coût matériel des travaux que des économies importantes peuvent être réalisées à propos de la construction des chemins de fer. Ces économies, il faut les chercher, et on les trouvera dans *l'appropriation de la construction d'une ligne ferrée au trafic qu'elle est appelée à desservir*. Un chemin de fer de grande circulation doit être construit dans d'autres conditions qu'un chemin de fer de circulation moyenne, et celui-ci ne doit pas l'être comme un chemin de faible trafic; les uns et les autres comportent dans leurs tracés, leurs pentes, leurs courbes, des différences dont il faut essentiellement tenir compte. C'est cette règle d'appropriation qui assurera la véritable construction économique des chemins de fer qui restent à construire.

Il est évident que cette règle est également applicable à l'exploitation. On conçoit sans peine que l'exploitation d'un chemin de fer à faible trafic ne doit pas être faite dans les conditions de celles d'un chemin à grand trafic, et que chacun exige des formules différentes. En voulez-vous une preuve tangible? Nous la trouverons dans ce qui s'est passé en France jusqu'à présent.

Les réseaux de nos grandes Compagnies sont divisés en anciens et nou-

veaux réseaux. Eh bien ! la règle d'appropriation n'a pas été observée ; tout a été pour ainsi dire jeté dans le même moule, pour la construction : les mêmes formules ont été appliquées pour l'exploitation. Était-il possible de faire autrement à l'origine de nos chemins de fer, je ne m'en fais pas juge ; je me borne à citer des faits.

L'ancien réseau, qui comprend généralement les lignes à grand trafic, a coûté 525,000 francs le kilomètre ; le produit kilométrique moyen est de 72,000 francs. Le prix de revient de l'unité kilométrique pour les transports y est de 0 fr. 0479.

Le nouveau réseau, formé de lignes à moyen ou faible trafic, a coûté 414,000 francs par kilomètre ; son produit kilométrique est de 22,000 francs, et le prix de revient kilométrique du transport y est de 0 fr. 0945.

Cela ne vous dit-il pas, d'un seul mot et par l'éloquence d'un chiffre, que le même système de construction et d'exploitation, appliqué à des chemins de fer aussi différents que l'ancien et le nouveau réseau, a été une erreur capitale ?

Je vous ai dit que le tarif moyen perçu par nos grandes Compagnies était d'environ 6 centimes. Vous voyez d'ici la perte sèche. Ce qui permet à cet état de choses de se maintenir, c'est que cette perte est supportée par l'État, au moyen du régime de la garantie d'intérêt.

Je ne m'étendrai pas davantage à ce sujet. J'en ai dit assez, je pense, pour justifier l'appel que j'ai fait à votre attention, sur les conséquences de la règle économique dont je répète la formule :

Appropriation de la construction et du mode d'exploitation à la nature et aux besoins du trafic à desservir.

Je suppose maintenant que ces questions de construction et d'exploitation aient été résolues dans le sens de la plus grande économie en ce qui touche le prix de revient du transport, comment le public sera-t-il admis à en profiter ? C'est par les tarifs.

Aussi, pour ce public, la question de fixation et d'application des tarifs est-elle une question principale ; elle est même celle qui domine tout.

Il est évident que, pour cette fixation et cette application, il ne saurait y avoir qu'une règle : celle de l'intérêt général. L'état de choses actuel y est-il conforme ? Non, et l'observation des faits peut nous enseigner la voie dans laquelle il faut marcher.

Que réclament l'industrie et le commerce ?

Simplicité et unité dans la fixation des tarifs.

Équité et impartialité dans leur application, c'est-à-dire l'absence de tout arbitraire.

Si vous posiez ces règles, si vous les faisiez passer dans la pratique, je crois que vous auriez résolu cette terrible question des tarifs.

Faut-il que je vous cite quelques exemples de ce qui se passe dans le régime actuel ? Je les emprunterai naturellement au régime français. En ce qui concerne la fixation, on a cherché à faire intervenir la puissance publique, mais avec la forme adoptée, les résultats ont été tout autres qu'on ne les attendait. Je n'aborderai pas ici cette question, je toucherai seulement à celle de l'application.

La France, vous le savez, est exploitée par six grandes Compagnies. Je vous ai dit que le prix moyen perçu pour les marchandises est de 0 fr. 064. D'une Compagnie à l'autre, il varie de 0 fr. 0487 à 0 fr. 0737; ainsi, pour voyager du nord au sud de la France, une même marchandise peut payer presque le double pour un même parcours.

Voilà pour l'uniformité des tarifs.

Quant à la *simplification*, les Compagnies ont créé quelque chose comme 1,200 tarifs spéciaux, dans lesquels leurs employés eux-mêmes ne se reconnaissent plus.

Cela pouvait être dangereux pour leurs caisses, mais les Compagnies y ont paré d'une manière très intelligente. Les employés qui appliquent les tarifs sont responsables de leurs erreurs; aussi, quand ils sont embarrassés, ils appliquent le tarif supérieur. On dit que, de ce chef, les Compagnies bénéficient d'une dizaine de millions, bon an mal an.

Au point de vue de l'arbitraire, c'est encore bien autre chose. — Je citerai des faits qui se passent chez nous, mais je suppose qu'on pourra nous en citer d'analogues à l'étranger. Je ne veux invoquer que l'intérêt général.

Est-ce qu'il est de l'intérêt général que des tarifs puissent être abaissés au-dessous du prix de revient en vue d'une concurrence malsaine, abaissement dont le transporteur se récupère par une surélévation correspondante, là où la concurrence n'existe pas? Que la houille, par exemple, puisse être soumise à des inégalités qui varient de 0 fr. 0275 à 0 fr. 008 sur un même territoire?

Est-ce qu'il est de l'intérêt général que les Compagnies puissent, par ces tarifications arbitraires, déplacer les centres industriels, les courants commerciaux naturels?

Est-ce qu'il est de l'intérêt général que l'industrie des transports par voies ferrées doive supprimer toutes les autres voies, tous les autres moyens de transport? Est-ce qu'elle a droit de détruire la navigation sur les canaux et rivières, la navigation fluviale, la navigation côtière ou de cabotage?... Et cependant nous voyons cette concurrence destructive ouvertement pratiquée par les Compagnies de chemins de fer, par des abaissements de tarifs au-dessous du prix de revient. Nous en pourrions citer descendus jusqu'à 1 centime 1/2. Nous croyons qu'elles n'ont pas le droit légal de le faire, toujours est-il qu'elles en usent et abusent et que les frais de cette concurrence sont couverts par le Trésor public au moyen de la garantie d'intérêt.

Je n'ajouterai plus qu'un mot, c'est qu'au point de vue international qui nous a réunis, je ne connais pas de questions plus grosses que celle de la fixation et de l'application des tarifs.

J'en suis arrivé, Messieurs, à pouvoir répondre pratiquement, je crois, à la question que je me suis posée au début :

Quel est le régime général des chemins de fer qui servirait le mieux l'intérêt de la production et celui de la consommation?

C'est celui :

Où le droit de la fixation des tarifs appartiendra à la communauté, c'est-à-dire aux pouvoirs publics, au lieu de dépendre de l'arbitraire de l'intérêt privé;

Où l'application des tarifs sera soumise à des règles basées sur la simplicité, l'uniformité et l'impartialité;

Où, enfin, le prix des tarifs aura pour base un prix de revient du transport aussi réduit que possible.

Quel est celui des divers régimes aujourd'hui pratiqués qui pourrait le mieux nous assurer ces résultats que j'appellerai nécessaires?

Est-ce celui de la libre concurrence?

La libre concurrence n'est appliquée que dans deux pays à qui la nature a fait une situation particulière en les entourant de mers, ce qui leur a créé des conditions spéciales et non comparables. Ce que nous pouvons dire de ce régime, c'est que s'il peut produire, dans les tarifs, l'abaissement désirable et même au delà, ceux-ci ne sont soustraits à l'arbitraire des Compagnies, ni dans leur mode de fixation, ni dans leur application; en outre, les exagérations de la concurrence n'aboutissent que trop souvent à des coalitions dont vous savez les perturbations dans le monde industriel et commercial.

Est-ce celui du monopole?

La réponse se trouve dans les résultats qu'il a produits en France, où il a été appliqué sur une vaste échelle qui a attiré l'attention de tous les pays. On ne saurait dire qu'il y a été sans avantages; il a prévenu le morcellement et le chaos dans la création du réseau français, en ramenant sa construction à un certain plan d'ensemble auquel nous devons les grandes lignes qui traversent la France.

Mais il a été complètement dénaturé, lors de la création du second réseau, par les conventions de 1858-1859; par cette législation nouvelle, l'État a garanti aux actionnaires un revenu élevé à prélever sur le produit net des anciens réseaux, et de plus un intérêt de 4,65 p. o/o aux capitaux qui, sous forme d'obligations, ont été affectés à la construction du nouveau réseau.

Le caractère des Compagnies en a été profondément modifié. Leur monopole s'est exagéré; elles se sont trouvées, en fait, désintéressées du progrès, elles ont même étendu leur action là où elles ne devaient pas l'exercer; elles se sont faites entrepreneurs d'industries, exploitants de houillères, fabricants de locomotives, de wagons, bientôt de rails, au lieu de se renfermer dans l'industrie du transport; et quant à l'application qu'elles ont faite de leur monopole, avec l'ambition d'attirer à elles la totalité des transports, vous savez qu'elles ont versé dans l'abus, au point de soulever dans le pays le besoin et la demande unanime d'une réforme.

Je ne veux pas entrer dans les détails; je m'appuierai simplement sur deux ordres de faits, pour donner à mes affirmations l'autorité dont elles pourraient avoir besoin. Je vous citerai l'enquête parlementaire faite en 1874 et dont M. Dietz-Monnin a été le rapporteur, enquête qui a mis à jour tous les griefs du commerce et de l'industrie contre le régime du monopole. Le Sénat vient de se livrer récemment à une nouvelle enquête dont les résultats confirment pleinement ceux de la première. Il en ressort que les abus sont devenus tellement nombreux, tellement graves pour l'intérêt général du pays, que les pouvoirs de l'État sont, pour ainsi dire, mis en demeure d'y porter remède.

Je citerai une autre conséquence de ce monopole à l'encontre de l'intérêt local.

En Angleterre, il est admis que, lorsqu'un chemin de fer produit 7 à 8 p. o/o, il y a lieu d'en créer un second à côté, sans que celui-ci porte atteinte à la prospérité du premier. C'est ainsi que, entre Londres et Liverpool, il existe quatre lignes ferrées et qu'il est question d'en créer une cinquième. Eh bien ! avec le monopole français, il a été jusqu'ici impossible de créer une ligne parallèle au chemin de fer de Lyon à Marseille, qui produit plus de 200,000 francs par kilomètre. Ce que l'industrie et le commerce en souffrent, nous le savons tous.

Ainsi donc il n'y a rien à attendre du monopole pour la réalisation du régime nouveau que nous avons en vue.

Nous nous trouvons maintenant en face du système des chemins de fer propriété de l'État.

Il est certain que ce régime pourrait comporter pleinement les conditions que nous avons indiquées pour la fixation et l'application des tarifs, et se prêterait avec une facilité toute particulière à l'établissement d'une législation internationale.

Cette question de « chemins de fer de l'État » n'est plus à l'état de théorie. Elle est passée dans le domaine des faits. Des chemins de fer de l'État existent dans tous les pays d'Europe, excepté en France. La question désormais est de savoir quelles sont les lignes qui, dans l'intérêt public, doivent appartenir à l'État ; quelles sont celles qui doivent être maintenues dans le domaine de l'industrie privée, pour leur assurer les avantages de l'initiative individuelle, impossible à remplacer par l'action de l'État. Je crois qu'il ne saurait y avoir de règle générale à cet égard ; la solution de la question devra dépendre beaucoup des situations géographiques, des mœurs et des tempéraments des peuples.

Mais on peut concevoir, en thèse générale, que, sur un vaste territoire, les lignes qui sont les grandes artères de la circulation nationale, qui relient les grands centres de population et consommation, celles qui ont un caractère stratégique, soient constituées à l'état de chemin de fer d'État.

Que dans les mailles de ce réseau national, soient formés des groupes secondaires, dans des conditions homogènes convenablement limitées dans leur étendue, véritables affluents et non pas concurrents du réseau national, et qui ressortiraient de l'industrie privée. Dans plusieurs pays, la question paraît se résoudre de cette manière.

J'ajouterai que le système de cette organisation nouvelle a été exposé, il y a quelques jours, dans une conférence voisine, par M. Vauthier, ingénieur des ponts et chaussées, qui en a fait l'objet d'études approfondies. Si le temps lui permet de vous en entretenir, je crois que cette communication vous offrira un grand intérêt.

De ce que je viens de vous dire, il résulte que si toutes les grandes lignes de circulation étaient chemins de fer d'État, on pourrait arriver sans grandes difficultés aux solutions qui nous préoccupent relativement à une application de tarifs et à une législation internationales ; mais dans les pays où ce régime n'existerait pas, on viendra presque sûrement se heurter au mauvais vouloir des Compagnies privées.

Vous pourriez donc craindre que vos efforts ne fussent stérilisés à l'avance par l'état de choses existant chez nous. Je vous expliquerai brièvement la situation des choses.

Nos lois françaises ont édicté que tous nos chemins de fer sont propriété de l'État. La jouissance seule en a été aliénée pour un certain temps, et, à l'expiration des concessions, ils doivent rentrer entre les mains de l'État qui avisera à les exploiter au mieux de l'intérêt public. Malheureusement, on a donné à ces concessions une durée presque séculaire : quatre-vingt-dix-neuf ans ! Assurément, lorsqu'on les a faites, on ne pouvait pas prévoir l'avenir, la situation économique que devaient créer les progrès économiques réalisés dans les vingt dernières années ; mais admettre qu'à quatre-vingt-dix-neuf ans de distance, l'organisation de nos chemins de fer pourrait suffire à des besoins économiques inconnus, c'était commettre une erreur, une grosse erreur.

La loi, heureusement, contient un correctif : c'est la faculté de rachat, après quinze ans d'exploitation révolus. Notre gouvernement est aujourd'hui libre de le faire, si l'intérêt général le réclame, il peut donc y avoir, en France, des chemins de fer d'État, aussitôt que l'utilité en sera reconnue. Voilà le véritable état de la question.

Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans l'examen des conditions du rachat. Je dirai seulement qu'on y a fait deux objections principales : d'une part, les charges qui en résulteraient pour le Trésor public ; d'un autre côté, le respect des contrats et l'intérêt des actionnaires.

Je crois, pour ma part, qu'il est facile de démontrer catégoriquement, mathématiquement (et je me propose de le faire un jour), que le rachat à bref délai est celui qui imposera le moins de charges à l'État ; qu'il lui assurera même des avantages qui iront en décroissant à mesure que l'opération sera retardée. On peut prouver également qu'au point de vue des Compagnies, le rachat à l'heure actuelle serait une excellente opération dont la valeur ira en diminuant, à mesure qu'elle sera différée. Je n'irai pas plus loin ; j'ai seulement voulu dire, en passant, que j'étais convaincu que le rachat pourrait être fait aussi bien dans l'intérêt de l'État que dans l'intérêt des actionnaires. Le jour où cette conviction sera faite chez eux, la question des chemins de fer de l'État sera résolue. J'ai dit quelle haute importance elle avait au point de vue international ; je finirai en m'appuyant, à cet égard, d'un vote récent de notre Association française pour l'amélioration et le développement des moyens de transport :

Considérant, est-il dit dans cette délibération, que la constitution en chemins de fer d'État d'une partie des voies ferrées de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie impose à la France des obligations nouvelles, relativement au régime général de ses chemins de fer,

L'Association est d'avis, en principe, d'effectuer le rachat de toutes les lignes de chemins de fer pour procéder à la réorganisation générale du régime de nos voies ferrées.

Je ne puis pas, Messieurs, terminer cet exposé sans aborder une question dont on fait chez nous un épouvantail à propos des chemins de fer de l'État, et qui serait de nature à faire reculer l'opinion, si elle n'était rassurée à cet égard.

Cet épouvantail c'est l'exploitation par l'État. Celle-ci soulève de véritables clameurs.

Comment! l'État irresponsable se ferait entrepreneur de roulage! L'État exercerait directement l'industrie des transports par une armée de fonctionnaires! Il arriverait fatalement à se faire constructeur de locomotives, de wagons; à monter des forges, des laminoirs, à se faire fabricant de rails, etc.! Ce serait une véritable monstruosité économique, ce serait l'inauguration d'un régime de communisme où l'État deviendrait l'entrepreneur, l'industriel universel, où tous les travailleurs deviendraient des fonctionnaires.

Cette réprobation, quoique empreinte d'une certaine exagération, a une base sérieuse. Il convient donc, je crois, d'analyser cette question de l'exploitation par l'État pour la ramener à la réalité.

Le mot « exploitation des chemins de fer », employé dans son acception la plus générale, comprend : l'administration supérieure, la direction générale et l'exploitation proprement dite. Celle-ci comprend, à son tour, l'exploitation commerciale, la traction, l'entretien de la voie et des bâtiments. Que l'administration supérieure des chemins de fer de l'État appartienne au Gouvernement, je ne vois rien là qui soit de nature à compromettre l'intérêt général; mais il en serait autrement de l'exploitation commerciale faite directement par l'État. J'admettrai que ce régime puisse être accepté dans des pays autres que la France. Chaque nation a ses mœurs, son tempérament. Mais ce que je puis affirmer, c'est que, chez nous, jamais l'esprit public, jamais le sentiment français, jamais nos populations ne supporteraient cette invasion du fonctionnarisme, de la bureaucratie administrative dans les rapports incessants qui ont lieu entre le commerçant, l'industriel et les agents de l'instrument qu'on appelle le chemin de fer. (Approbation.)

Dans une question aussi palpitante, j'ai cru que je pouvais m'étayer de certaines autorités, ce sujet ayant été traité non seulement dans des conférences spéciales, mais par des corps qui avaient compétence pour le faire. Ainsi, notre honorable Président me permettra de citer les conclusions d'une commission du Sénat dont il a fait partie. Sur cette question de l'exploitation des chemins de fer par l'État, le Sénat a fait une enquête très approfondie, dont les résultats ont été consignés dans un rapport rédigé par l'honorable M. Foucher de Careil, qui préside cette séance. Ce rapport substantiel, plein de faits, précise parfaitement les termes de la question et me paraît devoir faire la lumière auprès de ceux qui n'auront pas de parti pris. Après avoir établi, entre autres, que partout, aussi bien en Italie qu'en Allemagne, en Autriche-Hongrie qu'en Belgique, l'exploitation par l'État a été la plus coûteuse, le rapport conclut, à la suite de nombreuses considérations, « que l'exploitation des voies commerciales par le Gouvernement lui imposerait une tâche à laquelle il n'est pas propre, et des responsabilités auxquelles il lui importe de se soustraire », c'est la conclusion qui appartient à de véritables hommes d'État, au Sénat français.

Vous savez, Messieurs, que l'Association pour l'amélioration et le développement des voies de transport est une association très importante; elle compte 700 à 800 membres, parmi lesquels figurent un grand nombre de sénateurs,

de députés, de membres de chambres de commerce, ingénieurs, économistes, etc.; c'est elle qui a provoqué la réunion du Congrès international. Eh bien ! voici les conclusions qu'elle a votées dans sa séance générale du mois de mars dernier :

Considérant que le système d'exploitation directe par l'État est contraire aux véritables doctrines économiques et à l'intérêt du Trésor, l'Association repousse également la construction et l'exploitation par l'État, en tant que principe définitif.

Vous voyez par quelles autorités le système de l'exploitation directe par l'État est repoussé.

Les Gouvernements sensés, et je crois qu'on peut donner cette qualification au nôtre, ne cherchent pas volontiers à remonter les courants de l'opinion publique, lorsque ces courants sont déterminés par un sentiment juste des choses. Or, l'opinion publique, chez nous, se manifeste par une répulsion absolue contre l'exploitation directe par l'État, et elle est dans le vrai.

Mais enfin tout est à prévoir. Si, par suite de la pression d'intérêts privés puissants, des tendances contraires venaient à prévaloir, il ne faudrait pas être grand prophète pour prédire ceci :

Industriels, commerçants, consommateurs, s'écrierait comme Denys l'Ancien, et d'une voix unanime :

Qu'on nous ramène aux carrières !

Les carrières, Messieurs, c'est le régime du monopole, et le monopole serait parfaitement fondé à offrir une statue d'or à l'auteur d'un si beau résultat !

Je sais un assez bon nombre d'esprits qui sont découragés par la manière dont la question semble posée en ce moment. Ils voient dans la doctrine de l'exploitation de l'État une pierre d'achoppement que nous viendrons difficilement à bout d'écarter, et qui peut faire échouer l'œuvre à laquelle nous sommes dévoués. Ce n'est pas mon sentiment, et je crois que les tendances du Gouvernement ne peuvent être méconnues. Ainsi, au Sénat, lors de la discussion à propos du rachat et de l'exploitation des 2,500 kilomètres qui sont aujourd'hui chemins de fer d'État, ces mêmes préoccupations se sont hautement manifestées, et voici la réponse bien simple et bien droite du Ministre des travaux publics :

« Je ne suis pas embarrassé pour m'expliquer à cet égard ; je déclare que non seulement je ne désire pas, mais que je redoute le fardeau de l'exploitation. »

Encore, lorsque ce même Ministre, M. de Freycinet, a procédé à l'organisation de ces chemins de fer d'État, il a écrit dans son rapport au Président de la République, explicitement ceci :

« En attendant que les bases d'un régime définitif soient fixées, il importe de ne pas écarter le *concours*, même transitoire, de l'*industrie privée*. En conséquence, le décret d'organisation dispose que le conseil d'administration pourra, avec l'assentiment du Ministre des travaux publics, passer des traités pour l'exploitation partielle ou totale de ces lignes. »

Écartons donc des appréhensions décourageantes et marchons en avant avec confiance.

J'ai fini, Messieurs. J'ai été plus long que je ne le pensais; mais il est difficile, dans une discussion orale et surtout sur un sujet aussi vaste, d'être clair et court en même temps.

En résumé, parmi les questions que je vous ai développées, il en est qui ne sont pas susceptibles de résolutions ici, parce qu'elles n'ont pas un caractère international ou de généralisation suffisant; mais vous n'en avez pas moins la plus entière liberté de les discuter comme vous l'entendrez. Nous attendons maintenant de ces discussions qu'elles nous apportent de nouvelles lumières, des faits d'observation et d'expérience en faveur du but que nous poursuivons tous, but que nous atteindrons, si nous y mettons persévérance et énergie. Ce but, Messieurs, ce sont : *les transports à bon marché.* (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. A l'ouverture de la séance, M. Bergmann a déposé sur le bureau une proposition qu'il demande à faire connaître au Congrès. Je lui donne la parole.

M. Bergmann, Messieurs, est membre de la Chambre de commerce de Strasbourg; il a droit, par conséquent, à nos sympathies et à notre attention.

M. BERGMANN donne lecture de la proposition suivante :

M. G. Bergmann a l'honneur de soumettre au Congrès un exposé des principes qui, selon lui, doivent régir dans la société moderne la voie ferrée dans tous les pays.

Il prie le Congrès de lui permettre de développer devant lui ces principes et, si le Congrès les adopte, il le prie d'en faire l'objet d'une résolution à inscrire en tête de ses travaux.

Le chemin de fer est la transformation complète de l'ancienne grande route; les grandes routes sont la propriété commune de l'État moderne, la chose publique qui est indivisée et ne peut être abandonnée entre les mains de particuliers.

Le chemin de fer, par sa nature, réunit *ipso facto* deux idées différentes : l'idée de la voie et celle du transporteur, c'est-à-dire que celui qui dispose de la voie doit disposer en même temps du moyen de transport; par la mise en exploitation il réduit immédiatement à dessein ces proportions d'utilité, l'ancienne route ainsi que le matériel qui y fonctionnait.

De ce fait il résulte, pour l'universalité, une grande restriction de la liberté individuelle dans l'usage des voies et moyens de transport nouveaux, et cette restriction de la liberté impose au Gouvernement l'obligation inévitable de mettre à la disposition du public la nouvelle voirie dans les mêmes conditions et avec les mêmes garanties dont était entourée l'ancienne.

Soit que le Gouvernement exploite lui-même la voie ferrée, soit qu'il la fasse exploiter par des Compagnies, cette exploitation doit constituer :

Un service public, nécessaire et obligatoire de transport des personnes et des produits à l'usage et pour le bien de l'universalité ayant pour lois :

L'unité et la continuité de la voie ferrée sans lacune;

La régularité, la sécurité, la célérité, la responsabilité, l'égalité pour tous sans exception ni faveur;

L'unité et la stabilité des taxes, réduites autant que possible, en tenant compte des charges de l'exploitation et calculées proportionnellement aux poids et aux distances parcourues.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur Bergmann, vous venez de lire un texte de réso-

lution parfaitement clair et défini; il va être mis en discussion, et déjà plusieurs orateurs se sont fait inscrire. Je pense qu'il vaudrait mieux pour vous produire au cours du débat les observations que vous avez à développer.

Je donne la parole à M. Renaud.

M. Georges RENAUD. Messieurs, dans la résolution qui vient de vous être lue, je relève deux *desiderata* qui paraissent en être les points principaux : c'est, d'abord, l'établissement d'une responsabilité, et, d'un autre côté, l'égalité pour tous, sans exception ni faveur.

L'application d'une responsabilité, en matière de chemins de fer, est évidemment l'un des premiers principes à établir, et l'un de ceux (il faut bien le dire) qu'on a le plus désertés.

M. Chérot, tout à l'heure, dans son excellent exposé, a déjà en partie indiqué les causes et les inconvénients de la situation qui nous est faite actuellement. Je voudrais traiter cette question non pas seulement au point de vue français, — car n'oublions pas que nous devons l'envisager au point de vue international, et par conséquent arriver à poser, s'il est possible, des principes qui soient les mêmes pour les différents pays.

Le principe de la responsabilité dans l'exploitation de toute espèce d'entreprise est un principe fondamental. Il ne peut avoir de moyen d'assurer l'exercice sérieux d'une industrie comme celle des chemins de fer concédés par l'État, qu'à la condition d'un contrôle, et ce contrôle ne peut s'exercer, précisément, que par la force des choses; il doit s'exercer, pour ainsi dire, de lui-même.

Quel est donc le moyen d'assurer cette responsabilité des Compagnies?

M. Chérot, dont je partage depuis longtemps la haine — disons, pour ne pas employer un mot si gros, la répugnance — à l'égard des monopoles, M. Chérot vous a indiqué le nœud de la question : ce sont précisément ces monopoles en présence desquels nous nous trouvons, ces monopoles qui vont sans cesse grandissant, sans cesse se développant, sans cesse se fortifiant, et qui, au fur et à mesure qu'ils s'étendent davantage, deviennent de plus en plus dangereux et menaçants.

Nous sommes en face d'une situation qui est un peu plus forte que nous, attendu que nous avons devant nous des contrats, et que ces contrats il faut les respecter, les observer. Mais de là à développer encore cette puissance des Compagnies, de là à étendre constamment la longueur des kilomètres qu'elles ont à exploiter, il y a tout un abîme, et c'est précisément contre cette dernière tendance qu'il me semblerait à propos de réagir.

Il est des principes qui sont de tous les pays, et qui ne concernent pas seulement la France; il y en a un qui a été pour ainsi dire systématiquement mis de côté, c'est le principe de la concurrence.

Nous avons entendu dire depuis de longues années qu'on ne voulait à aucun prix d'aucune espèce de concurrence, dans quelque proportion que ce fût, et c'est dans cet esprit que l'on a toujours procédé, c'est dans cet esprit que l'on a fait toutes les concessions.

Eh bien! sur ce point, il faut distinguer. Il y a certainement des limites qui

sont indiquées par la nature des choses et par la prudence, des limites qu'il ne faut point dépasser; mais il est évident qu'en bannissant d'une façon absolue toute espèce de concurrence, comme on l'a fait jusqu'ici, on a rendu les Compagnies maîtresses et absolument irresponsables. Sans doute, il peut y avoir une responsabilité vis-à-vis de l'État; l'État peut intervenir, mais dans quelle mesure, et quelle est sa force pour le faire?

L'État, en résumé, est représenté par un ou deux hommes à la tête d'une administration; quelquefois ces hommes sont de bien petits personnages à côté des grands et nombreux personnages qui englobent sous leur puissance et leur domination la plus grande partie de notre réseau ferré.

Cette autorité, cette intervention de l'État s'est-elle exercée quand on aurait dû y recourir? Depuis de longues années, nous assistons en quelque sorte à l'indifférence de l'Administration : les Compagnies jouissent d'une liberté pour ainsi dire absolue, et par conséquent nous nous trouvons en présence d'une irresponsabilité réelle.

C'est cette irresponsabilité qu'il s'agit de faire cesser. Comment peut-on atteindre ce résultat? Il ne peut pas être question de revenir sur des contrats qui existent; il faut se tenir dans la lettre de ces contrats, et puis tirer partie de tous les avantages qu'on peut avoir et qu'on peut trouver dans la liberté d'action.

On nous a parlé des chemins de fer d'État et de l'exploitation par l'État. Au point de vue économique, au point de vue des principes qui sont la base des véritables doctrines économiques telles qu'on les professe en France et en Angleterre, il est certain que l'administration des chemins de fer par l'État serait pour un économiste une hérésie.

M. ESNARD. Je demande la parole.

M. Georges RENAUD. En outre, il peut y avoir là un danger, car c'est toujours un inconvénient que d'augmenter le nombre des fonctionnaires. Si l'on se mettait à ranger toutes les voies ferrées qui se trouvent en France sous l'administration de l'État, on serait bientôt en présence d'une force telle qu'il pourrait en résulter à tous égards, et notamment au point de vue du commerce et de l'industrie, des inconvénients insurmontables. C'est alors que nous nous trouverions vraiment en face d'une irresponsabilité réelle, car (il ne faut pas se le dissimuler) un Ministre ne pourra jamais répondre des mille détails d'une administration aussi compliquée; il ne sera responsable que des grandes lignes de l'Administration, mais personne n'ira lui demander compte des détails et des négligences partielles.

Ce n'est que par la concurrence que nous pouvons arriver à un résultat, et c'est justement ce principe de concurrence que je voudrais voir relever et remettre en honneur. Ne bannissons plus, comme on l'a fait jusqu'ici, d'une manière exclusive et absolue, toute idée de concurrence: admettons-la, au contraire, laissons la liberté s'exercer toutes les fois que cela est possible. N'oublions pas que le chemin de fer est avant tout un instrument de vitesse.

M. Chérot vous a parlé tout à l'heure, avec toute la compétence qui lui appartient, de la cherté du prix de revient kilométrique de nos chemins de fer; c'est là un des écueils contre lesquels nous avons à lutter. Mais il eût été

très intéressant et très utile de nous donner les détails de ce prix de revient kilométrique d'après le coût d'établissement de la voie, le coût d'établissement des gares, le coût du matériel, de façon que nous puissions apprécier l'importance relative des divers éléments qui concourent à former ce prix de revient total. Il y a là une donnée très importante, et qui peut nous guider dans l'éclaircissement de la question qui nous occupe.

De quoi s'est-on plaint dans ces dernières années et dans un grand nombre d'enquêtes? On s'est plaint, sans aucun doute, de la grande extension qu'avaient prise les gares, ce qui a nécessité des dépenses considérables, ce qui a accru dans une proportion notable le capital immobilisé. Par conséquent, il y a là un élément qui entre dans l'élévation du prix de revient; c'est donc une question qui mérite d'être étudiée.

Un autre élément qui concourt à élever le prix de revient, car il accroît le capital immobilisé, c'est la lenteur avec laquelle s'effectuent un certain nombre de transports.

Ce qu'il faut demander aujourd'hui, c'est que les Compagnies rentrent dans l'observation des délais qui ont été fixés par les règlements, de façon que la célérité que l'on est en droit d'exiger soit obtenue. Remarquons, en effet, que moins ces délais seront observés, plus le matériel en circulation doit être important, et plus, par conséquent, on est obligé d'immobiliser un capital considérable.

Sans doute, il y a ici lutte entre les commerçants, d'une part, et, de l'autre, la Compagnie, qui désirerait que son matériel redevînt disponible au plus vite, mais qui, par la lenteur avec laquelle elle effectue ses transports, rend nécessaire l'augmentation de ce matériel.

Le négociant, de son côté, cherche à retenir sa marchandise le plus tard possible, à la laisser en gare jusqu'à la limite extrême du délai qui lui est imparti, et même au delà. C'est précisément dans cette espèce de différend que l'État aurait un rôle à jouer, qu'il devrait intervenir au nom des principes supérieurs qui doivent diriger les exploitations des chemins de fer, pour concilier les intérêts des uns et des autres, au mieux de l'intérêt général. Nous devons donc demander que les délais établis ne restent pas à l'état de lettre morte, et que les Compagnies observent fidèlement leurs règlements. Dans la situation qui nous est faite depuis un grand nombre d'années, nous nous sommes toujours trouvés en présence de Compagnies absolument maîtresses du terrain, et de l'État les laissant faire; si parfois il avait l'air de les rappeler à l'ordre, c'était avec tant de mollesse et d'indifférence que, en fait, on peut dire que nous avons affaire à des Compagnies en quelque sorte irresponsables.

Une telle situation ne peut durer; elle appelle un remède, une solution; cette solution, M. Bergmann croit l'avoir trouvée dans la formule qu'il nous propose d'adopter, en vue d'établir la régularité, la sécurité, la célérité, la responsabilité et l'égalité pour tous, sans exception en faveur de personne.

À propos de ce principe de l'égalité pour tous, il y a une observation qu'il ne faut pas perdre de vue et qui, je crois, a déjà été faite dans la Section : c'est que cette égalité ne peut exister que dans des conditions analogues. Cela est essentiel; il ne saurait être question, en effet, d'établir une égalité brutale,

niveleuse, plus apparente que réelle, mais une égalité véritable, intelligente, servant les intérêts des uns et des autres, au mieux de l'intérêt général.

En résumé, il y a un fait incontestable : c'est que nos chemins de fer nous coûtent cher; c'est l'argument qu'on ne manque jamais de nous opposer, quand nous parlons de concurrence, c'est précisément pour cela que j'insiste sur ce point. Il nous faut donc chercher les moyens de réduire les dépenses de nos voies ferrées de façon à pouvoir établir cette concurrence, que nous souhaitons, dans les conditions où elle peut raisonnablement avoir lieu; en d'autres termes, chercher à construire des chemins de fer économiques, dans des conditions qui leur permettent de suffire aux besoins d'un certain trafic, sans avoir à supporter des charges qui les écrasent.

Il y a une chose qu'on oublie trop facilement, c'est qu'un chemin de fer n'est, en définitive, qu'une entreprise commerciale, et que, quand une telle entreprise est à ses débuts, elle ne fait pas de grosses dépenses d'installation comme elle peut les faire au bout de quelques années, quand ses affaires se sont développées et prospèrent.

Sans doute, le chemin de fer doit profiter du trafic qui existe déjà dans la contrée qu'il est appelé à desservir, mais il a aussi pour mission de susciter, d'étendre ce trafic. Donc, quand dans la discussion qui a eu lieu sur les chemins de fer d'intérêt local, on s'est étonné que ces chemins de fer n'eussent pas couvert leurs frais dès le début de leur exploitation, on oubliait évidemment cette loi économique fondamentale : qu'une entreprise quelconque ne peut pas arriver à ce résultat dès le jour même où elle se crée; comme elle a pour but, je le répète, de susciter la richesse, le trafic, il faut laisser à cette richesse et à ce trafic le temps de se former et de se grouper.

Quel a été le tort des entreprises de ce genre qui ont eu lieu jusqu'ici? C'est que les Compagnies se sont fondées avec des capitaux trop restreints (je parle de celles qui se sont fondées dans des conditions de vitalité véritables); ces capitaux ne suffisaient pas pour leur permettre d'attendre ce développement du trafic, grâce auquel elles auraient pu marcher d'une façon normale.

Il est incontestable que l'exploitation par les grandes Compagnies coûtera toujours beaucoup plus cher que par les petites Compagnies. Nous avons eu sur ce point une discussion fort intéressante et fort animée avec les représentants de quelques grandes Compagnies, au *Congrès de l'Association française*, qui s'est tenu à Lyon, en 1873; depuis, cette discussion s'est renouvelée à Lille et à Nantes, et il nous a été démontré, par le représentant même de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qu'une petite ligne du département du Rhône était exploitée par cette Compagnie à 25 p. o/o plus cher que par la petite Compagnie à qui elle appartenait précédemment; cela a été reconnu et constaté officiellement. D'où cela vient-il et quelle est la raison de ce fait? Cela vient tout naturellement de ce qu'une grande Compagnie, en raison précisément de l'immensité de son réseau, de la complexité des rouages de son administration, ne peut pas se plier aux besoins particuliers des différents pays traversés, et que, pour pouvoir administrer l'ensemble d'une façon sérieuse, elle est obligée d'établir partout un système uniforme, qui convient dans telle circonstance et qui devient onéreux dans telle autre.

Tout État doit tendre à ne pas laisser s'agrandir les monopoles qui existent aujourd'hui, et, si nous avons un vœu à formuler à ce sujet, ce serait celui de voir encourager par des moyens rationnels et efficaces la formation de réseaux nouveaux, de Compagnies nouvelles, qui auraient précisément pour effet d'empêcher l'accroissement de la puissance des Compagnies déjà existantes. Telle est évidemment la pensée dont doivent s'animer ceux qui aujourd'hui ont à s'occuper et se préoccupent de l'intérêt des voies de communication en France. Parmi les trois points qui se rattachent à cette question et sur lesquels nous aurons à discuter plus tard, il y a ce qui concerne les chemins économiques.

M. LE PRÉSIDENT. Je rappelle à l'orateur que cette question est réservée; et je dois prévenir le Congrès que MM. Lebaudy, Palotte et plusieurs de nos collègues ont demandé que la clôture de la discussion générale soit prononcée après le discours de M. Renaud et qu'ils ont déposé une contre-proposition que je mettrai aux voix tout à l'heure.

M. Georges RENAUD. Je ne faisais qu'indiquer ces trois points, précisément parce que je sais qu'ils ont été réservés aux chemins de fer économiques ou à voies étroites : simplification des tarifs, et enfin réduction des tarifs, pour rentrer dans les termes de la proposition de M. Bergmann.

En définitive, pour ne pas prolonger cette discussion, qui offrirait plus d'animation et d'intérêt si nous étions en présence de certains de nos adversaires qui ne sont pas là pour nous répondre, et sur quoi je tiens à appeler l'attention du Congrès, et la mesure en faveur de laquelle je serais heureux de lui voir émettre un vœu, ce serait de ne plus voir écarter systématiquement tout principe de concurrence dans la concession des lignes d'intérêt local à intervenir ultérieurement, de laisser les Compagnies locales construire elles-mêmes leurs lignes ferrées à leurs risques et périls, sans que l'État se croie engagé parce qu'il leur aura accordé une autorisation qui, en somme, n'est qu'une affaire de sécurité; en un mot, de dégager l'État et surtout de l'empêcher dorénavant de s'engager davantage dans la voie du rachat et de l'exploitation des chemins de fer. Car ici je diffère beaucoup de mon ami, M. Chérot, et je crois que, si le rachat des chemins de fer par l'État peut présenter des avantages au point de vue théorique, en revanche, au point de vue financier, il aurait des inconvénients sérieux; en effet, quand on songe à la quantité de kilomètres appartenant aux grandes Compagnies, à la masse des capitaux qui y sont engagés et qu'il faudrait déplacer, on ne peut méconnaître que, au point de vue des intérêts généraux, du crédit lui-même, il y aurait des inconvénients et peut-être même, à un moment donné, des dangers véritables. Voilà pourquoi il me semble que ce à quoi nous devons tendre avant tout, c'est à dégager l'État de l'organisation et de l'exploitation des voies ferrées. Qu'il reste dans son rôle qui est de maintenir les Compagnies dans l'observation de la loi et des règlements, de faire régner la paix entre elles, et de ne pas tolérer que, par suite de rivalités individuelles, elles arrivent à compromettre l'intérêt général; en d'autres termes que, à l'avenir, l'État laisse les petites Compagnies, les départements, l'initiative privée, en un mot, agir d'elle-même, à ses risques

et périls, et qu'il ne se considère en aucune façon comme obligé d'intervenir pour les tirer des dangers où les Compagnies auraient elles-mêmes compromis leur existence. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. La clôture de la discussion générale a été demandée. Je la mets aux voix.

(La clôture, mise aux voix, est prononcée.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Seigneux.

M. DE SEIGNEUX (Suisse). Messieurs, la question des tarifs nous a amenés fatalement à la question du rachat des chemins de fer par l'État. Pour moi, je le regrette, car évidemment, au point de vue international, le Congrès n'a point de vote à émettre sur ce point. Le rachat, en effet, doit être considéré soit au point de vue économique, soit au point de vue politique, dans les différents États en particulier; et si un État comme la France peut avoir intérêt à racheter des chemins de fer, nous autres, en Suisse, par exemple, nous ne saurions y avoir aucun intérêt à aucun point de vue. J'estime donc qu'il ne saurait y avoir des décisions internationales portant qu'il y a convenance, ou non, à faire racheter les chemins de fer par l'État; c'est une question essentiellement nationale, spéciale à chaque pays, et qui ne saurait être érigée en doctrine générale. Quant aux tarifs, au contraire, certains principes généraux peuvent et, à notre avis, doivent être formulés; c'est dans ce but que nous avons déposé la proposition dont je vais vous donner lecture, et qui, nous l'espérons, sera adoptée par le Congrès à l'unanimité, parce qu'elle ne heurte en rien les idées particulières des représentants des différents États qui assistent et prennent part à nos travaux. Voici le texte du projet de résolution que nous avons l'honneur de vous soumettre :

Le Congrès considère que l'établissement des tarifs de chemins de fer doit être non seulement contrôlé, mais encore réglé d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies qui exploitent les chemins de fer.

Permettez-moi d'ajouter un mot d'explication :

Dans les cahiers de charges des Compagnies, l'État a fixé un maximum de tarifs qu'elles ne peuvent pas dépasser, mais elles restent toujours libres de diminuer le prix de transport et, par conséquent, de favoriser, dans certains moments, certains commerces, certaines exploitations. D'où il résulte évidemment une inégalité au désavantage de ceux qui n'ont pas obtenu la même faveur, et souvent un changement complet dans les conditions de la production et de la consommation d'une contrée, alors surtout que la Compagnie a un intérêt à attirer sur son parcours certains produits qu'elle transporte de préférence. L'État jusqu'ici, ne faisant qu'homologuer les tarifs et ne prenant pas part à leur établissement, n'a qu'une chose à examiner : la question de savoir si les tarifs qu'on lui soumet sont conformes ou non au cahier des charges. Or, comme je le répète, le cahier des charges n'indique que des prix maxima. Ce n'est que par une pression plus ou moins forte qu'il faut agir auprès des Compagnies pour obtenir que certains tarifs ne soient pas appliqués au trop grand détriment de telle ou telle partie de la population. Et si nous admettons

en principe (ce qui est vrai d'une manière générale) que les Compagnies de chemins de fer ont délégation du pouvoir de l'État, du droit d'expropriation qui est une partie de sa souveraineté, nous devons reconnaître que l'État a, par suite, le droit d'intervenir, au nom de l'intérêt public, de l'intérêt général, non seulement dans l'homologation, mais encore dans l'établissement des tarifs de chemins de fer.

Je crois que tel est le véritable terrain sur lequel doit être posée la question à soumettre au Congrès : savoir si, les Compagnies de chemins de fer étant des délégations de l'État, en ce sens que l'État leur a abandonné une partie de sa souveraineté, l'État a le droit, non seulement d'homologuer, mais d'établir les tarifs et de dire aux Compagnies : « Présentez tel tarif, » ou bien : « Je ne veux pas de tel tarif, j'entends qu'il soit établi de telle ou telle façon ; je ne veux pas que vous favorisiez une partie de la population au détriment d'une autre ; que vous ayez le droit d'en suspendre brusquement l'application et de renverser à votre gré l'économie d'une branche de commerce, en prenant des dispositions qui auront pour effet d'empêcher tels négociants, tels industriels d'entreprendre certaines opérations. »

Voilà, Messieurs, les considérations sommaires que je voulais vous présenter à l'appui de la proposition qu'ont bien voulu signer avec moi MM. Lebaudy, Palotte, Deligny et plusieurs autres de nos collègues. J'ose la recommander à l'adoption du Congrès, comme rentrant bien mieux dans son programme que cette question si discutable et si discutée du rachat des chemins de fer par l'État ; pour moi, je le répète, ce n'est pas là une question de droit international et ce serait une erreur de notre part que de vouloir la trancher. (Applaudissements.)

M. LEBAUDY. Je ne crois pas avoir besoin d'insister pour l'adoption de la proposition qui vous est soumise et à laquelle votre assentiment me paraît acquis d'avance. Seulement, comme elle sera votée sous forme de vœu émis par le Congrès, je crois que, pour en faire bien comprendre la portée même par les personnes qui n'ont pas entendu, comme nous, les déclarations de M. de Seigneux, pour mieux faire ressortir la pensée qui nous l'a inspirée, il serait utile de la faire précéder des deux considérants que voici :

Le Congrès international, considérant :

Que, dans chaque nation, l'État aliène plus ou moins le domaine ou les revenus publics pour la construction des chemins de fer ;

Qu'il en résulte pour lui des charges et, par conséquent, l'obligation de surveiller l'exploitation,

Déclare que l'établissement des tarifs doit être non seulement contrôlé, mais encore réglé d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies qui exploitent les chemins de fer.

Ces considérants ne sont, vous le voyez, Messieurs, que le résumé du discours de M. de Seigneux.

M. le baron DE MONTOUR. Je demande à faire une réserve au sujet des deux considérants que vient de proposer l'honorable M. Lebaudy.

Je suis prêt à voter le projet de résolution, mais je crois qu'il importe d'y insérer les conditions présentées par M. de Seigneux, réservant la question de construction ou de rachat par l'État, et n'envisageant pas le caractère international de la question spéciale des tarifs.

M. LEBAUDY. Je crois que nous n'avons pas, en présence d'une proposition aussi générale, à nous occuper de la question de construction et d'exploitation par l'État.

Dans tous les pays du monde, l'État contribue plus ou moins à la création des chemins de fer; même en Amérique et en Angleterre, où la liberté la plus absolue est laissée à l'initiative individuelle, l'État intervient par la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique; par conséquent, je ne crois pas qu'il y ait lieu de parler ni de construction ni de rachat par l'État. C'est un ordre d'idées tout différent, qui n'a aucun rapport avec celui que vise notre projet de résolution.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. La question du rachat a été soulevée et discutée; il est bon qu'elle soit vidée; je crois qu'elle l'est d'une manière parfaitement naturelle et utile, par la réserve qu'a formulée M. de Seigneux, et je demande que cette réserve soit insérée dans le projet de résolution, après les considérants proposés par M. Lebaudy.

M. LE PRÉSIDENT. M. de Seigneux lui-même, que je viens de consulter, ne demande l'insertion d'aucune réserve.

Sous le bénéfice de cette observation, je crois qu'il ne me reste qu'à mettre aux voix le projet de résolution qui ne me paraît présenter aucun inconvénient et qui peut avoir des conséquences utiles.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Pardon, Monsieur le Président. On vient de discuter assez longuement la question du rachat; la discussion générale a été complète : je la crois épuisée; mais il faudrait lui donner une combinaison. A cette première question du rachat, MM. Lebaudy et Palotte en ont juxtaposé une autre, celle des tarifs; puis ils ont formulé un projet de résolution tout différent, qui ne vise que les tarifs. A mon avis, il y aurait inconvénient à scinder, dans le vote, deux questions qui ont été également traitées dans la discussion générale. Ce que je demande en ce moment, c'est que le Congrès vote le projet de résolution de M. Lebaudy, non à l'état de tronçon, pour ainsi dire, mais en faisant précéder ce vote partiel d'un vote général et d'ensemble sur la question du rachat.

M. LE PRÉSIDENT. Je rappellerai à M. Ameline de la Briselainne que tout à l'heure le Congrès a voté, à l'unanimité, la clôture de la discussion générale de cette question du rachat, qui avait été introduite incidemment dans le débat par M. Chérot. Donc, le vote est acquis, la discussion est close sur ce point, et j'ai trop le respect des assemblées et des règles parlementaires pour laisser enfreindre ses décisions. Si M. Ameline demande au Congrès de se déjuger et de rouvrir la discussion, qui avait été close, sur la question du rachat, je le consulterai. Dans le cas où le Congrès serait de cet avis, je rendrais la parole à M. Ameline; mais, quant à présent, je ne puis le laisser continuer.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. J'ai trop moi-même le sentiment du respect de l'assemblée et de son honorable Président pour songer à faire dévier la discussion. Mais, je le répète, la question du rachat a été longuement traitée; il me semble regrettable qu'elle ne soit pas tranchée par un vote, et ce que je voulais proposer à cet égard, c'était tout simplement, d'ailleurs, la conclusion présentée au Sénat par l'honorable M. Foucher de Careil, à la suite du remarquable rapport dans lequel il a discuté et résolu cette difficile question.

M. CHÉROT. Messieurs, j'ai cru devoir, au cours de la discussion, entrer dans quelques détails, pour bien faire comprendre aux membres étrangers quelle était notre situation en France : voilà pourquoi j'ai touché à la question du rachat; mais j'ai eu soin de dire, en terminant, que cette question n'était pas de la compétence d'un Congrès international.

M. ESNARD. Je demande la parole pour appuyer la proposition, car il me semble que le Congrès est appelé à émettre un vote qui va restreindre singulièrement le champ de la question des tarifs, qui n'a pas encore été traitée.

M. LE PRÉSIDENT. Permettez-moi de vous faire observer, Monsieur Esnard, que vous êtes inscrit sur la question des tarifs internationaux, et que, si vous la posez en ce moment, vous retarderez d'autant le plaisir que le Congrès aura à vous entendre traiter cette question des tarifs internationaux. J'ajoute que j'ai eu l'honneur de consulter les représentants des puissances amies que nous sommes heureux de voir au milieu de nous; je leur ai demandé s'ils adoptaient la doctrine de M. de Seigneux ou celle de M. Ameline sur la question du rachat, et tous ont été d'accord pour reconnaître que ce n'était pas là une question de la compétence d'un Congrès international, parce que chaque nation a son point de vue pour la juger et son intérêt pour la résoudre; que, par conséquent, dans le cas où on irait aux voix, ils croiraient devoir s'abstenir. Dans ces conditions, je n'ai plus qu'à reprendre la question au point où elle en était avant l'incident qui vient d'être clos, et à mettre aux voix la proposition avec les deux considérants dont l'a fait précéder M. Lebaudy.

M. ROY. Je demande à présenter une simple observation. Il est certain que l'État assume des charges dans la création des chemins de fer, par suite des subventions qu'il accorde aux Compagnies; mais il est également certain que les Compagnies ont aussi des charges, puisqu'elles doivent servir les intérêts des capitaux qu'elles empruntent. Par conséquent, l'État ne peut pas avoir seul le droit de régler les questions de tarifs, puisqu'il n'est pas seul intéressé. Or, comme la proposition qu'on nous demande de voter a pour but de donner à l'État le droit exclusif d'établir les tarifs.....

M. LE PRÉSIDENT. Pardon, si je vous interromps; mais vous parlez sur la proposition même et non sur les considérants que j'ai lus. Je vais relire le texte de la proposition, et je crois qu'il vous donnera satisfaction :

Le Congrès international considère que l'établissement des tarifs de chemins de fer doit être non seulement contrôlé, *mais encore réglé d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies* qui exploitent les chemins de fer.

M. ROY. Cette rédaction me satisfait pleinement, et je n'insiste pas.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Quel est le sens de la proposition? Cela veut-il dire que le Parlement votera les tarifs de chemins de fer comme, par exemple, il vote les lois des impôts? Dans l'état actuel, en France, le Ministre compétent, organe et représentant du Gouvernement, homologue les tarifs. Vous estimez que ce contrôle est une bonne chose; mais vous dites qu'il n'est pas suffisant, et vous demandez que les tarifs soient désormais réglés d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies de chemins de fer.

Je prie les auteurs de l'amendement de vouloir bien préciser leur pensée en appelant les choses par leur nom et en nous déclarant s'ils entendent que les Chambres seront appelées désormais à voter les tarifs des chemins de fer comme des lois d'impôt. Est-ce là le sens et le seul sens de leur conclusion?

M. PALOTTE. Messieurs, dans un vœu d'ordre général applicable à tous les pays, il est bien difficile de préciser de quelle façon, dans chacun de ces pays qui sont régis par des institutions politiques différentes, l'accord devra se faire entre les Compagnies de chemins de fer et les pouvoirs publics. M. Ameline parle de la France en particulier; je suis prêt à lui dire comment nous comprenons que les choses doivent se passer chez nous; mais je ne sais si le Congrès nous permettra de prendre une partie de son temps pour une conversation sur un point exclusivement spécial à la France.

M. LE PRÉSIDENT. C'est au Congrès qu'il appartient de décider; le Président ne peut que le consulter. Je dirai seulement à M. Ameline que, s'il me demandait, à moi, quelle est mon opinion personnelle, je lui donnerais satisfaction immédiatement, en lui déclarant que je n'admets pas que les tarifs soient votés par les Chambres comme des impôts, au fur et à mesure qu'ils se présentent. Seulement, me plaçant sur le terrain de l'histoire, je lui ferai remarquer que, dans tous les pays où il y a un parlement, il y a toujours, comme point de départ, une loi qui règle la question des tarifs; cette loi, pour la France, M. Ameline la connaît bien, puisqu'il a travaillé à la rédaction du tarif général. La proposition, dans ses termes généraux, me semble donc n'entraîner aucun inconvénient, je le répète, et je la mets aux voix.

Le projet de résolution est mis aux voix et adopté dans la forme suivante :

Le Congrès, considérant :

Que, dans chaque nation, l'État aliène plus ou moins le domaine ou les revenus publics pour la construction des chemins de fer;

Qu'il en résulte pour lui des charges et, par conséquent, l'obligation de surveiller l'exploitation,

Déclare que l'établissement des tarifs doit être non seulement contrôlé, mais encore réglé d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies qui exploitent les chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Esnard sur la question des **Tarifs internationaux.**

M. ESNARD. Messieurs, je regrette de prendre aussi tard la parole, surtout après la discussion brillante qui vient d'avoir lieu. La question des tarifs est toute spéciale; vous en avez eu la preuve tout à l'heure dans le malentendu qui s'est produit entre des orateurs, d'ailleurs fort remarquables.

Quand on aborde une matière absolument technique, il faut passer par une sorte de période d'éducation; il faut définir les mots et préciser le sens qu'on y attache. Ainsi, quand M. Bergmann demandait la responsabilité, il parlait de celle des Compagnies en cas de perte ou d'avarie; tandis que M. Renaud, au contraire, réclamait la responsabilité matérielle du Ministre qui avait homologué tel ou tel tarif.

Il importe donc, dès le début, de poser des bases sur lesquelles on puisse s'appuyer de part et d'autre. Malheureusement le temps ne nous permet pas de le faire d'une manière complète et utile, et je ne pourrai arriver à conclure.

M. LEBAUDY. Commencez par la conclusion.

M. ESNARD. Si je commence par la conclusion, ainsi que me le suggère l'honorable M. Lebaudy, je lui dirai que je suis partisan de la proposition qu'il a présentée, et que je l'ai votée; seulement, je demanderai qu'elle soit complétée, en ce sens que la Commission internationale devra être chargée de l'homologation des tarifs.

Cette homologation, quant à présent, n'est pas, comme certains orateurs ont paru le croire, indispensable, surtout en France, et c'est un point qu'il importe d'éclaircir.

Les tarifs internationaux sont rarement soumis à l'homologation; par exemple, les tarifs de transit en sont *absolument exempts*. Et, quant à ceux d'exportation, il suffit aux Compagnies de déclarer qu'elles veulent en établir un, pour que, par ce seul fait que l'Administration ne s'y oppose pas dans les cinq jours, le tarif soit exécutoire.

UN MEMBRE. En vertu de quelle loi?

M. ESNARD. Je ferai remarquer à mon honorable interrupteur que, si je dois donner des justifications à l'appui de chacune de mes propositions, il me faudra des heures, et qu'il ne nous reste que des minutes. Pour répondre, cependant, à la question, je dirai qu'il s'agit du décret de 1862, dérogeant à l'ordonnance de 1846. En France, d'ailleurs, nous n'avons pas, à proprement parler, de législation des chemins de fer; il y a bien un article 44 du cahier des charges qui porte qu'aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne sera perçue sans homologation; mais ceci, paraît-il, ne s'applique pas au transit, aucune taxe n'étant, absolument parlant, perçue sur le territoire transité.

LE MÊME MEMBRE. Il y a une loi spéciale ou du moins un décret.

M. ESNARD. S'il en existe, je serai heureux qu'on veuille bien me l'indiquer.

M. LE PRÉSIDENT. Veuillez continuer votre discours sans vous arrêter aux interruptions.

M. ESNARD. Ma conclusion serait que les tarifs fussent simplifiés. Selon

moi, il faudrait établir une base unique, différentielle, c'est-à-dire décroissant en raison inverse de la distance, en raison directe de la quantité et du poids, et ne comprenant pas plus de trois catégories distinctes.

Je désirerais aussi qu'on posât le principe de la plus courte distance, et enfin qu'il y eût une publicité véritable, sérieuse, pour les tarifs. Si les tarifs sont une loi, et par suite réputés connus de tous, il est indispensable qu'ils soient, comme les lois, publiés, discutés et promulgués.

Les États voisins ont des lois spéciales; mais nous, nous en sommes toujours au Code de commerce édicté trente ans avant l'invention des chemins de fer; il n'est donc pas étonnant que les variétés de tarifs n'y soient pas nettement indiquées. La loi de 1845 et celles subséquentes n'ont eu pour but que de régler les intérêts des actionnaires, ceux des Compagnies ou de l'État, et enfin ceux du public; mais, en cas d'accident seulement, pas une loi ne statue, relativement aux différends qui pourraient s'élever entre la Compagnie et son client forcé : le public.

Aussi, la question peut-elle se résumer ainsi : Le tarif est la façon dont les Compagnies perçoivent l'argent du public. Le point important est donc de préciser sur quelles bases seront confectionnés les tarifs, et quel contrôle la collectivité pourra exercer sur leur mise en œuvre. Or, si pour les questions nationales la collectivité est représentée par l'État, en matière internationale elle devra l'être par une commission *ad hoc* composée d'éléments internationaux.

M. LE PRÉSIDENT. L'honorable M. CARPI, représentant de l'Italie, a une communication intéressante à faire au Congrès, relativement au Simplon; seulement, il n'a pas sous la main les chiffres, les documents dont il aurait besoin : il demande, en conséquence, que cette question soit réservée pour une séance ultérieure.

Demain, la question à l'ordre du jour est la Statistique internationale. Je demanderai à M. Wilson, le véritable organisateur du Congrès, qui certainement n'aurait pas eu lieu sans son initiative; je lui demanderai s'il croit que cette question prendra toute la séance, et si on ne pourrait pas en consacrer une partie à entendre M. Carpi.

M. WILSON. Je crois que la question peut être résolue en une heure et demie au plus.

M. LE PRÉSIDENT. S'il en est ainsi, voici quel serait l'ordre du jour de la séance de demain :

- 1° Statistique internationale;
- 2° Communication de M. Carpi, délégué italien, sur la question du Simplon. (Assentiment.)

La séance est levée à quatre heures quarante-cinq minutes.

ORDRE DU JOUR

DE LA SÉANCE DU MERCREDI 24 JUILLET 1878.

TROISIÈME QUESTION.

BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ÊTRE ÉTABLIE UNE STATISTIQUE INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.

3^e Commission : MM. WILSON, député, *président* ; Ch. BAUM, ingénieur des ponts et chaussées, *rapporteur* ; Maurice BLOCK, économiste ; Toussaint LOUA, chef de bureau de la Statistique générale de France ; MARCHÉ, ingénieur ; Achille MERCIER, économiste ; Jules ROBINS, trésorier de la Société de statistique ; le D^r VACHER, député, vice-président de la Société de statistique.

EXPOSÉ.

Messieurs, si l'on jette un coup d'œil sur les diverses statistiques de chemins de fer qui existent dans différents pays, on est frappé du manque d'uniformité des formulaires adoptés pour les groupements des chiffres. Non seulement ce groupement varie d'un pays à l'autre, mais souvent, sur le territoire d'une même nation, il y a autant de formulaires différents qu'il y a d'administrations de chemins de fer. Seule l'Union ou Association des chemins de fer allemands (*Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*), qui s'étend aujourd'hui sur un réseau de 50,000 kilomètres, fait exception à cette règle. Il existe, en effet, dans le sein de l'Union une statistique uniforme, publiée chaque année par l'administration qui préside l'Union (direction du chemin de fer de Berlin-Anhalt). Cette statistique du Verein allemand constitue, à vrai dire, un élément de la statistique internationale des chemins de fer, car elle s'applique à tous les chemins de fer allemands, aux lignes autrichiennes, hongroises, roumaines et à une partie du réseau de la Russie, de la Hollande et de la Belgique.

L'influence exercée par le législateur sur la forme et le caractère de la statistique des chemins de fer est également très différente d'un peuple à l'autre ; en France, par exemple, la seule statistique imposée par le législateur aux Compagnies des chemins de fer est celle spécifiée à l'article 9 de l'ordonnance de 1846 sur l'exploitation des chemins de fer ; cette statistique est relative aux essieux des locomotives, tenders, voitures et wagons, et aux parcours de ces essieux. Souvent aussi, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas astreintes, par la loi, à fournir à l'État une statistique annuelle, et si ces Compagnies communiquent à l'État les chiffres de leurs statistiques, c'est qu'elles veulent bien faire cette communication ; mais elles n'ont aucune obligation à cet égard.

Il en résulte que chaque Gouvernement a, jusqu'à présent, recherché et réuni, comme il a pu et à l'aide de l'action législative ou autre dont il disposait, les chiffres et les documents qui servent à constater le mouvement général de la circulation des

voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer du pays, ainsi que les données nécessaires au calcul du prix de revient et des tarifs moyens.

Mais, jusqu'en 1855, rien n'avait été tenté pour amener l'établissement d'une statistique internationale basée sur un groupement uniforme et général des résultats de la construction et de l'exploitation des chemins de fer.

TRAVAUX DU CONGRÈS DE STATISTIQUE GÉNÉRALE.

Neuf Congrès de statistique générale ont été tenus jusqu'à présent. Le dernier a eu lieu à Budapest, en Hongrie, pendant l'année 1876.

Les Congrès de statistique générale avaient, à diverses reprises, mis à l'ordre du jour de leurs discussions la question de l'établissement d'une statistique internationale des chemins de fer.

Le deuxième Congrès de statistique générale, qui siégea à Paris en 1855, eut à s'occuper d'un projet de statistique internationale des chemins de fer qui lui fut présenté par M. de Franqueville. Ce projet de statistique comprenait quinze tableaux embrassant les parties techniques, commerciales et financières de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Le Congrès accepta, en principe, le projet qui lui avait été soumis.

Le troisième Congrès, celui de Londres, en 1860, discuta de nouveau la question de la statistique internationale des chemins de fer, et prit quelques décisions générales relatives à cette statistique et aux principes généraux à admettre dans la rédaction des formulaires.

Le Congrès de Berlin de 1863 s'occupa du mouvement des marchandises transportées sur les chemins de fer ; il décida qu'il y avait lieu d'établir une nomenclature peu étendue des marchandises.

Le huitième Congrès, en 1872, à Saint-Petersbourg, et le neuvième, en 1876, à Budapest, mirent également à leur ordre du jour la question de la statistique internationale des chemins de fer.

Ce court aperçu historique des travaux des Congrès de statistique générale, en matière d'établissement d'une statistique internationale des chemins de fer, montre que si l'on avait souvent et beaucoup discuté la question, on n'avait obtenu aucun résultat pratique, et qu'en 1876 on se trouvait à peu près au même point qu'en 1855. Or, c'était précisément pendant la période de temps comprise entre 1855 et 1876, que les chemins de fer avaient pris de grands développements, et que les puissants courants commerciaux s'étaient créés. L'absence d'une statistique internationale se faisait d'autant plus sentir, et était d'autant plus regrettable.

Aussi le Congrès de Budapest s'émut de cette situation, et, sur le rapport de sa section des chemins de fer, il émit l'avis qu'une statistique générale des chemins de fer devait se composer :

- 1° D'une statistique financière ;
- 2° D'une statistique technique ;
- 3° D'une statistique commerciale, comprenant les résultats de l'exploitation ;
- 4° Et d'une statistique des accidents.

Sur la proposition de la section des chemins de fer, le Congrès de Budapest décida que l'établissement et la rédaction définitive des formulaires à appliquer dans la statistique internationale des chemins de fer devait être arrêtée par une Commission internationale d'experts, composée de quinze membres. Cette Commission avait le droit de s'adjoindre le nombre nécessaire de spécialistes pris dans les divers services de l'explo-

tation et de la construction des chemins de fer. Chaque année, cette Commission d'experts devait rendre compte de ses travaux à la Commission permanente du Congrès. Le mandat de la Commission d'experts devait expirer au prochain Congrès.

TRAVAUX DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DE STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Commission d'experts ⁽¹⁾ chargée d'élaborer un formulaire de statistique internationale se réunit à Rome, en octobre 1877.

Le président de la Commission avait fait rédiger un programme de délibérations qui fut soumis aux membres de la Commission d'experts. Ce programme contenait la charpente d'une statistique de chemins de fer, comprenant quatre tableaux, et se composant de cent quarante et une colonnes.

Le premier tableau renfermait l'indication des longueurs des réseaux, des conditions de superstructure, de déclivité, de courbures des lignes ferrées en exploitation, à la fin de chaque année.

Le deuxième tableau indiquait l'état et le parcours des locomotives, voitures et wagons des chemins exploités, à la fin de chaque exercice.

Le troisième tableau comprenait toutes les données relatives au capital engagé dans la construction des chemins de fer, aux garanties, aux subventions, aux recettes et aux dépenses de l'exploitation des chemins de fer, à la fin de l'année.

Enfin, le quatrième tableau s'occupait des chemins de fer n'ayant qu'un caractère d'intérêt privé et particulier. La Commission ne discuta pas ce quatrième tableau.

Les séances de la Commission internationale de Rome furent employées à étudier l'une après l'autre chacune des colonnes des trois premiers tableaux. La Commission apporta de sensibles modifications au travail qui lui avait été soumis; elle adopta définitivement, pour la statistique internationale des chemins de fer, cinq tableaux qu'on trouvera à l'annexe n° 1 ⁽²⁾.

Nous donnons, dans l'annexe n° 2, quelques notes explicatives relatives à diverses colonnes de cette statistique ⁽³⁾.

Il nous a semblé, Messieurs, que la meilleure proposition à vous soumettre était de prendre, pour point de départ de vos discussions, le programme de la Commission internationale. Quelque critique qu'il puisse soulever, quelque imperfection qu'il renferme, ce programme n'en constitue pas moins une excellente base pour vos délibérations.

La Commission internationale n'a pas eu en vue de faire un travail ne devant plus subir aucune modification. Elle a, au contraire, invité son président à communiquer le formulaire qu'elle avait élaboré à tous les Gouvernements qui avaient été représentés au sein de la Commission, et à demander que les observations des Compagnies de chemins de fer ou des administrations de lignes de l'État lui soient transmises. Toutes ces observations doivent être soumises à la Commission internationale de statistique des chemins de fer, dans sa prochaine réunion à Paris, en septembre 1878. La Com-

⁽¹⁾ Les membres de cette Commission étaient :

Allemagne, MM. Jencke, Schrader, Schwabe. — Angleterre, M. Pearson. — Autriche, MM. Brachelli, président, Hahn, Manheimer. — Belgique, MM. Callewaert, Janssens. — France, MM. Baum, Vassart d'Hozier (comte de). — Hongrie, MM. Jvanka, Keleti. — Italie, MM. d'Amico, Biglia, Bodio, vice-président, Bonazzi, Perrucca, Crosa, Lanino, Valsechi, président honoraire. — Japon, M. Block. — Russie, MM. Annensky, Perl, vice-président, de Wendrich.

Le secrétaire de la Commission a été M. Hasenœbrl (Autriche).

⁽²⁾ Voir ci-après, p. 100 à 107.

⁽³⁾ Voir ci-après, p. 108 à 110.

mission statuera définitivement sur les observations ou critiques formulées, et arrêtera le type définitif du formulaire de la statistique internationale des chemins de fer.

Le cadre que nous vous soumettons pour la statistique internationale des chemins de fer n'est pas trop étendu pour imposer de grandes recherches et de longs calculs à ceux qui seront obligés de le remplir, et il l'est suffisamment pour indiquer les principaux éléments de la construction, de l'exploitation et des finances des chemins de fer. Il y avait, en effet, là deux écueils à éviter : le statisticien qui, en cette matière, se serait laissé guider par des principes absolus, qui eût voulu avoir tous les renseignements, tous les chiffres qui peuvent, à un degré quelconque, intéresser l'économie générale des transports, qui eût dressé de nombreux tableaux, et exigé des administrations de chemins de fer toutes les données nécessaires pour remplir les formulaires de cette statistique idéale et parfaite qu'il rêve, aurait, selon nous, fait fausse route. Il se serait engagé sur le terrain abstrait et aride de la théorie, et n'aurait pas atteint le terrain fécond de la pratique. Mais il fallait aussi éviter de tomber dans l'extrême inverse, et, sous prétexte de ne pas donner de surcroît de travail aux administrations de chemins de fer, se contenter d'exiger quelques chiffres, insuffisants pour se rendre compte de la nature et des conditions du travail dans lesquelles se trouve chaque ligne de chemin de fer. On peut, croyons-nous, faire ce dernier reproche à la statistique anglaise sur les chemins de fer (*regulation of Railways act.*, 1871, 34 et 35 Victoria, chap. LXXVIII, 14 août 1871). Une critique analogue peut être adressée, jusqu'à un certain point, au projet de loi sur la statistique à fournir par les Compagnies de chemins de fer, présenté à l'Assemblée nationale, le 18 décembre 1875, par M. Caillaux, ministre des travaux publics.

La Commission internationale de Rome a pensé qu'il était préférable de garder une position moyenne entre ces deux solutions extrêmes; elle a demandé tous les renseignements nécessaires à l'appréciation du travail effectué par une administration de chemins de fer; mais elle a négligé à dessein tous les détails d'importance secondaire, pour ne s'attacher qu'à ce qu'il était vraiment utile et nécessaire de connaître. Elle a laissé à l'avenir le soin de montrer quelles améliorations, quels changements il convenait d'introduire dans le formulaire dont elle a jeté les bases; elle a voulu également enlever aux administrations de chemins de fer, hostiles quelquefois aux innovations et aux améliorations, tout motif sérieux d'opposition contre le formulaire de statistique internationale; elle a surtout manifesté son intention bien arrêtée de ne fixer définitivement le cadre de cette statistique internationale, qu'après avoir eu connaissance des observations des administrations de chemins de fer concernant la mise en pratique du formulaire adopté par la Commission.

Ce formulaire est, selon nous, un excellent canevas pour arriver promptement à des résultats satisfaisants. Les lacunes qu'il présente, notamment l'absence de statistique des principales marchandises transportées, le manque d'indications sur les transports dans les principales relations de trafics internationaux, l'absence de tableaux graphiques ou diagrammes représentatifs des divers résultats obtenus, seront comblées dans l'avenir par les perfectionnements ultérieurs qui seront apportés à cette statistique. Il ne convient pas, peut-être, de demander trop de chiffres, dès le début, et de compliquer outre mesure la mise en train et le premier fonctionnement d'un mécanisme non encore expérimenté.

Il nous reste, en terminant, à dire quelques mots de deux questions très importantes, intimement liées à celle de la création d'une statistique internationale des chemins de fer : la première est celle de la classification des dépenses et des recettes en usage dans les administrations de chemins de fer; la seconde se rapporte aux voies et moyens à mettre en œuvre pour amener l'application et la mise en pratique dans tous les pays du formulaire adopté par le Congrès.

La première question est pour ainsi dire une question préjudicielle : il faut que

toutes les administrations de chemins de fer dont les résultats d'exploitation figureront dans la statistique internationale aient la même classification des dépenses. Cela est indispensable; car, sans cela, les chiffres fournis ne sont pas comparables, parce qu'ils seront composés d'éléments différents.

Citons un exemple :

Les colonnes n^{os} 134, 135 et 136 du formulaire indiqué à l'annexe n^o 1 sont relatives aux dépenses d'administration générale. Or, au siège d'une Compagnie déterminée ou d'un chemin d'État, on comprendra, par exemple, sous ce nom, les dépenses suivantes d'administration générale et de direction :

- Jetons de présence et indemnités des administrateurs.
- Appointements du personnel de la direction générale.
- Appointements du secrétariat général.
- Appointements de la comptabilité générale.
- Indemnités, déplacements, primes; logements et frais divers du personnel de la direction générale.
- Frais de bureau, imprimés, ports de lettres.
- Mobilier des bureaux (entretien et renouvellement).
- Loyer des bureaux du conseil et de la direction générale.
- Contentieux (personnel et frais).
- Contributions diverses.
- Assurances.
- Abonnement au timbre.
- Frais de contrôle et de surveillance de l'État.
- Publicité, insertions.
- Secours, actes de bienfaisance, pensions, indemnités aux veuves, aux enfants.

La nomenclature des frais généraux d'une administration des chemins de fer, telle qu'elle vient d'être donnée, est appliquée par cette administration, compagnie ou chemin d'État. Mais partout où l'État n'a pas fixé une classification uniforme des recettes et des dépenses, imposée à tous les chemins de fer du pays (c'est le cas en France), chaque Compagnie peut adopter telle nomenclature qu'elle considère comme la plus rationnelle. Une Compagnie ne portera pas au nombre des dépenses générales les frais de contentieux, ou ceux d'assurance, ou encore les secours, et déduira simplement des dépenses du produit net. Chaque Compagnie est livrée à son initiative individuelle. Il en résulte que les frais généraux ou d'administration générale indiquée par une direction de chemin de fer ne sont pas comparables à ceux indiqués par une autre direction : les classifications des dépenses de ces deux directions sont différentes.

Il y a donc nécessité de réclamer, avant tout, l'uniformité dans la classification des recettes et des dépenses des chemins de fer; sinon, les chiffres des dépenses et des recettes qui seraient fournis par la statistique internationale ne sauraient être l'objet de comparaisons judicieuses, puisque les bases adoptées dans l'établissement de ces chiffres ne seraient pas les mêmes. Comment peut-on obtenir cette uniformité des classifications, comment obtenir aussi l'application générale par toutes les administrations de chemins de fer d'une même statistique pour la construction et l'exploitation de leurs lignes?

Nous arrivons à la deuxième question que nous avons posée en terminant, celle des voies et moyens à employer pour faire passer le programme et le projet de la Commission internationale du domaine de la théorie dans celui de la réalité et de la pratique.

Il existe, nous le croyons au moins, une voie bonne à suivre pour arriver à des

résultats utiles : celle qui consisterait à obtenir des pouvoirs publics des divers pays une loi imposant aux administrations de chemins de fer l'obligation de se servir du formulaire qui sera définitivement adopté par la Commission internationale de Rome.

Hormis ce moyen, il n'en existe pas, pensons-nous, permettant d'arriver à un résultat sérieux. Le Congrès se réunirait encore vainement plusieurs fois pour proposer, discuter, améliorer une statistique internationale des chemins de fer ; si le législateur n'intervient pas, tous les travaux de ce Congrès et des Congrès futurs en vue de l'amélioration des moyens de transport n'aboutiront probablement pas à un but pratique.

Voici comment s'exprime l'exposé des motifs du projet de loi de M. Caillaux (18 décembre 1875), relatif aux renseignements statistiques à fournir par les Compagnies de chemins de fer :

Mais en même temps que s'accroît l'importance des documents relatifs aux chemins de fer, s'augmente dans une mesure presque égale, la difficulté qu'éprouve l'Administration à réunir les renseignements nécessaires et surtout à les obtenir assez promptement pour être en état de les publier dans un délai raisonnable. Cette difficulté tient à plusieurs causes : d'une part, l'extension chaque jour croissante des réseaux ; de l'autre, l'augmentation du nombre des Compagnies concessionnaires ; enfin l'absence de toute disposition légale qui permette d'exiger, au besoin, la production des documents nécessaires. Dans cette situation, le Gouvernement et par suite le public se trouvent absolument à la merci du bon vouloir des Compagnies, et il n'existerait aucun moyen de vaincre la résistance de celles qui refuseraient formellement de fournir les renseignements réclamés annuellement par le Ministre des travaux publics. Il est vrai que, jusqu'ici, l'Administration s'est rarement trouvée exposée à un pareil refus, mais il est utile de prévoir le cas où il viendrait à se produire. D'un autre côté, les délais dans lesquels sont fournis les chiffres demandés sont souvent considérables, et il en résulte de sérieux inconvénients ; car il suffit qu'une seule Compagnie soit en retard, pour qu'il soit impossible de terminer un travail ; et l'absence de quelques chiffres a, plus d'une fois, tenu en suspens l'achèvement des publications les plus urgentes.

Il faut éviter, avant tout, d'avoir à compter, pour l'établissement de la statistique internationale des chemins de fer, avec le bon vouloir des administrations de ces chemins. Une intervention législative est nécessaire pour arriver à la solution de la question. Mais il ne suffit pas d'une action isolée des pouvoirs publics de chaque pays. Que servirait, en effet, à cause de la statistique internationale des chemins de fer, qu'un pays imposât à son réseau de voies ferrées une statistique déterminée, si le peuple voisin fait adopter, par ses administrations de chemins de fer, un formulaire différent ? Une action collective et simultanée des pouvoirs publics des diverses nations intéressées peut seule octroyer aux directions des chemins de fer une statistique et une classification des dépenses uniformes, qui seront ou celles arrêtées par la Commission internationale de Rome, ou celles qui réuniront, dans l'avenir, l'unanimité des suffrages des hommes compétents.

Ne serait-il pas utile et même nécessaire que le Congrès unisse ses efforts à ceux de la Commission internationale de statistique des chemins de fer, qu'il travaille d'accord avec elle à l'édification d'une statistique à appliquer simultanément par tous les peuples intéressés, qu'il contribue, par les moyens d'action individuels ou collectifs de ses membres, par une entente avec l'Administration, à laquelle il conviendrait, croyons-nous, de laisser l'initiative législative, à faire consacrer par les Gouvernements et les pouvoirs publics, et à faire appliquer, en vertu d'une loi, par les administrations de chemins de fer, les bases adoptées pour la statistique internationale des chemins de fer ? Ne serait-il pas bon de concourir à la création d'un bureau de statistique international, chargé de coordonner les chiffres et les renseignements fournis par chaque État ; de déléguer le bureau du Congrès ou une Commission spéciale qu'il nommera *ad hoc* pour s'entendre avec le président de la Commission internationale ou avec cette Commission

elle-même qui doit se réunir en septembre 1878, pour présenter à cette Commission internationale les observations que soulèvera la question au Congrès, et pour demander, d'accord avec la Commission internationale, à tous les Gouvernements représentés à la Commission, la mise en vigueur du formulaire de la statistique internationale des chemins de fer, à l'aide d'une disposition législative, obligatoire pour toutes les administrations de chemins de fer?

Telles sont les principales questions sur lesquelles il nous a paru utile d'attirer l'attention du Congrès.

Paris, 24 juin 1878.

Le Rapporteur,
Ch. BAUM.

(Voir d'autre part les annexes au rapport de M. Charles Baum.)

PREMIÈRE ANNEXE AU RAPPORT

DE M. CHARLES BAUM.

Tableaux adoptés par la Commission internationale pour la statistique
(PREMIÈRE SESSION. —

*des chemins de fer instituée par le Congrès international de Budapest (1876).
POLE, OCTOBRE 1877.)*

(PREMIÈRE SESSION. —
ROME, OCTOBRE 1877.)

TABLÉAU

No. 1.

[illegible]

13	14	15	16	17	18	19 ⁰⁰	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
LONGUEUR					ÉCARTEMENT entre la surface intérieure des rails.	DÉCOMPOSITION DE LA LONGUEUR TOTALE DES VOIES						VOIE				DIVISION DU CHEMIN (voir col. 7)			
DES VOIES PRINCIPALES (voir col. 7)						DES VOIES de garage et de service.						RAILS SUR APPUIS				RAILS			
simples.					en voie simple.	entièrement métalliques.						EN PER.				EN ACIER.			
doubles.						en voie double.						EN BOIS.				MIXTES.			
triples.					en voie triple.						EN BOIS.				EN FERR.				
Kilomètres.					Pour 100.						Kilomètres.				Kilomètres.				
															Pour 100.				

DIVISION DU CHEMIN (voir col. 7)													
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
<div>EN RAMPES OU EN PENTES</div> <div>5 et au-dessous par 1,000.</div> <div>au delà de 5 jusqu'à 15 par 1,000.</div> <div>EN LIGNES DROITES.</div> <div>de plus de 500 mètres de 500 mètres et au-dessous.</div> <div>EN COURBES À RAYON MAXIMUM.</div> <div>RAYON DES COURBES MINIMUM.</div>												<div>RAMPES OU PENTES</div> <div>MAXIMUM.</div> <div>RAYON DES COURBES</div> <div>MINIMUM.</div>	
Kilom.	Pour 100.	Kilom.	Pour 100.	Kilom.	Pour 100.	Kilom.	Pour 100.	Kilom.	Pour 100.	Kilom.	Pour 100.	Par 1,000.	Mètres.

(1) Voir, pour l'explication de ces chiffres italiens, la deuxième annexe du Rapport de M. Charles

Baum, OBSERVATIONS GÉNÉRALES, p. 108.

TABEAU N° II.
MATÉRIEL ROULANT, PARCOURS ET UNITÉS DE TRAFIC DES LIGNES

DE CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION DANS L'ANNÉE 18

1	2	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59			
NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES avec indication de leurs conditions de possession et d'exploitation.	LOCOMO- TIVES.	VOITURES À VOYAGEURS.								WAGONS À MARCHANDISES.					PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES			
			NOMBRE D'ESSIEUX				NOMBRE DE PLACES				NOMBRE D'ESSIEUX				CAPACITÉ DE CHARGEMENT			TOTAL.	MOYEN par locomotive.
			TOTAL.	par kilomètre exploité.	TOTAL.	par essieu.	par voiture.	TOTAL.	par kilomètre exploité.	TOTAL.	par essieu.	par wagon.							
																Kilomètres.			

60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78				
PARCOURS KILOMÉTRIQUE des trains		KILOMÈTRES PARCOURS PAR LE MATÉRIEL PROPRE ET PAR LE MATÉRIEL ÉTRANGER.					MOYENNE DES TRAINS d'après le logueur du chemin.		NOMBRE DE VOYAGEURS.													
de voyageurs.	de marchandises, mixtes et militaires.	VOITURES À VOYAGEURS			WAGONS À MARCHANDISES			TRAINS à voyageurs.	TRAINS de marchandises, trains mixtes et militaires.	NOMBRE.												
		TOTAL.	par essieu.	par voiture.	TOTAL.	par essieu.	par wagon.															
Kilomètres.								Nombre.														
		1 ^{re} CLASSE.			2 ^e CLASSE.			3 ^e CLASSE.			4 ^e CLASSE.			À PRIX réduits.			ENSEMBLE					
		TOTAL.												TOTAL.								
														par voiture.			par essieu à voyageurs.			par place.		
								Nombre.														

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
PARCOURS KILOMÉTRIQUE des voyageurs	par kilomètre exploité.	MOYENNE DES VOYAGEURS		PARCOURS MOYEN d'un voyageur.	MARCHAND					DISSES.		PARCOURS KILOMÉTRIQUE des trains	par kilomètre exploité.	par wagon.	PARCOURS MOYEN d'une tonne de marchandises à petite vitesse.	CHARGE MOYENNE d'un wagon.	d'un essieu.	RAPPORT DU POIDS CHARGÉ à la capacité du chargement.	Pour 100.
		par train.	par essieu.		FINANCES et BAGAGES.	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.			TOTAL.	par wagon.	par essieu.	par tonne de chargement total.	TOTAL.					
				Kilomètres.	1,000 fr.								Kilomètres.				Tonnes.		

TABEAU N° V.

EMPLOI DES RECETTES NETTES ET DÉPENSES SPÉCIALES DES LIGNES DE CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION DANS L'ANNÉE 18 .

1	2	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES avec indication de leurs conditions de possession et d'exploitation.	ENSEMBLE		excédent des recettes sur les dépenses	par kilomètre exploité.	EMPLOI DE L'EXCÉDENT.		DÉPENSES SPÉCIALES.				
		des recettes (col. 150).	des dépenses (col. 146).	Total.		intérêts des obligations, emprunts et subventions.	amortissement	prélèvement pour fonds de réserve et autres.	intérêts et dividendes sur les actions.	enanc.	remboursement, des obligations, emprunts, au moyen de prélèvement sur les recettes.	ajournement des différences de valeur, en cas de renouvellements, solides sur fonds de premier établissement.
					France.					France.		

DEUXIÈME ANNEXE AU RAPPORT DE M. CHARLES BAUM.

NOTES EXPLICATIVES

ANNEXÉES AUX TABLEAUX DE STATISTIQUE INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les administrations des chemins de fer fourniront les chiffres absolus. Les chiffres relatifs résultant des calculs sur les chiffres absolus seront établis par le bureau statistique chargé de la préparation et de la publication de la statistique internationale des chemins de fer. Ils sont marqués en *italique* dans les tableaux et à l'encre rouge dans le manuscrit.

Les chiffres doivent être exprimés sans fraction, à l'exception des longueurs et de l'écartement, qui seront indiqués avec trois décimales. Le calcul des chiffres relatifs est à faire avec deux décimales.

TABLEAU N° 1.

Col. 2. — La désignation des lignes répond à la raison sociale du chemin de fer : soit que le chemin respectif soit exploité par l'administration même ou par une autre administration.

Suivant leurs conditions de possession et d'exploitation, les chemins de fer seront rangés dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

1. Chemins de l'État exploités par l'État.
2. Chemins de l'État exploités par des Compagnies privées.
3. Chemins de fer privés exploités par l'État.
4. Chemins de fer privés exploités par des Compagnies privées.

Les chemins de fer seront subdivisés d'après la division de la comptabilité de chaque administration.

Col. 6. — La date de la concession doit être indiquée dans une note.

Col. 7. — « La longueur absolue » se compose de la longueur du chemin appartenant à une entreprise, en y comprenant les lignes exploitées par des tiers ; par conséquent, elle répond aux dépenses totales de premier établissement.

Les chemins de fer dont les lignes dépassent les frontières politiques de l'État et restent la propriété de l'entreprise sur le territoire étranger, doivent indiquer dans une note la décomposition du chiffre (col. 7) par territoire, savoir : la longueur jusqu'à la frontière et celle de la frontière jusqu'à la fin du chemin.

Col. 9. — On y mettra les tronçons exploités en commun, qui, n'étant pas la propriété de l'entreprise, ne sont pas compris dans la longueur (col. 7).

Col. 11 et 12. — « La longueur exploitée » répond à la longueur parcourue par le matériel roulant ; elle se compose de la longueur absolue (col. 7), en y ajoutant la longueur des lignes exploitées pour compte des tiers (col. 8), et en déduisant la longueur des lignes appartenant à l'administration et exploitées par des tiers (col. 10).

Quant aux tronçons communs, on comptera, comme longueur exploitée, la distance à partir du milieu d'une gare jusqu'à celui de l'autre.

Si, dans le courant de l'année, la longueur exploitée venait à changer, par suite de l'ouverture de sections, par la prise ou par la remise à bail de lignes, ou par toute autre raison, la moyenne de la longueur exploitée doit être fixée par rapport à la longueur des sections et au temps de leur exploitation.

Col. 15. — Si une administration a une quatrième voie courante, elle devra l'indiquer dans une note.

Col. 25. — Les lignes dont la voie est entièrement métallique devront donner en marge des indications sur le système de cette construction et sur les frais d'établissement, par unité de longueur, ainsi que sur les conditions de durée et l'opportunité de ce système.

TABLEAU N° 2.

Col. 45-57. — On indiquera les chiffres du matériel roulant tels qu'ils se trouvent à la fin de chaque année.

Col. 58 et 59. — On entend par «le parcours kilométrique des locomotives» le parcours des trains à grande et petite vitesse, ainsi que des trains de ballast, de régie et celui des machines-pilotes et de réserve.

Les parcours faits par les machines voyageant à froid et par celles employées aux manœuvres de gare ne sont pas compris dans ce nombre.

Col. 60 et 61. — On entend par «le parcours kilométrique des trains» le parcours des trains à grande et petite vitesse, à l'exclusion des trains de ballast et autres de régie.

Col. 68 et 69. — On trouve «la moyenne des trains d'après la longueur du chemin» en divisant le parcours kilométrique des trains (la somme des colonnes 60 et 61) par la totalité des kilomètres de la longueur exploitée.

Col. 74. — Cette colonne renferme tous les voyageurs civils et militaires transportés sous des conditions exceptionnelles, telles que billets gratuits, billets de service ou de régie, billets à prix modéré, billets de saison ou d'abonnements, billets accordés aux écoliers ou aux ouvriers, billets militaires, etc.

Col. 81 et 82. — On trouve ces chiffres en divisant «le parcours kilométrique des voyageurs» (col. 79) par les colonnes 60 et 61.

Col. 84. — On y comprend tous les envois qui ne sont pas cotés d'après leur poids, mais seulement d'après leur valeur.

Ces sommes sont indiquées par milliers de francs.

Col. 85 et 87. — Le transport de chiens, de chevaux et d'autres animaux, d'équipages et de cadavres en cercueil ne sera pas indiqué par pièce, mais, selon le poids, en tonnes. S'il y a des administrations de chemins de fer qui n'indiquent pas déjà ces transports en tonnes, elles suivront le tableau ci-joint :

	par pièce.
Bœufs, taureaux, vaches et veaux.....	240 kilogr.
Chevaux, mulets et ânes.....	700
Cochons.....	60
Brebis, chèvres et autres animaux.....	36
Équipages et voitures de toutes sortes.....	1,700
Matériel roulant des chemins de fer.....	5,900
Cadavres en cercueil.....	3,900

TABLEAU N° 3.

Col. 99. — Indiquer le montant du capital autorisé pour le premier établissement aussi bien que pour les travaux de parachèvement à la fin de chaque année.

Col. 100 à 104. — On indiquera les moyens financiers d'après le montant nominal des différents titres.

Col. 101. — Comprend les sommes accordées par l'État ou les communes, etc., pour l'établissement du chemin de fer.

Col. 105. — Renferme tous les frais tant pour le premier établissement que pour les constructions ultérieures du chemin jusqu'à la fin de l'année.

Col. 108-111. — On indiquera dans une note la durée (le commencement et la fin) de la garantie et de la subvention, et les autres privilèges, tels que : immunité d'impôts, de taxes, etc.

TABLEAU N° 4.

Col. 112 à 133. — Les recettes seront portées en compte, déduction faite des impôts et des charges levées pour l'État, des détaxes, des dédommagements pour avaries et pertes, des primes d'assurance et des frais de transport de voyageurs et de marchandises en cas d'accident.

Col. 131-134. — On aura égard aux observations faites aux colonnes 84-87.

Col. 129. — Comprend les recettes provenant de l'affermage de bâtiments, de restaurants, de viaducs, de magasins, de wagons, de sacs, de terrains, etc., le produit de dépêches télégraphiques et de la vente d'objets restés en gare, ainsi que d'autres recettes.

Col. 134-149. — Les administrations mettront toutes leurs dépenses d'exploitation dans les quatre cadres du tableau, à l'exception des dépenses spéciales qui ne se rapportent pas à l'exploitation proprement dite.

TABLEAU N° 5.

Col. 159. — On indiquera dans une note quand les renouvellements, les avaries et les sinistres extraordinaires sont imputables sur des fonds spéciaux.

Col. 160. — Il est entendu que la dépense qui eût été nécessitée par le renouvellement, abstraction faite de l'amélioration, doit figurer parmi les dépenses (col. 137, 140, 143).

SÉANCE DU MERCREDI 24 JUILLET 1878.

PRÉSIDENTE DE M. FERAY,

SÉNATEUR.

SOMMAIRE. — Ouverture de la séance par M. Feray, sénateur. — Troisième question du programme : Bases sur lesquelles pourrait être établie une statistique internationale des chemins de fer. — Discussion générale : discours de MM. Wilson, président de la 3^e Section ; Baum, ingénieur des ponts et chaussées, rapporteur de la 3^e Section ; Marché, ingénieur ; Mercier, économiste ; Levasseur, membre de l'Institut ; Georges Renaud ; Ameline de la Briselaine ; Ch.-M. Limousin, économiste ; Carpi, délégué italien. — Adoption d'un vœu résumant la discussion. — LA LIGNE DU SIMPLON : Discours de MM. Carpi, délégué italien, et Foucher de Careil, sénateur. — Adoption du vœu présenté par M. Carpi.

La séance est ouverte à deux heures trente minutes.

M. LE PRÉSIDENT. La séance d'aujourd'hui doit être présidée par M. P. Cérésolle, président du Conseil d'administration de la compagnie du Simplon ; dès qu'il sera arrivé, je lui donnerai le fauteuil.

L'ordre du jour de la séance est le suivant :

ORDRE DU JOUR. — TROISIÈME QUESTION.

BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ÊTRE ÉTABLIE UNE STATISTIQUE INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.

La parole est à M. Wilson, président de la 3^e Section.

M. WILSON. Messieurs, la 3^e Sous-Commission m'a chargé d'exposer en quelques mots au Congrès l'état de la question de la statistique internationale des chemins de fer.

De toutes les questions qui peuvent intéresser une réunion comme la nôtre, celle des bases sur lesquelles pourrait être établie une statistique internationale des chemins de fer peut être considérée comme une des plus importantes. En effet, la matière des chemins de fer se prête merveilleusement à l'établissement d'une statistique internationale, et l'on peut dire que l'embarras est plutôt dans le grand nombre de renseignements qu'il convient d'élaguer que dans la difficulté que peut présenter la recherche de ces renseignements. Aussi, depuis longtemps, les différents Congrès de statistique ont-ils cherché à

établir une statistique internationale. La première tentative sérieuse remonte à 1855. Au second Congrès de statistique tenu à Paris à cette époque, la question d'une statistique internationale des chemins de fer a été mise à l'ordre du jour et elle a fait l'objet d'un rapport très intéressant et très remarquable de M. de Franqueville, qui était alors directeur général au Ministère des travaux publics. Ce rapport très complet avait élucidé la question : il posait, en principe, l'établissement d'un certain nombre de tableaux, quinze tableaux divisés en un grand nombre de colonnes ; et, soit dit en passant, ce système, dont les bases ont été posées en 1855, a été suivi depuis lors par le Ministère, pour l'établissement des statistiques de chemins de fer français.

Depuis 1855, à plusieurs reprises, les Congrès de statistique ont discuté cette question dans les sessions qui se sont tenues à Londres, à Berlin, à Saint-Petersbourg. Mais c'est surtout au Congrès de Budapest, tenu il y a deux ans, qu'on l'a étudiée d'une façon complète.

Le Congrès a décidé qu'un projet définitif serait élaboré par une Commission spéciale. Cette Commission s'est réunie à Rome, où elle a fait un travail très complet, que votre 3^e Sous-Commission vous propose de prendre comme point de départ de vos études. Ce travail se compose de cinq tableaux qui n'ont pas moins de cent soixante colonnes, et cependant le projet a évité cet écueil, celui de demander aux Compagnies et aux administrations d'État un trop grand nombre de renseignements. Malgré la quantité de rubriques diverses transcrites sur les nombreuses colonnes de ces tableaux, il faut reconnaître que ce projet peut être considéré comme ne contenant que l'essentiel et le nécessaire. D'autre part, il ne présente pas les inconvénients du projet anglais voté en 1871 qui, lui, est beaucoup trop sommaire et souvent insuffisant.

Le rapport émané de votre Sous-Commission, rapport qui a été fait par M. Baum, ancien délégué de la France au Congrès de Rome, prend donc pour base le projet qui y a été élaboré par la Commission d'experts.

Je ne veux pas entrer dans l'examen des cent soixante colonnes de ce projet, la matière serait trop aride ; je me bornerai à indiquer certaines réserves que nous croyons devoir faire avant de soumettre ce projet à vos délibérations.

Nous avons remarqué dans le projet de Rome l'absence de la statistique des principales marchandises transportées ; nous croyons que dans la statistique des chemins de fer, on doit faire une large part à la question commerciale et qu'il y aurait lieu d'insérer certains renseignements sur les marchandises transportées. Nous croyons en outre que les renseignements sur le parcours des trains ne sont pas suffisamment complets, et enfin nous pensons qu'il serait bon d'ajouter un certain nombre de tableaux figuratifs, indiquant les résultats obtenus dans l'exploitation des lignes.

Voilà les trois réserves principales qui ont été faites par votre Sous-Commission ; il est probable que d'autres observations seront faites par les orateurs que nous allons entendre.

Quoi qu'il en soit, nous espérons que vous nous approuverez d'avoir adopté comme point de départ de nos travaux le projet de la Commission de Rome, et en ce cas nous vous demanderons de charger votre 3^e Sous-Commission

de suivre les travaux de cette Commission, qui doit se réunir de nouveau dès le mois de septembre prochain, pour tâcher de mener à bonne fin l'œuvre d'une statistique internationale des chemins de fer. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. M. Baum a la parole.

M. BAUM. Messieurs, j'ai demandé la parole après M. Wilson, dans le but de vous entretenir pendant quelques instants des importantes conséquences que peut amener l'établissement d'une statistique internationale des chemins de fer.

Aujourd'hui chaque administration de chemin de fer a sa statistique. Dans beaucoup de pays cette statistique diffère d'une Compagnie de chemin de fer ou d'une administration de chemins d'État à l'autre. Il résulte de cette diversité de groupement des données de la statistique, de graves inconvénients, soit dans les calculs du prix de revient du transport des marchandises, soit dans ceux du prix de revient du transport des voyageurs, soit encore dans la fixation du coefficient d'exploitation.

Les bases adoptées étant variables très souvent d'une administration à l'autre, les chiffres qui en découlent ne sont pas comparables. Aussi convient-il de n'admettre qu'avec une grande réserve les déductions tirées de beaucoup de travaux de statistique faits au point de vue du régime économique des chemins de fer. Trop souvent, si ces déductions ne sont pas absolument inexactes, le degré de confiance qu'elles méritent doit être dans tous les cas très faible.

Il n'y a de statistique établie sur des bases uniformes que celles de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie où l'on a mis en vigueur la même classification des dépenses et des recettes, où l'on a appliqué le même formulaire de statistique, au siège de toutes les administrations de chemins de fer.

Je voudrais insister sur ce point, parce que les conséquences qu'on déduit quelquefois des chiffres de la statistique égarent tellement l'opinion publique, qu'il est regrettable de les voir admises sans contrôle, de les voir se propager. Voici un exemple que je cite à l'appui de ce que j'avance. Jusqu'aujourd'hui beaucoup de personnes ont mesuré la valeur de la gestion et de l'exploitation d'une administration de chemin de fer au chiffre du coefficient d'exploitation, c'est-à-dire au rapport de la dépense à la recette obtenu pendant une série d'années. Or, si une direction de chemin de fer fait figurer dans ses dépenses d'exploitation certains travaux de réfection et de renouvellement de la voie et du matériel roulant, qui pour beaucoup d'administrations de chemins de fer atteignent des chiffres très importants, et jusqu'à 3, 4 et même 5 millions par an, il n'est pas douteux que le coefficient d'exploitation de cette Compagnie ne saurait être judicieusement comparé à celui d'une autre Compagnie de chemin de fer qui ne tient point compte dans ses frais d'exploitation du montant des dépenses de ces travaux de réfection et de renouvellement, et qui se contente de les retrancher du produit net. Il est clair que, suivant que l'on adoptera l'une ou l'autre de ces deux méthodes d'imputation des dépenses en question, on arrivera à des coefficients d'exploitation établis sur des bases tout à fait différentes.

Il y a donc là un premier élément de divergence et d'inexactitude des ren-

seignements de statistique qui sont mis très souvent sous les yeux du public.

Mais il en est un autre qui n'est pas moins important : le coefficient d'exploitation est en relation intime avec les tarifs moyens perçus. Prenons une Compagnie de chemin de fer dont le tarif moyen perçu est de *six centimes* par tonne et par kilomètre, et une autre Compagnie ayant un tarif moyen perçu de *cinq centimes*, et admettons que la dépense d'exploitation par tonne et par kilomètre soit de *trois centimes* pour le transport d'une tonne à un kilomètre sur le réseau de l'une et de l'autre de ces deux Compagnies. Au point de vue des dépenses, l'exploitation sera aussi économique sur les lignes de l'une d'elles que sur celles de l'autre, la dépense étant la même; mais si l'on calcule le coefficient d'exploitation de ces deux Compagnies, on voit que celle d'entre elles dont le tarif moyen perçu est de 5 centimes, a un coefficient d'exploitation de *soixante pour cent* (60 p. o/o), tandis que l'autre Compagnie, dont le tarif moyen perçu atteint 6 centimes, n'accuse qu'un coefficient d'exploitation de *cinquante pour cent* (50 p. o/o).

Ainsi l'une de ces deux Compagnies paraît exploiter ses lignes plus économiquement que l'autre, alors pourtant que la dépense par tonne et par kilomètre est la même pour chacune d'elles. La conclusion que nous pouvons déduire de ces résultats, Messieurs, est que, dans l'état actuel de la statistique des chemins de fer, lorsqu'on veut comparer soit les coefficients d'exploitation, soit les prix du transport sur des chemins de fer exploités et administrés par des Compagnies ou par l'État, et tirer de ces comparaisons quelques conséquences économiques, les données sur lesquelles reposeront ces études comparatives devront être, avant tout, soumises à une critique et à une analyse très sévères.

Il est encore un autre motif en vertu duquel les chiffres indiqués par les statistiques des administrations de chemins de fer sont très divergents, et par suite il ne faut accepter ces chiffres qu'avec la plus grande réserve. On peut affirmer, en effet, qu'il n'existe pas deux chemins de fer qui soient dans des conditions d'exploitation identiques; il n'y a pas deux réseaux qui soient mathématiquement dans la même situation de trafic, de tarif moyen perçu, de profil en long, de pentes et de rampes, de courbes, etc. On ne saurait trop se pénétrer de ces différences profondes dans l'exploitation de deux lignes ferrées et se garder de ne s'appuyer sur des données de statistique des chemins de fer qu'avec la plus grande prudence et en parfaite connaissance de cause. Permettez-moi de vous citer un exemple et de vous parler, d'une part, des sections à rampe de 25 millimètres par mètre sur le Brenner et le Sømmering, à la traversée des Alpes dans le Tyrol et la basse Autriche; et, d'autre part, des sections horizontales de la vallée de l'Elbe, entre Aussig, Bodenbach et Dresde. Sur le Brenner, un train de 25 à 30 wagons exigera, pour passer le faite des Alpes, deux locomotives, l'une en tête, l'autre en queue du train; tandis que dans la vallée de l'Elbe, sur les lignes de la Société autrichienne et sur le réseau de l'État de Saxe, j'ai vu bien souvent des trains de 100 wagons, chargés de houille, et pesant environ 1,400 tonnes, remorqués aisément par une seule locomotive.

Cet exemple prouve, je crois, que lorsqu'on se trouve en présence d'élé-

ments si divergents au point de vue de l'exploitation, éléments qui doivent exercer une grande influence sur les résultats de cette exploitation, il y a une nécessité absolue, si on ne veut pas obtenir des résultats qui s'écartent beaucoup trop de la vérité, de tenir compte de ces différences inhérentes aux chemins de fer des vallées et à ceux des pays de montagnes. Alors seulement les chiffres de la statistique peuvent servir à formuler des conséquences économiques relatives à l'exploitation des chemins de fer.

Après ce qui vient d'être dit, il est permis d'affirmer, Messieurs, que cette question de la statistique internationale des chemins de fer est une question beaucoup plus complexe, beaucoup plus délicate qu'elle ne paraît l'être de prime abord.

Le tarif moyen perçu, dont j'ai dit déjà quelques mots, est un des facteurs les plus influents sur les résultats de l'exploitation d'un chemin de fer. Il est très rare que deux administrations de chemins de fer perçoivent le même tarif moyen. Beaucoup de personnes s'étonnent de cette variation du tarif moyen perçu et la critiquent très amèrement; elles vont même jusqu'à réclamer l'uniformité de ce tarif. C'est là une pure impossibilité. Chaque réseau a, en effet, au point de vue des relations commerciales qu'il est appelé à desservir, un caractère propre, une physionomie *sui generis*. Ainsi, un chemin de fer déterminé aura surtout à effectuer des transports de houille; le trafic d'un autre chemin consistera principalement en produits agricoles ou en produits industriels et manufacturés. Or, la nature des transports et par suite les tarifs à appliquer n'étant pas identiques sur ces deux chemins de fer, le tarif moyen perçu devra varier de l'un à l'autre, et être plus bas sur un chemin à transports de houille que sur une ligne possédant un trafic de marchandises manufacturées ou de produits de l'industrie. Il n'y a donc rien de surprenant dans ce fait de la diversité des tarifs moyens perçus; cette diversité résulte de la différence du trafic et des courants commerciaux qui existent entre les deux réseaux de chemins de fer.

J'ai cru nécessaire, Messieurs, d'appeler votre attention sur ces divers points. Je voudrais maintenant ajouter quelques mots sur une question qui, je le pense, du reste, sera touchée dans le courant de la discussion: c'est la question des unités auxquelles il conviendrait de rapporter les recettes et les dépenses.

Il faut être très réservé dans le choix des unités à adopter en matière de statistique de chemins de fer. Quelle est la meilleure? Est-ce la tonne kilométrique? est-ce le kilomètre de train? est-ce le kilomètre de la locomotive? Ne serait-ce pas plutôt ce que j'appellerai: l'unité de poids, transportée sur une longueur horizontale d'un kilomètre, c'est-à-dire l'unité de travail. Cela équivaudrait à la réduction de tout le travail effectué par les machines locomotives sur des sections, soit en rampe, soit en pente, soit en courbe, en un travail théorique qu'elles auraient à développer sur un alignement droit et horizontal. On éliminerait ainsi toutes les différences signalées plus haut dans l'exploitation des chemins de fer, différences résultant des fortes rampes des courbes. Comme ce point sera, sans doute, traité dans la discussion, je n'insiste pas.

La question de l'établissement d'une statistique internationale des chemins de fer, qui forme aujourd'hui l'objet de nos discussions, n'est pas de même

ordre que les questions qui vous ont été soumises dans les deux précédentes séances du Congrès. Ici vous êtes devant un projet défini, un travail déterminé, formulé, arrêté par des hommes compétents délégués d'un grand nombre de Gouvernements et venus de tous les points du monde à Rome, en octobre 1877. Au mois de septembre 1878, cette Commission internationale d'experts doit se réunir de nouveau ⁽¹⁾ afin de discuter les observations et les objections soulevées par le projet de formulaire arrêté à Rome. Il conviendrait donc, — et, pour ma part, je crois que ce serait une excellente manière d'appuyer et de stimuler la Commission internationale des experts dans ses travaux du mois de septembre prochain, — de donner votre approbation au programme qu'elle a rédigé, sous les réserves ou modifications qui seront adoptées par le Congrès, dans le cours de la discussion, et de charger votre 3^e Sous-Commission, ou peut-être une partie des membres qui la composent, de présenter à la Commission d'experts les observations que vous voudrez bien formuler sur le projet de statistique internationale des chemins de fer qui est soumis à votre discussion.

Ce sont là, Messieurs, les diverses considérations que j'ai cru devoir vous présenter dans la discussion générale de la question, placée aujourd'hui à l'ordre du jour du Congrès. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Marché.

M. MARCHÉ. Messieurs, comme vous le disait M. Wilson, tout en adoptant les bases arrêtées à Rome par la Commission de statistique des chemins de fer, nous pensons qu'il y a quelques réserves à faire sur un certain nombre des colonnes proposées.

A mes yeux, la statistique des chemins de fer comprend deux opérations tout à fait distinctes : l'une, statistique proprement dite, consistant à inscrire les résultats obtenus : les recettes, les dépenses, les parcours de trains et de voitures ; l'autre consistant à faire ressortir, après avoir examiné les chiffres qui représentent les résultats réels, les faits, et ensuite à chercher des lois dans ces faits. Pour y arriver les statisticiens prennent, dans des tableaux renfermant un grand nombre de colonnes, des chiffres représentant ces résultats ; puis ils déterminent des moyennes, calculent des coefficients et des rapports. Avec les tableaux proposés qui contiennent 160 colonnes on pourrait craindre que les Compagnies de chemins de fer et les administrations d'État jugeassent qu'on leur demande beaucoup de choses. En réalité la moitié de ces colonnes représente les résultats demandés aux Compagnies et l'autre moitié à peu près les résultats fournis par l'exploitation.

Ici la Commission de Rome a dû faire un peu d'éclectisme. Se trouvant en présence de pays où sa manière de constater les faits, de rechercher les lois dans ces faits n'est pas la même, la Commission a fait, dis-je, un peu d'éclectisme, et, en particulier, elle a divisé les dépenses de parcours, d'un côté par le parcours kilométrique des locomotives, de l'autre par le parcours des trains, c'est-à-dire par le parcours des véhicules, des essieux, par le parcours de

⁽¹⁾ La ville de Berne a été choisie définitivement comme lieu de réunion de la Commission internationale. Les séances de la Commission commenceront le 23 septembre 1878.

l'unité; parce que, dans chaque Compagnie, on a une manière différente de rechercher les résultats rapportés à une unité déterminée.

Je crois qu'il y aurait une réserve à faire pour ces coefficients, et que tous ne sont pas utiles à chacun des statisticiens qui étudient ces tableaux. La question principale est évidemment le choix de l'unité à laquelle on rapportera les dépenses et les recettes.

Dans les tableaux de la Commission de Rome, je vois figurer comme unité le parcours kilométrique des locomotives, et rapporter la dépense au kilomètre de parcours des locomotives. C'est là un élément qui, je le crois, ne se justifie pas pour l'ensemble des dépenses des chemins de fer. Le parcours des locomotives est toujours supérieur à celui des trains à cause des manœuvres; puis tandis qu'on tient compte des parcours de double traction pour les trains lourds, on ne tient pas compte des parcours à vide que font les machines quand elles rentrent au dépôt.

Un kilomètre parcouru par une machine ne représente, quant à la recette et quant à la dépense, rien d'exact: quant à la recette, ce parcours n'a aucun rapport avec elle, et quant à la dépense, comme les excédents de parcours sont à vide, si l'on s'attache trop à ces chiffres de la dépense de ces machines, on a une idée assez erronée des dépenses de parcours de ces locomotives, puisque la plupart sont faits à vide, et que d'autres sont faits avec des trains lourds, avec des trains à petite vitesse.

L'unité à laquelle nous sommes le plus habitués en France c'est, comme vous le savez, le kilomètre de train; c'est, en effet, une bonne unité au point de vue de la recette. Maintenant, au point de vue de la dépense sur un train idéal, c'est la moyenne d'un train de marchandises très lourd, et par conséquent à petite vitesse, et la moyenne d'un train de voyageurs, d'un train à grande vitesse, c'est-à-dire deux quantités qui ne sont pas semblables.

Voici quelques chiffres qui en montrent les inconvénients, si on n'a pas à côté les éléments mêmes dont est composé un train moyen: Dans les chemins de fer français, un kilomètre de train moyen coûte 3,25 à la Compagnie de l'Est, tandis que, sur le nouveau réseau de la Compagnie d'Orléans, il ne coûte que 2,50. D'autre part, on trouve que le train moyen de la Compagnie de l'Est renferme 110 ou 115 unités, et que le train moyen de la Compagnie d'Orléans sur son nouveau réseau en renferme 65 ou 68, donnant une recette moindre. La véritable unité peut être la tonne kilométrique moyenne, à la condition de connaître sa composition. Les éléments fournis par la Commission de Rome donnent le moyen de la connaître et il serait facile aux statisticiens qui voudraient chercher les rapports des résultats obtenus entre les diverses Compagnies, de trouver ces chiffres. L'unité adoptée en Allemagne et en Autriche est l'essieu kilométrique. En France, comme tous les wagons ont deux essieux, l'essieu kilométrique représenterait un demi-wagon, et les Compagnies pourraient trouver étrange qu'on leur proposât une pareille unité. La meilleure unité serait donc l'unité elle-même, c'est-à-dire la tonne de marchandises ou de voyageurs.

Il résulte de nombreux travaux que l'unité de voyageurs et l'unité kilométrique, qui ont le même tarif moyen, coûtent le même prix. La tonne de mar-

chandises exige un poids mort; le voyageur pèse 75 kilogrammes, tandis que les marchandises pèsent 1,000 kilogrammes la tonne; le voyageur va très vite avec ce poids de 75 kilogrammes et vous savez que la vitesse coûte cher en matière de chemin de fer.

En tenant compte de ces éléments, on trouve qu'un voyageur transporté à 1 kilomètre coûte le même prix qu'une tonne de marchandises transportée à la même distance.

On peut donc prendre l'unité kilométrique en assimilant le voyageur à une tonne; en faisant une convention facile à établir pour les assimilations de marchandises à grande vitesse, et en assimilant elle-même les accessoires de petite vitesse, on arrive à trouver que 7 voyageurs équivalent à 7 tonnes de marchandises.

Cependant, quant à moi, il y a une autre unité qui me paraît meilleure encore et plus utile pour faire des comparaisons entre les exploitations des divers chemins de fer: c'est la tonne du poids total, c'est-à-dire les 1,000 kilogrammes transportés par le chemin de fer sans distinction de marchandises, de voyageurs, de véhicules et même de locomotives. En réalité, sur les chemins de fer, on fait un travail mécanique, et si on peut, dans une statistique, déterminer le parcours total des locomotives, connaître leur poids moyen, connaître le poids total des wagons qui ont circulé, des marchandises et des voyageurs transportés; si on fait de tous ces poids un total général qui représente le nombre de tonnes en poids mort et en poids utile, et qu'on divise les dépenses par ce poids total, on obtient la dépense faite pour transporter une tonne à 1 kilomètre. Si l'on multiplie ensuite ce chiffre définitif rapporté à l'unité de poids par le nombre de tonnes qu'il faut pour transporter une tonne utile en marchandises, par la comparaison de ces deux chiffres, on a, d'une part, le prix auquel revient une tonne, et, de l'autre, le poids moyen d'une tonne de marchandises y compris son poids mort. Et dans le rapport du poids mort au poids utile, on a un élément de comparaison entre les résultats donnés par deux lignes différentes. C'est là le moyen le plus sérieux de comparer la marche de deux exploitations.

Telles sont les réserves que je désirais présenter au sujet du formulaire de la Commission de Rome.

M. Achille MERCIER, *membre de la Société d'économie politique de Paris*. Messieurs, j'ai l'honneur de demander au Congrès l'adoption de la proposition suivante :

Le Congrès est d'avis que la statistique internationale des chemins de fer ne doit pas avoir seulement pour but de constater les faits relatifs à l'exploitation, mais encore d'éclairer l'industrie sur les courants commerciaux et les débouchés.

Messieurs, dans la lettre annonçant l'ouverture du Congrès, notre honorable Président a tout particulièrement appelé l'attention sur la question suivante : *Bases sur lesquelles pourrait être établie une statistique générale des chemins de fer.*

La question, en effet, est neuve; les travaux sur la matière sont rares; nous entrons en pays inconnu. Nous ne devons donc pas nous étonner si nous rencontrons des points de vue inattendus, s'il nous faut exposer de ces plans qualifiés d'utopie à leur naissance et qui deviendront une réalité demain.

L'entre de suite en matière, et je dis : la statistique internationale devra poursuivre nécessairement deux buts : 1° réunir des chiffres desquels on pourra déduire des lois sur l'exploitation des chemins de fer; 2° réunir des chiffres sur l'industrie et le commerce en vue desquels l'instrument qu'on nomme voie ferrée a été préparé et dont le développement est le dernier mot de l'organisation du réseau universel.

Ce second point n'est plus technique, il est du rapport de l'économie politique. Jusqu'à ce jour, on s'est occupé à peu près exclusivement de la construction et de l'amélioration des chemins de fer dans les travaux de statistique, et cela se conçoit puisque nous sommes dans la période d'enfancement.

Le développement du commerce et de l'industrie en France, depuis trente ans, est dû surtout à l'existence des chemins de fer. Vous savez qu'il y a quinze ans notre commerce international n'était que de 2 milliards, tandis qu'il est de 7 milliards aujourd'hui.

Le résultat final des chemins de fer est l'extension de la production et par suite un bien-être. On ne peut nier que, grâce aux voies ferrées, la production est plus intense et que le bien-être, descendant dans les classes inférieures, rend la vie plus douce, et que nous nous rapprochons de plus en plus de l'apaisement des haines sociales. Nous devons donc considérer les chemins de fer non pas seulement au point de vue des avantages du capital engagé, mais au point de vue du dividende. Nous devons donc songer à la grande rénovation de nos voies ferrées. Nous avons entre les mains un admirable instrument de statistique pour connaître le mouvement de l'industrie entre les nations : ce sont les registres de la douane créés dans un point de vue fiscal; ils ne laissent rien échapper. Ils sont faits avec tant de soin que, par la force même des choses, nous savons quelle est la quantité de marchandises envoyée d'un pays dans un autre. Mais en les examinant au point de vue qui nous occupe, nous devons reconnaître que cela ne suffit pas. À côté des divisions géographiques et politiques actuelles des nations, il y a une division peu étudiée : c'est la division des régions industrielles. Evidemment, la douane ne peut la faire connaître. Elle constate un fait matériel : l'entrée des marchandises d'un pays dans un autre sans se préoccuper d'où elles viennent.

En s'adressant aux Compagnies de chemins de fer, on pourrait obtenir un résultat plus considérable en leur demandant de nous dire le point de départ réel et le point d'arrivée réel des marchandises. De cette manière, on verrait quels sont les lieux de production et les lieux de consommation.

Il est facile d'établir quelle est l'importance des frontières industrielles. Je vais peut-être pour cela remonter un peu haut.

À la veille de la Révolution, Young, le grand agriculteur anglais qui fit tant pour l'avenir de son pays, a parcouru la France pas à pas, à cheval; il a examiné sa situation agricole et a constaté, entre autres choses, à cette époque, que la Flandre française et la Flandre autrichienne étaient un même pays. « C'est un *Zoum* riche, dit-il, composé d'un sol d'alluvion où la mer a séjourné; on y rencontre la même agriculture et les mêmes industries. »

Il est facile, en effet, de voir que les frontières politiques, pour ces deux pays, sont une fiction en présence de l'industrie : les extractions de houille se

suivent pendant douze lieues, traversant les frontières politiques. D'un côté de la frontière, vous avez la betterave, les distilleries, les sucreries; de l'autre côté, vous trouvez également la betterave, les distilleries, les sucreries. Les deux Flandres sont donc un même pays. Un fait curieux, qui fera mieux comprendre l'inanité des frontières politiques en présence des frontières industrielles : Je me rappelle que, dans ma jeunesse, alors qu'on parlait sans cesse de reviser les traités de 1815, il était question d'un bassin houiller situé dans la portion de la Prusse rhénane qui jadis avait appartenu au premier empire. Les frontières tracées par les conventions de 1815 absorbèrent totalement le gisement apparent, au bénéfice de la Prusse. Ce fut l'objet de regrets patriotiques. Mais près d'un demi-siècle après, on reconnut que le bassin, qu'on croyait absorbé tout entier par l'exploitation allemande, passant sous la ligne frontière, s'étendait aussi en France; on se hâta de l'exploiter.

Voilà un des exemples les plus probants qu'on puisse fournir, que les frontières politiques ne sont rien et que les frontières industrielles sont tout.

Je pourrais citer d'autres exemples qui ne sont pas moins curieux et, entre autres, les sociétés fromagères du Jura. Il s'agit, vous le voyez, d'une industrie bien modeste! Vous savez que les paysans du Jura s'associent entre eux pour fabriquer le fromage; ces associations ont lieu sur la pente du Jura français et sur la pente du Jura suisse, de sorte qu'il est impossible, avec les registres de la douane, de savoir quelle est l'importance de ce commerce.

Un exemple encore : c'est l'industrie de l'horlogerie, qu'on rencontre à Genève, à Besançon et dans des localités moindres situées entre ces deux villes, telles que Ferney, où Voltaire l'a transportée au moyen de ses capitaux et de son génie; et il ne manquait ni des uns ni de l'autre. L'étendue de ce commerce, vous ne pourrez la connaître que par la statistique des chemins de fer.

Cette statistique, qui a son utilité pour l'extérieur, serait aussi fort utile à l'intérieur. Ainsi la vigne ne s'étend pas très haut dans le Nord, à cause des brumes de l'Océan qui l'empêchent de mûrir. On sait très bien géographiquement où finit le rayon de la vigne, c'est en Normandie, vers Beauvais, vers Vernon; mais où finit le transport des vins, on ne le sait pas et on ne pourra le savoir que par la statistique des chemins de fer.

Que devient le chanvre récolté aux bords de la Loire? Nous l'ignorons, et la statistique des chemins de fer peut seule nous le faire savoir. Il en est de même pour les charbons français du Nord et de la Loire qui luttent contre les charbons anglais. Où s'arrêtent les charbons anglais et où s'arrêtent les charbons français? On ne le saura que par la statistique des chemins de fer. Je pourrais en dire autant des minerais de fer qui, produits par quelques départements, se dispersent dans 74 départements sur 86. Quel est le rayon d'expansion de chaque gisement principal?

En faisant connaître le point de départ de la marchandise et son point d'arrivée, sa nature de matière première ou d'objet fabriqué, les chemins de fer permettront de former l'atlas des régions industrielles. On classera ces renseignements par station et par région, par nature de produits et même par saison; cela renseignera indirectement sur le marché du travail et sur le chômage. Les

courants commerciaux apparaîtront comme le feraient les veines du corps humain, s'il était de verre; ce sera pour l'industrie comme une nouvelle découverte de la circulation du sang.

Il va de soi que la statistique de la navigation fera partie de ce plan. Si on veut tracer des frontières industrielles complètes, la Compagnie de navigation agira comme si elle était une Compagnie de chemin de fer et comme si les ports étaient des gares de départ et d'arrivée. Les documents ainsi fournis se juxtaposeront à ceux venus des voies ferrées. En ce qui concerne les voies et moyens, le Gouvernement de chaque pays obtiendrait des Compagnies des documents plus complets que ceux qu'elles livrent. Chaque État ferait un travail constatant le mouvement dans l'intérieur de son périmètre. Une Commission internationale permanente réunirait les documents et en formerait un tout. Il serait créé un atlas assez semblable à celui que publie la Statistique de France avec des cartes teintées. Les unes indiqueraient l'intensité de la production, les autres le rayonnement commercial, l'étendue de la consommation. Ce travail, fait à frais communs par toutes les nations, devrait être quinquennal.

Je ne pense pas qu'on puisse objecter à ce projet la difficulté du travail. Les admirables volumes publiés en langue française par le Congrès international de Statistique, ceux surtout présentés à la session de Budapest, sont là pour répondre.

Dira-t-on que l'on connaîtrait ainsi le fort et le faible des États et que cela faciliterait la concurrence? Qui donc oserait faire une pareille objection en pleine Exposition universelle! (Vive approbation.)

M. LEVASSEUR. Messieurs, je ne prends la parole que pour appuyer ce que vient de dire l'honorable préopinant.

Ce que demande M. Mercier a déjà été fait, sur une large mesure, par un Russe, ou plutôt par un Polonais, sujet russe, M. Jean Bloch, président de la Société des chemins de fer russes du Sud-Ouest.

On lui doit, en effet, un très intéressant atlas que vous pouvez voir à l'Exposition, dans lequel ce que demande M. Mercier, c'est-à-dire la circulation des marchandises à travers un même pays par les voies ferrées et navigables, se trouve représenté d'une manière graphique, avec clarté, en montrant les courants ascendants et descendants, et en décomposant les divers courants par les diverses espèces de marchandises qui se transportent sur les voies ferrées et navigables.

C'est là un travail très utile que je ne saurais trop recommander. Mais, pour être juste, je dois dire qu'à côté de ce travail qui est le spécimen le plus complet, la Russie, avant les travaux de M. Bloch, avait donné l'exemple par un travail sur la navigation qui s'étend par le canal marin jusqu'à Saint-Pétersbourg. Je dois dire aussi qu'avant même cet exemple, la France pourrait citer un certain nombre de modèles qu'elle a elle-même fournis, et nous ne pouvons pas parler de cette question sans citer le nom d'un ingénieur français, M. Minard, qui, à ma connaissance, est le premier qui ait traité cette matière en se servant des voies de communication des ports.

J'ajouterai que, depuis cinq ans environ, le Ministère des travaux publics

a entrepris une publication de ce genre; il publie lui-même une carte que je voudrais voir ici et qui ne s'y trouve pas, du trafic des chemins de fer français, indiquant, pour chaque chemin de fer, l'importance du trafic kilométrique, non seulement pour chaque grande ligne d'une extrémité à l'autre, mais encore se décomposant pour quelques-unes des grandes lignes, la ligne de Paris-Lyon-Méditerranée par exemple, en plusieurs sections, chacune d'elles détaillée à part.

Le jour où toutes les Compagnies seront astreintes par les exigences de la statistique à fournir non seulement leur recette brute kilométrique, mais la composition détaillée de leur trafic, avec la distinction des différentes espèces de marchandises, on aura alors des données sérieuses qui rendront les plus grands services au commerce et à l'industrie.

C'est ce travail que M. Mercier demande avec tant de raison. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Renaud.

M. RENAUD. Messieurs, à propos des bases qui nous sont présentées pour l'établissement de la statistique des chemins de fer, j'ai une observation à présenter, en ce qui concerne la note explicative (colonnes 85 et 87).

Dans cette note annexe ⁽¹⁾, il est dit :

S'il y a des administrations de chemins de fer qui n'indiquent pas déjà ces transports en tonnes, elles suivront le tableau ci-joint :

Bœufs, taureaux, vaches et veaux.....	par pièce	240 ^{kg}
Etc. etc.....		
Matériel roulant des chemins de fer.....		5,900
Cadavres en cercueil.....		3,900

Il me semble que, d'abord, il y aurait des observations à faire au sujet des chiffres indiqués comme correspondant à chacune de ces unités. Ainsi, par exemple, les bœufs, les taureaux, les vaches vont par pièces de 240 kilogrammes; les chevaux, ânes, mulets, etc., sont cotés 700 kilogrammes. Ces chiffres, au point de vue statistique général, paraissent un peu étranges; sans doute, on s'explique la présence des chiffres dans le tableau, en ce sens qu'ils correspondent aux poids conventionnels nécessaires pour l'établissement des tarifs; mais nous, qui désirons une statistique qui nous serve pour le but auquel nous voulons atteindre, il nous faut des chiffres exacts. De deux choses l'une : ou il faudrait remanier ces chiffres (encore n'aurait-on que les chiffres moyens), ou alors il faudrait donner, dans une colonne spéciale, non pas le calcul par tonne (comme dans la colonne 87), non pas le poids, mais le nombre d'unités, de façon que nous sachions le nombre exact des chevaux, des bœufs et des différentes sortes de bétail qui auront été transportés.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Baum.

M. BAUM. Je demande la permission de dire quelques mots en réponse aux

⁽¹⁾ Voir plus haut, p. 108, la deuxième annexe du rapport de M. Baum.

observations de M. Renaud. Les chiffres dont il a parlé et qu'il a indiqués ne sont pas des chiffres absolus, mais relatifs; ils correspondent aux tarifs à appliquer aux transports en question. On a admis le principe que l'utilisation moyenne d'un wagon doit être la même, quelle que soit la nature du bétail transporté. Or, le nombre de têtes qu'on peut charger dans un wagon dépend de l'espèce du bétail et des habitudes reçues pour le transport d'une espèce déterminée. Si l'on admet, par exemple, que l'utilisation moyenne de tout le parc de wagons atteint en général 50 p. o/o de la capacité de chargement de ce parc, le poids à assigner à chaque tête de bétail doit être tel qu'un wagon, en charge complète, soit utilisé de la même manière que la moyenne de tous les wagons.

Partant de ce principe, on a calculé le poids moyen qu'il fallait assigner à chaque espèce de bétail pour obtenir la charge moyenne d'un wagon; de cette façon, on est arrivé à déterminer, pour les bœufs, les taureaux, les chevaux, etc., les poids que l'on citait tout à l'heure.

Je vous donnerai un autre exemple : les cercueils sont indiqués, dans le chargement des wagons, comme ayant un poids fictif moyen de 3 tonnes 900 kilogrammes. Ce chiffre, qui paraît exagéré, représente, à peu de choses près, la charge utile moyenne d'un wagon; et cela est rationnel, puisque la famille peut disposer du wagon entier, et qu'en général, dans un wagon de 10 tonnes de chargement, on ne transporte qu'un cercueil, isolé de tout autre produit ou marchandise.

Ces chiffres n'ont aucune importance au point de vue abstrait; ils servent seulement à l'application des tarifs et dans la statistique; on ne les a indiqués, dans l'annexe n° 2 du rapport de la 3^e Sous-Commission, que parce qu'ils figuraient dans les procès-verbaux de la Commission de Rome. On aurait pu supprimer ces chiffres, et la question n'eût, sans doute, pas été soulevée.

Il est certain que les chiffres critiqués n'ont pas la prétention de représenter le poids moyen réel de chaque espèce de bétail; les poids indiqués là ne sont pas autre chose que ceux qui servent de base à l'application des taxes de transport que l'expéditeur est tenu de payer.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Messieurs, j'appellerai tout de suite l'attention du Congrès sur les dernières lignes du rapport de M. Baum; les détails qui viennent de vous être donnés, quoique tous techniques, sont évidemment fort intéressants; mais, en dehors de ces détails et au point de vue pratique, il y a un intérêt général, supérieur, qui sollicite toute notre attention.

Créer une statistique des chemins de fer internationale, c'est évidemment faire appel à des pays différents, dont les mesures varient, dont les systèmes, tout en se juxtaposant les uns à côté des autres, ne correspondent pas exactement et ne présentent pas, en général, de garanties de similitude et d'identité. Il est donc nécessaire de s'entendre immédiatement pour se réunir sur le terrain d'une conciliation pratique, d'un appel à l'uniformité... je ne dirai pas des tarifs, mais de la langue que nous allons parler; car, au milieu de ce conflit d'usages et de dénominations différentes, il est nécessaire que nous nous servions du même langage. Comment arriver à cette entente commune?

L'honorable rapporteur, M. Baum, nous a dit, à la fin de son rapport : Un des vœux les plus utiles à émettre, pour le Congrès, c'est précisément l'institution d'un bureau international, d'une Commission internationale, d'un syndicat international..., vous l'appellerez du nom que vous voudrez; mais, si vous ne suivez pas votre marche, vous risquez d'aboutir à la confusion des langues, à la tour de Babel, dans l'institution des formules nouvelles dont l'ensemble prendra le nom de *statistique internationale*. C'est là la marche fatale et nécessaire que le monde moderne suit depuis quelque temps dans des applications différentes.

Vous retrouverez partout cette idée d'arriver à la réalisation d'une sorte de formulaire, dont les termes seront généralement employés par tous, et, autant que possible, avec une signification identique.

Je vais citer quelques exemples.

S'agit-il de la question postale? On a créé une Commission internationale chargée d'adopter une règle commune et de veiller à l'application uniforme du principe sanctionné par les différents États.

Vous occupez-vous du télégraphe qui, par son essence, est le grand moteur, le moteur international par excellence, puisqu'il annihile les distances et se trouve partout à la fois?... Si vous vous occupez du télégraphe, et si vous tenez à obtenir un résultat, vous êtes contraints de recourir aux conventions télégraphiques internationales.

Ce matin encore, dans notre Section, en nous occupant de la législation des chemins de fer, et en cherchant à adopter une langue commune pour les transports, nous avons reconnu, une fois de plus, que le meilleur moyen d'arriver à une bonne solution, c'était de confier à une puissance déterminée le soin de coordonner toutes les données du problème, et de poser les bases régulières d'un projet d'unification.

Un de nos collègues nous a communiqué la Convention de Berne, qui a réuni, pour ainsi dire, un faisceau de lumières internationales, et qui est parvenue à poser des règles pratiques, des doctrines susceptibles d'être approuvées par tout le monde.

Voilà le modèle à suivre. C'est là la condition *sine qua non* du succès de notre œuvre.

Je ne crois pas qu'il y ait un vœu plus précieux, plus utile à formuler; si nous voulons mener à une fin décisive et solide la question des chemins de fer, nous devons faire appel à chaque pays; nous devons faire appel en même temps à la bonne volonté et à la coopération des Compagnies de chemins de fer.

Tous les ans, nos six ou sept grandes Compagnies nous livrent les résultats financiers de leur exploitation, dans le compte rendu qu'elles fournissent aux actionnaires; cette statistique est, sans doute, fort intéressante, et il est certainement utile de connaître les quantités moyennes et les détails des marchandises transportées, de préciser, en un mot, ce qui constitue le trafic de chaque Compagnie; mais le mauvais côté de ce système, c'est que, pour la France, au moins, ces statistiques sont des publications sans uniformité (je parle de celles des Compagnies et non de celles du Ministère des travaux

publics). Ces statistiques ne sont pas formulées sur un même moule; elles ne sont pas concentrées dans un travail unique; elles ne participent pas assez d'une entente commune des Compagnies entre elles, en vue d'un résultat identique.

Et cependant ce résultat serait-il si difficile à obtenir? Est-ce que nous n'avons pas à côté de nous, à notre porte, un chemin de fer qui n'est que la résultante de l'exploitation de toutes les Compagnies? Je veux parler du chemin de fer de Ceinture. Est-ce que ce chemin de fer n'est pas le centre et le noyau d'un syndicat dont font partie des membres distingués de toutes les Compagnies? Est-ce que, en somme, ce qui se fait pour un petit chemin de fer ne pourrait pas se faire pour toutes les lignes? Il n'y aurait rien de plus facile!

Seulement, il faut agir avec précaution; il est bon de préciser des règles et peut-être même, pour plus de certitude, de créer des obligations.

Tout à l'heure, l'honorable M. Wilson nous montrait des documents parlementaires de 1875, que l'un de nos anciens Ministres des finances, l'honorable M. Caillaux, a déposés sur le bureau de la Chambre des députés. C'était un projet dont la base était celle-ci : obliger les Compagnies à donner, chaque année, au Ministre des travaux publics, sous la sanction d'une simple prière, ce qui suffit vis-à-vis de nos honorables directeurs de Compagnies; mais, au besoin même, sous la sanction d'une amende, ce qui est plus législatif, plus officiel, plus complet, les obliger à donner, chaque année, au Ministre, un état formulé suivant un certain modèle. La Chambre n'a pas voté ce projet. Rien ne semble, cependant, devoir s'opposer à ce qu'une semblable pratique soit inscrite dans les lois d'un État. Voilà le dernier pas à faire, la dernière étape à accomplir.

Est-il donc si difficile d'astreindre chacune des Compagnies françaises ou étrangères à accepter cette dépendance, qui n'est ni gênante ni blessante, et qui consiste à fournir périodiquement, au Ministre compétent de chaque pays, des documents déterminés, similaires?

C'est ici, Messieurs, que vous voyez réapparaître le rouage dont je vous parlais tout à l'heure : cette Commission internationale qu'il faut instituer. Ne laissez pas à chacun le soin de dresser sa statistique à sa manière. Les résultats varieraient suivant les latitudes. La Commission internationale serait chargée de dresser le modèle des états, des cadres et des tableaux.

Le modèle dont on parlait tout à l'heure est peut-être un peu compliqué : il comprend 160 colonnes; c'est beaucoup, c'est trop. Pour moi, je trouve que celui des Anglais est peut-être un peu court : ils ne se sont pas montrés assez exigeants; mais aussi les Anglais sont gens pratiques, et ils ont sans doute pensé qu'en exigeant peu, ils obtiendraient facilement, tandis qu'en demandant trop, ils courraient le risque de ne rien obtenir. Ceci est d'ailleurs une question secondaire. Le principe sur lequel je crois devoir surtout appeler l'attention du Congrès est celui-ci : Nous ne faisons absolument rien, si nous ne décidons pas qu'une Commission internationale doit être composée et doit entrer dans le domaine de la réalité, et qu'à cette Commission viendront se concentrer toutes les autorités, toutes les lumières des statisticiens les plus distingués, les plus

exercés; que cette Commission sera chargée de rédiger le formulaire définitif des renseignements utiles à connaître, et que ce formulaire, avec ses tableaux, sera législativement et ministériellement imposé à toutes les Compagnies. Les Ministres respectifs des différents pays n'auront pas un rôle principal et direct dans l'établissement de cette statistique : ce sera sous la responsabilité et la garantie des Compagnies que sera fourni le travail, et elles collaboreront toutes avec zèle et dévouement, je n'en doute pas, au succès d'une œuvre qui intéresse tout à la fois les Compagnies et le public. Par ce moyen, la statistique réalisera un grand progrès. Nous devons ce progrès au Congrès actuel. Les intéressés et les économistes devront lui être reconnaissants d'avoir appelé l'attention des hommes compétents sur l'importance de cette réforme.

VOIX DIVERSES. Très bien! très bien! — Nombreuses marques d'approbation.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Limousin.

M. Ch.-M. LIMOUSIN. Je n'ai, Messieurs, que quelques mots à dire.

La Commission d'organisation du Congrès du Commerce et de l'Industrie, qui se réunira le mois prochain, a désigné deux de ses membres pour suivre nos travaux. Tout à l'heure, en entendant mon ami, M. Levasseur, vous demander, au nom du commerce et de l'industrie, la réalisation de ce vœu touchant l'introduction dans la statistique des éléments que vous indiquait M. Mercier, et qui y sont déjà introduits dans une certaine mesure, je pensais aussi qu'en abandonnant chacun à son initiative personnelle, on n'aboutirait à aucun résultat; tandis qu'au contraire, en rendant l'établissement de cette statistique obligatoire, vous facilitez dans une large mesure les échanges, et vous hâtez la solution de cette grande question : la liberté de l'échange.

Je n'insisterai pas plus longtemps, je tenais seulement à vous déclarer que nous attachons la plus grande importance à la réalisation de ce vœu et que nous vous prions de vouloir bien le voter. (Très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Wilson.

M. WILSON. Je monte à la tribune, Messieurs, pour vous faire quelques très courtes observations, en réponse à M. Ameline.

Il vous a fait remarquer avec beaucoup de raison que tous les discours qui peuvent être faits ici, toutes les résolutions qui peuvent être prises restent sans action s'il ne se trouve pas une Commission internationale réunie pour obtenir des différents Gouvernements qu'on adopte un procédé de statistique uniforme sur la question des chemins de fer.

Mais ce que je voudrais rappeler à mon tour, c'est que cette Commission existe déjà. Le Congrès international de Budapest n'a pas cru que la question de la statistique des chemins de fer pût faire l'objet d'une discussion du Congrès. Cette matière est trop délicate, trop pleine de détails pour pouvoir être discutée dans une réunion nombreuse. On a donc pensé qu'il serait bon de nommer une Commission d'experts composée de quinze membres qui devraient se réunir à Rome, et qui s'y sont réunis en effet. Ces experts ont rédigé un projet de convention que nous vous soumettons et en faveur duquel nous vous demandons d'émettre un vœu.

De plus, cette Commission a décidé qu'elle se réunirait à nouveau cette année au mois de septembre et que, après avoir donné communication de son projet aux divers Gouvernements, aux différentes Compagnies de chemins de fer, après avoir vu ce projet discuté dans des Congrès ou dans la presse, elle tâcherait de l'améliorer en tenant compte, dans la mesure du possible, des critiques qu'il aurait soulevées; ce n'est qu'alors que les Gouvernements seront officiellement saisis du projet définitivement arrêté par la Commission.

Donc, au mois de septembre, cette Commission d'hommes spéciaux et distingués va se réunir pour la seconde fois; c'est elle qui remplira le rôle que M. Ameline voulait voir jouer par la Commission dont il a parlé, et par conséquent il n'y a pas lieu d'émettre un vœu pour la création d'une Commission qui existe déjà, et qui va même se réunir à bref délai.

Ce qu'il faudrait, ce que nous demandons, au nom de la 3^e Section, ce serait d'adopter en principe le projet élaboré à Rome, qui nous paraît suffisamment complet et qui, comme le faisait ressortir avec juste raison M. Ameline, n'a pas ce défaut d'être insuffisant comme la loi anglaise.

L'Angleterre, en effet, où les renseignements statistiques manquaient totalement, à cause de la mauvaise volonté des Compagnies, a élaboré en 1871 un projet par lequel elle a exigé beaucoup trop peu.

En France, au contraire, où, grâce à notre organisation, nous avons toujours dû recueillir des renseignements très nombreux, le Gouvernement, qui ne veut donner que des chiffres très complets, se trouve souvent obligé de retarder pendant longtemps la publication de ses tableaux statistiques.

C'est là un inconvénient qu'il a fallu éviter. La Commission de Rome a remarqué que les Compagnies publiaient généralement un certain nombre de renseignements statistiques à la suite de leur rapport à leurs actionnaires, qui leur est adressé dès le mois de mai ou le mois de juin. Ces renseignements sont suffisants pour donner une connaissance exacte de l'exploitation commerciale; il leur manque seulement ceci : l'uniformité.

C'est, en effet, une chose singulière que les différentes Compagnies, et notamment les grandes Compagnies françaises, donnent chacune une série de renseignements statistiques très intéressants, mais conçus d'après un plan absolument différent.

De plus, les Compagnies n'ont pas toutes la même méthode de comptabilité; il en résulte que leurs renseignements, tout en restant fort intéressants, lorsqu'on les prend isolément, ne sont pas susceptibles d'être comparés entre eux, parce qu'ils manquent d'uniformité.

Vous voyez, en somme, que le projet de Rome a tenu compte de toutes ces remarques; il demande qu'il soit publié des renseignements exempts des vices que je viens de signaler, et il demande en même temps la publication de renseignements plus complets que ceux qu'exige le Gouvernement anglais.

Maintenant, puisque j'ai abordé cette question de la publication obligatoire des renseignements, permettez-moi d'aborder aussi deux points touchés par M. Ameline, points sur lesquels M. Baum a également, dans son rapport, appelé l'attention du Congrès.

A mon avis, il faut deux choses principales pour faire une bonne statistique

des chemins de fer : d'abord exiger des Compagnies qu'elles emploient une comptabilité uniforme, une méthode identique, afin de pouvoir comparer les éléments et de ne pas rencontrer les difficultés auxquelles nous nous heurtons dans la comparaison des renseignements donnés par les grandes Compagnies françaises.

Il faut ensuite, et cela est de toute nécessité, que la Commission d'experts qui va se réunir prochainement, élabore un projet complet, en s'inspirant, dans la mesure qui lui paraîtra convenable, des réserves qui viennent d'être formulées tout à l'heure : puis qu'elle insiste auprès des divers Gouvernements, pour qu'il soit fait une loi qui rende obligatoire l'adoption de ce projet de statistique internationale.

On a fait tout à l'heure allusion, à ce propos, au projet présenté en 1875 à l'Assemblée nationale, par M. Caillaux.

Ce projet était prématuré ! M. Caillaux commettait même une faute (la même qu'a commise le Parlement anglais en votant la loi de 1871) : il venait soumettre son projet à la sanction législative pour rendre obligatoire, en France, la statistique dans les Compagnies de chemins de fer, et cela avant d'avoir obtenu l'adhésion des nations étrangères, avant de savoir si ce projet était susceptible d'être adopté par tout le monde ! Je ne voudrais pas, quant à moi, voir imposer des renseignements obligatoires pour les Compagnies françaises, avant d'être certain que les mêmes bases fussent consenties par toutes les puissances ; car, avant d'avoir voté la loi, il est bien plus facile de s'entendre et d'aboutir à une convention générale internationale.

Il est donc important de ne pas intervertir l'ordre des choses comme on l'a fait en Angleterre ; voilà pourquoi, depuis 1875, les Chambres françaises n'ont pas cru devoir aborder l'examen du projet de M. Caillaux et, selon moi, avec raison.

En résumé, il faudrait inviter la Commission de Rome à formuler son projet définitif ; ensuite insister pour que cette Commission invite les différents Gouvernements à faire une loi qui rende obligatoire la publication d'une statistique annuelle par les Compagnies de chemins de fer.

Je crois donc que notre honorable rapporteur a apporté ici tout à l'heure la véritable solution de ce débat en vous disant : Votez le projet adopté par la Commission de Rome. (Très bien ! très bien ! et applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Carpi.

M. CARPI, *délégué italien*. Je n'ai, Messieurs, qu'un mot à ajouter à l'éloquent discours qui vient d'être prononcé par l'honorable orateur qui m'a précédé.

La Commission de statistique de Rome s'est renfermée dans les idées exprimées par M. Ameline. On peut donc s'en rapporter entièrement aux délibérations qu'elle a prises, et attendre sa prochaine réunion de septembre. Mais je pense en même temps qu'on ne saurait se dissimuler les difficultés qu'on rencontrera très probablement auprès des Compagnies de chemins de fer.

Dans certains pays nous voyons de très grandes Compagnies qui ont, par leur vaste organisation, toutes les facilités d'établir des bureaux de statistique.

Par contre, il y a des pays où il ne se trouve que de très petites Compagnies, qui éprouvent une certaine difficulté, même financière, à établir un bureau de même genre, et à se conformer à des exigences uniformes.

Je sais, par exemple, que le Gouvernement suisse a rencontré, en ce qui concerne la statistique, des obstacles considérables auprès de plusieurs sociétés suisses de chemins de fer.

Il y aurait donc lieu, à mon avis, d'émettre le vœu que chaque Gouvernement aidât à ce travail de statistique.

En Italie, le système suivi jusqu'à présent avec les Compagnies a donné de bons résultats. Toutefois, on n'a pas toujours été sûr des renseignements qu'on recevait, parce que les Compagnies de chemins de fer italiens, ayant été subventionnées jusqu'ici par le Gouvernement, d'une manière qui variait suivant que les produits de l'exploitation étaient plus ou moins importants, les renseignements et les données qu'elles fournissaient étaient parfois assez incertains, et entraînaient la nécessité de les contrôler, sous peine de ne pas y trouver toujours une exactitude complète.

Je crois donc que les Gouvernements doivent surveiller ce service, contribuer aux choses qu'il apporte, et adopter un formulaire uniforme pour tous les réseaux et pour tous les pays.

Il y aurait aussi lieu de pourvoir à ce que des représentants des Compagnies fussent admis au sein de la Commission internationale, car, avec toute la bonne volonté des États contractants, quand on est obligé de s'adresser aux Compagnies, il faut aussi compter avec leur adhésion.

On ne saurait comparer l'établissement d'une statistique internationale des chemins de fer à la statistique générale des postes, des télégraphes ou même des poids et mesures que l'on a dressée avec un succès assez satisfaisant, parce que les postes, les télégraphes, les monnaies, les poids et mesures relevant, en général, des Gouvernements et n'étant que très rarement entre les mains d'administrations privées, tout s'y centralise, tout y est réuni, et les documents peuvent s'obtenir avec beaucoup plus de facilité. Mais quand on a affaire à des Compagnies qui sont quelquefois puissantes, tout ne s'obtient pas si rapidement, ni avec le même degré d'authenticité; on risquerait de ne pas aboutir à des résultats pratiques, en n'écoutant pas leurs représentants.

Je voudrais soumettre en dernier lieu à cette honorable assemblée la question de l'opportunité éventuelle de formuler et de soutenir, dans la prochaine réunion statistique qui devra se tenir Rome, l'utilité et même la nécessité des tableaux graphiques. Les avantages qu'on a déjà reconnus à ces tableaux, au point de vue de la clarté et de la promptitude de perception, mettent hors de doute leur importance et les services qu'ils pourront rendre à la statistique, en permettant d'embrasser d'un coup d'œil des résultats qu'on ne retrouve quelquefois que bien difficilement dans plusieurs colonnes de calculs et de chiffres.

Tels sont, Messieurs, les vœux que je désirais exprimer sur cette matière. (Marques d'assentiment et d'approbation.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Baum.

N° 8.

M. BAUM. Vous venez d'entendre, Messieurs, les réserves et les modifications proposées par MM. Marché, Mercier, Ameline, Wilson et par M. le délégué de l'Italie. En tenant compte de ces réserves, je viens, au nom de la 3^e Sous-Commission, vous soumettre la résolution suivante :

Le Congrès, sous les réserves formulées dans la discussion, approuve les bases de la statistique internationale des chemins de fer adoptées par la Commission de Rome.

Il charge les membres de la 3^e Sous-Commission, dont les noms figurent en tête du rapport rédigé au nom de cette Sous-Commission, de présenter les observations soulevées par le Congrès à la Commission internationale d'experts pour la statistique des chemins de fer, qui se réunira en septembre 1878.

M. LE PRÉSIDENT. Vous venez d'entendre le projet de résolution soumis à votre approbation. Je le mets aux voix.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. WILSON. Il va sans dire que la résolution de M. Mercier⁽¹⁾ fait partie de toutes les réserves que nous n'avons pas indiquées séparément, et qui sont comprises dans le mot général de réserves.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Carpi pour faire au Congrès une communication sur le Simplon.

M. CARPI avait demandé, dans la séance précédente, à faire une communication sur le **Projet de percement du Simplon**.

Le même sujet avait été abordé lundi par M. Céréssole, ancien président de la Confédération suisse, aujourd'hui président du Conseil d'administration de cette Compagnie du Simplon; mais M. Céréssole s'était borné à de brèves considérations.

M. CARPI les complète par des détails nombreux et bien choisis, et par une suite de raisons bien déduites. Il fait ressortir les avantages de la ligne projetée du Simplon, et sa supériorité sur les autres lignes qui traversent la chaîne alpestre.

Elles sont au nombre de cinq, en y comprenant le Gothard.

L'orateur les passe successivement en revue.

Le Sømmering, construit de 1850 à 1854, a son point culminant à 897 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il a donné des résultats peu favorables, parce que son altitude est trop grande. Le Brenner (1864-1867), dont le point culminant est à 1,367 mètres, n'a guère été mieux partagé, et pour la même cause : l'excessive altitude. La ligne du mont Cenis (point culminant : 1,330 mètres) a donné lieu, elle aussi, à des mécomptes produits par des conditions d'altitude analogues. Il en est de même de la voie qui traverse le Jura : là

⁽¹⁾ Nous rappelons ici, comme complément de la résolution qui précède, la proposition soumise au Congrès par M. MERCIER :

Le Congrès est d'avis que la statistique internationale des chemins de fer ne doit pas avoir seulement pour but de constater les faits relatifs à l'exploitation, mais encore d'éclairer l'industrie sur les courants commerciaux et leurs débouchés. (Voir p. 118.)

encore l'élévation du chemin détourne une partie des marchandises qui suivent de préférence la voie bien moins directe de Culoz.

Que conclure de là? Que la hauteur d'une ligne nuit, plus même qu'on ne l'aurait pu croire, au succès de son exploitation.

« L'ennemie des chemins de fer étant la montagne, dit M. Carpi, et leur alliée naturelle la plaine, là est un premier avantage du Simplon : sur les deux versants il a la plaine à sa base; ce n'est qu'un tunnel à percer; or, aujourd'hui les tunnels n'effraient plus les ingénieurs. Et quel est le point culminant de ce tunnel? 729 mètres seulement. »

M. Carpi fait observer qu'une hauteur équivalant à plusieurs distances horizontales, il résulte de cette infériorité d'altitude du Simplon que de Paris à Gènes le trajet serait moindre par cette ligne que par le mont Cenis. De même entre Paris et Milan. M. Carpi va plus loin :

« La ligne du Simplon, dit-il, serait la plus courte entre l'Italie et la rive gauche du Rhin, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre. Aux deux abords du tunnel, point de courbes ni de pentes excessives, point d'obstacles graves, point d'ouvrages d'art redoutables. Vous avez ailleurs l'aridité de la montagne; ici vous aurez les avantages de la plaine. Quant au tunnel, sa longueur n'excéderait pas 18 kilomètres, à travers des roches faciles à percer. Arrivés sur le versant d'Italie, il ne nous faut guère plus de 80 kilomètres pour raccorder la ligne au réseau italien : il en faut plus de 200 au Gothard. Enfin, le coût total du Simplon serait presque la moitié de ce qu'il reste encore à dépenser pour achever les travaux du Gothard, même en prenant pour point de départ les devis de la dernière Conférence de Lucerne; ce serait à peu près 110 millions au lieu des 211 du tunnel voisin. La dépense kilométrique n'excéderait guère ainsi celle des chemins en plaine. »

Toutes ces évaluations ont vivement frappé l'assemblée. Il en a été de même des considérations économiques par lesquelles il a terminé cette communication :

« La tonne de charbon de Saint-Étienne sera rendue, au moyen de cette voie, en Italie à bien moins de frais que la tonne de houille du bassin de la Sarre, par le Gothard; enfin, le Simplon deviendra la voie la plus directe entre l'Europe et l'Orient. »

Il ajoute que la France s'y intéresse vivement, que l'Italie a presque officiellement consenti à une ligne d'accès, et que M. le Ministre des travaux publics de France lui accorde toute son attention.

M. Carpi présente alors une proposition de résolution ainsi conçue :

Le Congrès,

Considérant que la construction d'une voie ferrée internationale à travers le Simplon représente d'éminents intérêts commerciaux européens,

La recommande à l'attention des pouvoirs publics comme œuvre d'intérêt général.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Foucher de Careil.

M. FOUCHER DE CAREIL. Messieurs, je crois être l'interprète du Congrès en

remerciant M. le délégué italien de l'intéressante communication par laquelle il vient de compléter si heureusement celle qui avait été faite le jour même de l'ouverture du Congrès, et à laquelle j'ai eu le regret de ne pas pouvoir assister.

Je voudrais appuyer d'un mot la motion si opportune qui vient de vous être présentée par M. Carpi, et je crois, en vérité, que son principal titre à l'intérêt de la réunion est précisément d'être signée par un délégué italien, et qu'elle nous place, nous qui sommes un Congrès international, sur le terrain neutre où nous voulons rester quand il s'agit de questions aussi graves.

Je ne veux pas, Messieurs, reprendre au point de vue technique, économique, géographique et commercial, le très substantiel exposé que vient de faire M. Carpi de la question du Simplon. Mais il en résulte pour tout juge impartial que, des trois grands tracés, c'est le tracé neutre; et c'est pour cela que le Congrès doit s'y rallier, selon moi, à l'unanimité.

Il est incontestable, il résulte de la manière la plus probante des enseignements qui viennent de nous être donnés par M. le délégué italien, qu'il y a là (et qui ne le sait, Messieurs, de ceux qui ont visité par agrément les passages des Alpes) un trait d'union heureux entre la France et l'Italie.

Mais, Messieurs, c'est la France qui l'a faite cette route du Simplon; je ne dirai pas qu'elle l'a découverte, mais enfin vous savez ce qu'est ce magnifique travail d'art, et par quelles mains il a été accompli.

Il est évident, pour tous ceux qui ont étudié les passages des Alpes, qu'il y a là, comme nous le disait M. Carpi, du côté du nord, ces magnifiques vallées de Brigue et du Valais; du côté du sud, surtout quand on arrive à Domodossola, ces admirables vallées italiennes qui n'attendent qu'un tunnel.

Comme me le disait tout à l'heure mon honorable voisin, M. Deligny, il y a quinze ans, je crois, quand j'ai étudié la ligne, le tunnel me faisait peur. Eh bien! Messieurs, quel est aujourd'hui l'ingénieur auquel un tunnel fasse peur, surtout quand on a l'exemple de *Sommeiller*, du grand ingénieur italien qui a tant contribué avec les nôtres au percement du mont Cenis?

Évidemment, 18 kilomètres de tunnel ne peuvent pas être une objection pour nous, et il en résulte que, tant au point de vue économique qu'au point de vue commercial, le Congrès fera, selon moi, une grande chose, un acte utile entre tous, en votant à l'unanimité la motion du délégué italien: Faites bien attention, dit M. Carpi, dont vous venez d'entendre les termes qui se bornent à recommander aux pouvoirs publics et à l'attention de tous ce passage du Simplon, comme un de ceux où la pioche et surtout les moyens perfectionnés pour arriver à percer la montagne doivent être employés pour donner au commerce international une voie qu'il attend; qu'il attend je dirai avec impatience et qui seule, faites-y bien attention, rétablira l'équilibre déjà profondément troublé de la marchandise, équilibre, je le reconnais, troublé par des craintes plutôt que par des réalités, car, en économie politique, la peur d'un mal est souvent pire que le mal lui-même.

À tous ces points de vue, je crois, Messieurs, que nous devons être très heureux et féliciter M. Carpi de l'utile motion dont il vient de prendre l'initiative devant le Congrès. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Je vais mettre aux voix la motion présentée par l'honorable M. Carpi. J'en donne lecture :

Le Congrès, considérant que la construction d'une voie ferrée internationale à travers le Simplon est une satisfaction donnée à d'éminents intérêts commerciaux européens, la recommande à l'attention des pouvoirs publics comme une œuvre d'utilité générale.

(La motion, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.)

L'ordre du jour étant épuisé, je rappelle au Congrès que demain nous aurons à discuter la quatrième question, qui est excessivement importante et sur laquelle M. de Seigneux a fait un rapport qui a été distribué aujourd'hui. Nous discuterons demain le projet de la Conférence internationale de Berne.

La séance est levée à quatre heures quarante-cinq minutes.

ORDRE DU JOUR
DE LA SÉANCE DU JEUDI 25 JUILLET 1878.

QUATRIÈME QUESTION.

**DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE
SUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.**

I. — DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL.

- 1° Convient-il d'obliger les chemins de fer à transporter les voyageurs ou les bagages par *service direct*, avec un seul billet ou une seule lettre de voiture, sur le réseau des chemins de fer des États contractants?
- 2° Lorsque l'expéditeur, dans son incompétence, se borne à demander dans la lettre de voiture le tarif le plus réduit, le chemin de fer est-il libre d'appliquer à son gré tel ou tel tarif spécial ou international?
- 3° A défaut de désignation de la voie à suivre, l'expéditeur aura-t-il droit à la voie la plus économique?

II. — EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

A qui faut-il reconnaître le droit de disposer de la marchandise en cours de transport?

III. — ACTION EN INDEMNITÉ ET COMPÉTENCE.

- 1° A qui appartiendra l'action? Est-ce à celui qui a droit de disposer de la marchandise?
- 2° Contre qui l'action peut-elle être intentée? Contre le chemin de fer expéditeur ou contre le chemin de fer destinataire?
- 3° Le tribunal compétent sera-t-il celui du défendeur assigné?

IV. — CONDITIONS, ÉTENDUE, RESTRICTIONS DE LA RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER.

- 1° L'indemnité sera-t-elle évaluée en raison de la valeur commerciale, usuelle de l'objet perdu ou avarié?
- 2° En quoi le tarif spécial peut-il modifier les droits et la responsabilité des chemins de fer?

V. — DÉCHÉANCES ET PRESCRIPTIONS.

- 1° Y aura-t-il déchéance, après la réception des objets transportés et le payement du prix par le destinataire, même si le prix payé n'était pas légalement dû?
- 2° Y aura-t-il déchéance opposable à l'action s'il y a eu dol ou faute grave des transporteurs?

VI. — RECOURS DES CHEMINS DE FER LES UNS CONTRE LES AUTRES.

- 1° Le tribunal compétent sera-t-il celui qui est saisi de l'action principale?
- 2° En cas de refus de la marchandise ou d'avaries, les expertises seront-elles faites d'après des règles uniformes?
- 3° Le jugement définitif d'un tribunal compétent sera-t-il exécutoire, sans autres formalités, dans tout le territoire des pays signataires de la convention?

VII. — TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET BAGAGES.

- 1° Quelle sera l'étendue de la responsabilité des chemins de fer?

2° Le porteur du récépissé des bagages aura-t-il le droit d'action, soit contre le chemin de fer expéditeur, soit contre le chemin de fer destinataire?

Rapporteurs : MM. WILSON, député; DELBOY, conseiller général de la Gironde; DE SEIGNEUX, secrétaire de la Conférence internationale de Berne; ESNARD, avocat.

EXPOSÉ SOMMAIRE.

Messieurs, à notre époque, le commerce, l'industrie, la politique, la civilisation, tout sollicite le développement du trafic international. Chaque jour, les nations éprouvent un besoin plus grand de se débarrasser des entraves qui gênent ou paralysent les transports sur les voies ferrées, aux limites des Compagnies, aux frontières des États. Partout les chemins de fer sont poussés à multiplier les *services directs*, c'est-à-dire l'expédition des marchandises sur les réseaux de deux ou plusieurs lignes différentes *avec une seule lettre de voiture*.

Un problème se pose.

En l'absence d'une règle internationale, quelle loi appliquer au service direct? Celle du pays où la lettre de voiture a été rédigée ou celle du pays où la réclamation s'élève? Lequel aura le droit d'intenter l'action, de l'expéditeur qui seul a contracté avec le premier transporteur, ou du destinataire qui reçoit la marchandise des mains du dernier voiturier? D'autre part, contre qui le demandeur peut-il intenter l'action? Contre le premier transporteur ou contre le dernier? Si c'est contre le dernier, celui-ci pourra-t-il opposer la loi du chemin de fer qui a contracté avec l'expéditeur, ou sera-t-il lié par les lois de son propre domicile, alors même que le dommage serait le fait d'un précédent transporteur relevant d'un pays étranger? Enfin, s'il est condamné, sera-t-il couvert par la garantie des voituriers précédents, même quand la loi de ceux-ci serait différente de la sienne, ou ne sera-t-il garanti que dans la mesure permise par les lois de leurs pays respectifs?

Voilà les principales questions qui se posent et qui se poseront tant qu'il y aura des transports internationaux et qu'il n'y aura pas une législation uniforme pour régir le contrat de transport dans tous les pays traversés.

À la suite du commerce, les Compagnies, les publicistes, les Gouvernements de l'Europe s'en sont préoccupés. L'idée d'une législation internationale des transports par voie ferrée est partie de la Suisse en 1874. Elle s'est propagée en Allemagne, en Italie, en Hollande, en Belgique; elle s'y est propagée comme le système des chemins de fer d'État.

Le Conseil fédéral suisse a soumis un projet de convention aux Gouvernements allemand, français, italien et autrichien. L'Allemagne a élaboré un contre-projet en 1877. Enfin une Conférence de délégués de ces États vient d'arrêter, à Berne, un projet commun.

L'idée ne doit pas être regardée comme une chimère, une utopie, un rêve. Elle peut être réalisée par des peuples dont les lois sont à peu près identiques sur la matière, comme la Belgique, l'Italie, la Hollande, la Suisse qui nous ont emprunté notre Code de commerce. Et même, si la France veut s'isoler, il peut y avoir une entente de ces nations avec l'Allemagne, bien que celle-ci ait une législation des transports en contradiction avec la nôtre, parce que toutes ont adopté le système des chemins de fer d'État ou des Compagnies fermières et parce qu'elles tendent à attirer chez elles, à l'aide de tarifs combinés, le grand transit international de l'Europe.

Plus d'illusions! Déjà le règlement allemand du 11 mai 1875 a été adopté par 120 Compagnies allemandes, austro-hongroises, belges, suisses, néerlandaises, russes. L'union ferrée se fera, comme se sont faites l'union métrique ou monétaire, l'union postale ou télégraphique.

Il est de l'intérêt de tous les peuples de chercher à faire tourner l'union au profit du

trafic de chacun d'eux. Tel est du moins notre avis. Quelle ligne de conduite peut suivre ici chaque pays, et le nôtre en particulier? Voilà ce que le Congrès doit examiner.

Doit-il prendre pour base le projet suisse ou le projet allemand ou le projet d'entente délibéré à Berne? A lui de décider. Quant à nous, nous devons réserver notre opinion.

Comme les auteurs de ces divers projets, le Congrès jugera sans doute qu'il importe de fixer certaines questions de principes : 1° sur le contrat de transport international ; 2° sur l'exécution de ce contrat ; 3° sur le droit d'action en indemnité et la compétence ; 4° sur les conditions et l'étendue de la responsabilité des chemins de fer ; 5° sur les recours des Compagnies les unes contre les autres ; 6° sur les déchéances et prescriptions ; 7° sur le transport des voyageurs et des bagages.

Avant tout, il s'agit de fixer les règles du contrat de transport international. Obliger les Compagnies des États contractants à faire le transport jusqu'au delà des frontières par *service direct*, ce n'est guère qu'étendre les obligations imposées à nos chemins de fer français par l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1845 ou par les articles 49 et 61 des cahiers des charges de 1857 et 1859. Convient-il d'adopter ce premier principe? Faut-il, en conséquence, obliger les Compagnies à rédiger, de concert avec l'expéditeur, une lettre de voiture? Ces deux principes viennent d'être adoptés par la Conférence de Berne. Il est probable qu'ils ne soulèveront pas d'objections. Mais il est permis de se demander si les articles 101, 102 du Code de commerce français continueront à régler la lettre de voiture. Outre les énonciations prescrites, faudra-t-il y mentionner, en outre, si l'expéditeur se réserve de disposer de la marchandise en cours de transport, l'expédition en grande ou petite vitesse, les papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois, autorités de police, l'expédition en port dû ou payé, la voie à suivre, si la marchandise voyage aux conditions d'un tarif général ou d'un tarif spécial, enfin la valeur déclarée au cas où le chemin de fer assure la marchandise?

Telles sont les principales questions qui peuvent se débattre sur le premier point.

Ensuite le Congrès voudra examiner les règles de l'exécution du contrat, depuis le moment de la réception par la gare expéditrice jusqu'à la livraison au destinataire. Vous connaissez les principes des Codes français (art. 91-93, 95, 97, 106 du Code de commerce ; 2102, § 6, du Code civil). Convient-il de réserver à l'expéditeur le droit de disposition de la marchandise en cours de transport? Telle est l'importante question soulevée par les Suisses et les Allemands, et résolue affirmativement par la Conférence de Berne. Elle nous intéresse; on sait les incertitudes et les distinctions de notre jurisprudence en ces matières, notamment au cas où le récépissé a été envoyé au destinataire avant l'arrivée de la marchandise.

L'action en indemnité et la compétence soulèvent une troisième série de problèmes. En France, l'action appartient à l'expéditeur et au destinataire : à l'expéditeur, parce qu'il a contracté; au destinataire, parce que l'expéditeur a stipulé pour lui. Dans les divers projets, il y a ici une grande innovation. L'action n'appartient plus qu'à un seul, à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Est-il plus simple de se rallier à ce principe?

La compétence est, chez nous, indiquée par le domicile du voiturier, ou le lieu de la promesse et de la livraison, ou celui du paiement, aux termes de l'article 420 du Code de procédure. Dans les projets suisse et allemand, c'est un nouveau sujet d'innovation. Dans le premier, le tribunal compétent, la loi applicable, c'est le tribunal et la loi du chemin de fer destinataire ou ceux du chemin de fer expéditeur, suivant que l'action est intentée par le destinataire ou par l'expéditeur. Dans le projet allemand, les deux administrations, celle d'expédition et celle de destination, sont toutes les deux actionnables, au choix du demandeur, quel qu'il soit. C'est ce dernier système que vient

d'adopter la Conférence de Berne, en autorisant en outre le droit d'action contre un troisième chemin de fer, celui sur le réseau duquel le dommage a été causé.

Entre ces trois systèmes, lequel choisir ?

Quelle sera l'étendue de la responsabilité des chemins de fer ? Voilà ce qu'on se demande aussi naturellement. D'après les principes de notre Code, le voiturier est responsable en cas de pertes ou avaries, sauf le cas de force majeure (art. 103, 104 du Code de commerce; 1148, 1302, 1303, 1382 du Code civil). Et d'après le droit français, l'indemnité due peut être calculée en raison du *damnum emergens*, c'est-à-dire du dommage réel, de la perte elle-même, et, en outre, suivant le *lucrum cessans*, c'est-à-dire la perte du gain, résultat de la privation totale ou partielle de la marchandise ou du retard de la livraison. Sans doute, la jurisprudence peut tempérer cette règle, suivant les circonstances, surtout lorsqu'il n'y a ni dol ni fraude à reprocher au voiturier. Mais la règle n'en subsiste pas moins. Or, la loi allemande ne l'admet pas. A ses yeux, le voiturier n'est responsable que du dommage réel, matériel.

Il s'agissait de choisir entre les deux systèmes. Le projet suisse proposait un système mixte. En cas de déclaration de valeur dans la lettre de voiture, l'indemnité devait être réglée d'après la valeur déclarée; à défaut de déclaration, d'après la valeur commerciale, usuelle au lieu de destination, jusqu'à concurrence d'un maximum. Le projet allemand s'était rallié à ces idées, mais en réduisant le maximum dans de fortes proportions et en prétendant réduire également les limites de la responsabilité dans le cas de tarifs spéciaux. Or, c'est le système qui a été à peu près adopté par la Conférence de Berne. Convient-il de prendre pour règle de l'indemnité la valeur commerciale, usuelle? d'admettre la déclaration de valeur, l'indemnité normale maximum? Admettra-t-on la responsabilité réduite suivant les tarifs spéciaux ? Voilà les points à discuter.

Les déchéances et les prescriptions ne présentent qu'une ou deux questions. D'après l'article 105 de notre Code de commerce, « la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. » La jurisprudence comme la raison n'avait admis cette déchéance qu'au sujet des avaries ou du retard. Mais certains esprits inquiets ont cru voir dans un arrêt récent de la Cour de cassation une tendance à admettre aussi l'article 105 dans le cas de fausse application des tarifs, malgré les protestations du commerce et des tribunaux inférieurs. Faut-il, comme le proposent les projets de convention, stipuler que la déchéance de l'article 105 n'a pas lieu, ni en cas de dol ou de fraude, ni en cas d'avaries non apparentes, ni en cas de taxes illégalement perçues ?

Le recours des chemins de fer les uns contre les autres est soumis, chez nous, aux articles 99 du Code de commerce et 1384 du Code civil. Si l'on admet le droit d'action contre le chemin de fer destinataire, qui n'aura peut-être pas reçu la marchandise, par exemple, dans le cas d'avaries ou d'arrêt en cours de transport sur un chemin intermédiaire, ne convient-il pas d'assurer certaines garanties à tous les chemins de fer soumis au droit de recours ?

Les projets suisse et allemand proposaient que le tribunal compétent pour l'action principale fût aussi seul compétent pour l'action en garantie. Au contraire, le projet de la Conférence de Berne laisse la compétence au tribunal de la Compagnie assignée en garantie.

Tous les projets admettent que le jugement définitif d'un tribunal compétent devienne exécutoire dans tout le territoire des États contractants; que la procédure remplisse certaines conditions pour la constatation des avaries en cas de refus ou de réserves du destinataire.

Autant de questions à examiner.

Enfin, le transport des voyageurs et des bagages mérite une attention spéciale. As-

sur le transport par service direct n'est pas moins utile pour eux que pour les marchandises. Garantir les recours, simplifier les procédures est non moins nécessaire. Le projet de Berne est muet à cet égard. Le projet allemand a abordé ces questions. Mais ne favorise-t-il pas les Compagnies bien plus que les voyageurs? Voilà ce qu'il est naturel de se demander.

Tels sont, Messieurs, brièvement résumés, les principaux problèmes que nous avons l'honneur de vous soumettre. Vous connaissez les diverses questions soulevées. Les proposer comme programme d'ordre du jour nous paraît plus simple que de détailler les questions générales et accessoires agitées, dans la discussion du projet suisse, du contre-projet allemand et du projet de la Conférence de Berne. Votre œuvre ne peut être que générale. C'est seulement à une Conférence internationale et aux législateurs qu'il appartient d'entrer dans les détails.

Du reste, votre rôle n'aura pas été sans portée, si votre Congrès éclaire la question, s'il indique les vues générales de l'opinion publique en ces matières. Ainsi, vous aurez puissamment aidé à établir la convention du transport international. Seules les idées générales peuvent résoudre des problèmes de cette importance.

L'un des rapporteurs,

P.-A. DELBOY.

QUESTIONNAIRE

PRÉSENTÉ PAR M. DE SEIGNEUX, SECRÉTAIRE DE LA CONFÉRENCE DE BERNE.

I. — DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL.

1° Convient-il d'établir dans un traité les bases d'une législation uniforme sur les transports internationaux par chemins de fer?

2° Quels sont les principes généraux qui doivent être adoptés dans un pareil traité? — En particulier?

A. — Doit-on admettre que l'État peut et doit contraindre les Compagnies de chemins de fer de se soumettre à l'obligation d'entrer en relations directes, soit avec tous les chemins de fer nationaux, soit avec les chemins de fer étrangers? Dans quelles limites l'État aurait-il ce droit?

Quelles doivent être les limites de la responsabilité en matière de transports par chemins de fer? Faut-il appliquer le droit commun ou une législation spéciale?

Convient-il d'appliquer le droit français, ou le système des règlements allemands, ou enfin celui proposé par la Conférence de Berne?

Quelles seraient les modifications à apporter au projet de la Conférence spécialement? Convient-il d'admettre certaines présomptions de non-responsabilité en faveur du chemin de fer et, en outre, d'autoriser l'application de tarifs spéciaux dans lesquels le montant de l'indemnité est fixé d'avance dans les conditions de ces tarifs?

B. — A qui faut-il reconnaître le droit de disposer de la marchandise en cours de transport?

C. — A qui doit appartenir l'action en responsabilité?

Contre quels transporteurs cette action doit-elle être intentée?

Quel sera le tribunal compétent?

D. — Le payement de la lettre de voiture et la réception des objets transportés doivent-ils éteindre toute action en responsabilité?

E. — La législation internationale doit-elle régler ce qui concerne les recours de Compagnie à Compagnie? Si oui, quels seront les principes applicables en cette matière?

SÉANCE DU JEUDI 25 JUILLET 1878.

PRÉSIDENCE DE M. LEBAUDY,
DÉPUTÉ.

SOMMAIRE. — Ouverture de la séance sous la présidence de M. Lebaudy, député. — Lettres, mémoires et documents adressés au Congrès. — Ordre du jour. Quatrième question du programme : **De l'établissement d'une législation internationale des chemins de fer.** — Discussion générale : discours de MM. Delboy et de Seigneux, rapporteurs de la 4^e Section. Observations de M. Avérons et de M. le Président. — Discussion et adoption du PREMIER VŒU présenté par la 4^e Commission : discours de MM. Ameline de la Briselainne, avocat à la Cour, et Esnard. — Adoption des DEUXIÈME, TROISIÈME ET QUATRIÈME VŒUX. — Discussion et adoption du CINQUIÈME VŒU : discours et observations de MM. Esnard, de Seigneux, le Président, Ameline de la Briselainne, Cuinet, Delboy. — Discussion du SIXIÈME VŒU : exposé de M. le Président; explications et observations de MM. de Seigneux, Joly-Gauthier, Esnard. Adoption du sixième vœu amendé. — Adoption du SEPTIÈME VŒU. — Adoption du HUITIÈME VŒU : discours de M. Delboy. — Discussion du NEUVIÈME VŒU : discours et observations de MM. Esnard, Gâtineau, Wilson, le Président, Joly-Gauthier, Ameline de la Briselainne, Delboy. Adoption du neuvième vœu amendé. — Vote de remerciements spéciaux à MM. Delboy et de Seigneux, rapporteurs de la 4^e Section. — Adoption d'un VŒU TENDANT À TRANSMETTRE LES RÉSOLUTIONS DU CONGRÈS AUX MINISTRES DU COMMERCE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

La séance est ouverte à deux heures vingt-cinq minutes.

MM. CARPI, GRAPOW, KELETY, CÉRÉSOLE, ZIMMERMANN, DE SEIGNEUX, LEVASSEUR, Jules PETIT, DELIGNY et WILSON prennent place au bureau.

M. LE PRÉSIDENT. Messieurs, j'ai l'honneur de vous donner connaissance de diverses communications parvenues au secrétariat général du Congrès depuis notre dernière séance.

Ce sont :

1° Un mémoire adressé par le Syndicat de Bordeaux, concernant *l'Organisation et l'administration des chemins de fer*. Ce mémoire sera remis aux archives du Congrès; archives qui, je l'espère, serviront prochainement soit en France, soit à l'étranger;

2° Une lettre en langue allemande. Elle n'a pas encore été traduite, et je prie le Congrès de ne pas exiger qu'elle le soit immédiatement;

3° Des documents concernant la géographie, et qu'il y a lieu de renvoyer à la Section compétente;

4° Les *Annales industrielles*, publiées, le 28 juin 1878, sur les *Chemins de fer d'intérêt local*;

5° Une lettre transmise par M. Laisant, député de la Loire-Inférieure, et provenant de l'Office syndical du commerce de Nantes; lettre relative à l'*Établissement des tarifs*;

6° Un dossier envoyé par le Comité de défense du commerce et de l'industrie de Marseille, et qui a trait aux *Voies de communication*;

7° Enfin, une note de M. Jacquel sur la *Navigation intérieure*. La Commission qui doit s'occuper de cette question se réunira demain, et ce document lui sera transmis.

Nous arrivons à l'ordre du jour de la séance :

ORDRE DU JOUR. — QUATRIÈME QUESTION.

DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.

Messieurs,

La question que nous devons traiter aujourd'hui est la plus longue et la plus complexe de celles qui doivent occuper le Congrès; cependant, nous ne pouvons lui consacrer que cette séance. Notre Commission a travaillé à cette question dans des réunions préparatoires, et elle a eu l'honneur de déposer, sur le bureau du Congrès, neuf ou dix projets de résolutions. Nous discuterons tout à l'heure ces projets; mais, auparavant, je donnerai la parole aux deux rapporteurs qui se sont spécialement occupés de la question : à l'honorable M. Delboy, dont vous avez pu lire le rapport; et à l'honorable M. de Seigneux, dont le rapport, qui n'a pu être distribué qu'aujourd'hui, sera lu par vous avec intérêt.

Quand ces Messieurs auront parlé, je demanderai au Congrès la permission de clore la discussion générale. Puis nous prendrons et nous discuterons, article par article, les résolutions proposées, et nous arriverons ainsi au bout de notre labeur, qui pourra être très long.

La parole est à M. Delboy.

M. DELBOY, *rapporteur*. Messieurs, nous avons eu l'honneur de vous rapporter une question d'actualité : le projet d'une législation internationale sur les transports par voies ferrées. Notre rapport ayant été distribué, vous avez pu le lire. Il me suffira donc de résumer, en peu de mots, les principaux éléments de la question.

Nous serons unanimes, je l'espère, pour souhaiter et poursuivre l'établissement d'une législation internationale sur les transports par voies ferrées.

Le trafic international grandit et se développe sans cesse, en vertu de forces multiples, de lois supérieures, qui entraînent et guident les sociétés modernes; tout ce qui tend à les paralyser est mauvais; tout ce qui tend à les favoriser

est bon; et le projet d'une législation internationale sur les transports est de ce nombre.

Les questions que soulève ce projet sont nombreuses. Quelle loi appliquera-t-on au service direct faisant circuler les marchandises à travers les réseaux de Compagnies différentes et à travers les frontières des États? Si nous supposons, à chaque changement de Compagnie, à chaque frontière, une nouvelle déclaration d'expédition après rupture de charge et transbordement, il est évident que chaque contrat de transport nouveau sera régi par la loi du pays où il sera fait. Mais, si nous considérons que le commerce veut éviter les transbordements, les ruptures de charges, les déclarations d'expédition multiples, les contrats de transport successifs; qu'il veut éviter toutes les lenteurs et toutes les difficultés qui en résultent; qu'il veut le service direct des marchandises à travers les Compagnies et les pays différents, nous voyons qu'alors notre problème paraît complexe aux yeux du législateur et du commerçant.

Quelle loi appliquera-t-on? Sera-ce la loi du pays d'expédition ou celle du lieu de destination? Qui aura, au cours des transports, le droit de disposer des marchandises? En cas d'avaries, comment se feront les constatations? Suivant quelle loi, sur quelle base sera établie l'indemnité? Qui aura le droit d'action, de réclamation? Sera-ce l'expéditeur ou le destinataire? Qui pourra-t-on assigner? Sera-ce la Compagnie d'expédition ou de destination? Quel sera le tribunal compétent? Le jugement sera-t-il exécutoire non seulement dans le pays où il aura été rendu, mais sur le territoire de tous les États contractants?

Telles sont les principales questions qui se poseront tant qu'il y aura des transports internationaux et tant qu'il n'y aura pas une législation uniforme pour les régir.

Plusieurs projets ont été élaborés. L'idée d'une législation internationale sur les transports n'est pas nouvelle; elle est partie de la Suisse, en 1874, sur l'initiative de MM. de Seigneux et Christ, avocats suisses. Et ici, Messieurs, nous devons leur rendre un public hommage et en faire remonter l'expression jusqu'à la Suisse, leur patrie, deux fois chère à tous les cœurs français! (Vive approbation.)

L'idée, partie de la Suisse, s'est propagée à travers l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique et l'Italie. Elle s'y est répandue comme le système des chemins de fer d'État.

Le Conseil fédéral suisse a élaboré un projet qui a été soumis aux Gouvernements français, autrichien, allemand et italien. En Allemagne, deux autres projets ont été préparés: l'un, en 1877, par M. le professeur Egger, qui l'a publié dans son livre *De la législation internationale des transports*; l'autre, par un Syndicat de chemins de fer. Enfin, des délégués des États que j'ai nommés viennent d'arrêter à Berne un projet de convention commune, qui est soumis actuellement au jugement de l'opinion et qui attend la ratification des États représentés à la Conférence.

Ce projet sera adopté, un peu plus tôt, un peu plus tard, avec des modifications, sans doute. Toute la question est de savoir sur quoi doivent porter ces

modifications. Quant à nous, nous n'avons qu'un devoir dans notre Congrès : c'est d'éclairer la question. Nous sommes des organes de l'opinion, et nous devons, autant que possible, par nos vœux, préparer la discussion des Parlements.

Mais il n'y a pas en jeu que des questions de transport : le problème est plus haut. Il y va de l'influence commerciale et politique de certains pays, de la France, notamment. Et, en effet, il s'agit de savoir si, lorsque tous les États de l'Europe centrale tendent, par un concert d'efforts, à détourner chez eux, à l'aide de tarifs combinés, le transit international qui, durant des siècles, a passé par Marseille, Paris, le Havre, Boulogne et Calais; il s'agit de savoir, dis-je, si la France s'isolera du mouvement qui a entraîné les États de l'Europe à adhérer à la convention internationale. C'est au législateur à veiller au milieu du cercle d'envahissement qui tend à étreindre davantage notre pays; quant au Congrès, il ne peut que préparer, par des vœux, les décisions du législateur.

Entre tous les projets, quel est celui que vous pouvez et devez choisir? Sera-ce celui de la Convention de Berne ou le projet primitif, ou celui du professeur Egger? Préfèrerez-vous prendre d'autres résolutions, comme le demande votre Commission spéciale?

La question ainsi posée offre un grand intérêt, si l'on y réfléchit bien; car, quelque projet que vous adoptiez, celui de Berne ou les projets primitifs suisse ou allemand, évidemment, comme tous ces projets tendent à donner des solutions à des problèmes partout identiques, en définitive, ce sont ces problèmes qui seront soulevés dans votre discussion actuelle.

Les problèmes qui se posent aujourd'hui, qui se sont posés à Berne, comme à l'esprit des auteurs des projets antérieurs, doivent viser six ordres de questions :

- 1° Le contrat de transport international, son caractère;
- 2° Son exécution;
- 3° L'action en indemnité et la compétence;
- 4° Les conditions, l'étendue et les restrictions de la responsabilité des chemins de fer;
- 5° Le recours des Compagnies les unes contre les autres;
- 6° Les déchéances et prescriptions.

Nous ne parlons pas, pour le moment, du transport des voyageurs et des bagages.

Votre Commission a étudié un projet de convention internationale; elle a examiné ces six séries de problèmes, que je précise, et elle a écarté une foule de questions plus ou moins importantes. En définitive, elle a considéré qu'elle devait vous présenter neuf résolutions; elle a voulu vous demander :

- 1° S'il convient d'obliger les chemins de fer à transporter voyageurs et marchandises par service direct, avec un seul billet ou une seule lettre de voiture sur les réseaux des États contractants;

2° Si les Compagnies seraient obligées de diriger voyageurs et marchandises par les voies les plus économiques;

3° Si le porteur du duplicata de la lettre de voiture aurait seul le droit de disposer de la marchandise en cours de transport;

4° Si l'ayant droit aura la faculté d'intenter l'action contre la Compagnie d'expédition ou contre la Compagnie de destination, à son choix;

5° Si le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la règle de compétence en vigueur dans son pays;

6° Si la responsabilité du chemin de fer doit subsister sans atténuation en cas de tarifs spéciaux;

7° Si, outre l'indemnité, l'ayant droit pourra obtenir des dommages-intérêts, suivant le préjudice causé;

8° Si même, après réception des objets transportés et paiement du prix des transports, le destinataire aura le droit, en cas d'avaries, d'intenter l'action dans les dix jours qui suivront la réception;

9° Si les Compagnies sont tenues de restituer d'office les perceptions indues, et si l'action par l'ayant droit pourra être exercée suivant le droit commun, c'est-à-dire pendant trente ans.

A toutes ces questions, votre Commission a fait des réponses affirmatives.

Messieurs, quand on examine un projet de convention internationale, quand on considère les difficultés qu'il y a à obtenir un accord commun, à cause des contradictions et de la diversité des législations des différents pays en présence, on se demande si l'on doit, par un entraînement exagéré de l'esprit d'abnégation qui pourrait être taxé de don quichottisme, sacrifier les droits et les principes en vigueur dans son pays aux droits et aux principes existant dans un autre pays? Nous ne le pensons pas. Nous croyons que les concessions réciproques ne peuvent être déterminées que par l'intérêt public, et qu'elles doivent être dictées par l'esprit de justice dans une vue de progrès général. La loi du progrès est souveraine, et les législateurs surtout doivent s'y plier. Le devoir de ceux qui travaillent à une législation internationale est donc d'offrir un modèle aux législateurs des différents pays, pour réformer, pour améliorer leur législation respective, et remplacer, par exemple, cette législation arriérée du Code de commerce de 1807, qui régit encore nos transports. Tel doit être le criterium en matière de législation internationale.

Mais si, au contraire, vous obligez un pays à sacrifier les principes de droit qui le régissent, tout simplement dans le désir d'arriver à une législation internationale uniforme, à supprimer des lois relativement bonnes pour le soumettre à des lois internationales radicalement mauvaises, vous rendez un mauvais service à la cause de la civilisation.

C'est le progrès qui doit être notre pierre de touche. Or, quelle est la caractéristique du progrès en matière de transport? Le transport, comme le mouvement, a pour objet d'étendre l'empire de l'homme sur l'espace. Donc, le projet de législation internationale des transports doit favoriser cette tendance : l'expansion des droits et des facultés de l'homme sur les choses, au lieu de les contrarier; il doit augmenter l'empire du commerçant et du public sur les

instruments de transport et sur ceux qui les exploitent, au lieu d'asservir l'homme, les droits, les prérogatives du commerce et du public aux instruments de transport et au monopole de ceux qui les détiennent. Tel est le but. (Applaudissements.)

C'est à ce point de vue que nous nous placerons pour juger les neuf résolutions qui vous sont présentées.

D'abord, nous sommes d'accord avec la Convention de Berne pour obliger les Compagnies des chemins de fer à transporter voyageurs ou bagages par service direct sur les réseaux des chemins de fer des États contractants.

Nous n'admettons pas pour cela qu'à côté de cette obligation de transport international on laisse subsister, par exemple, les dispenses de l'article 5 de la Convention de Berne portant :

Si les moyens de transport réguliers suffisent pour effectuer l'expédition, les Compagnies des chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions que pour autant que le transport puisse être effectué immédiatement. Les expéditions s'effectueront au fur et à mesure de leur acceptation au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait de motif valable basé sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports, ou l'intérêt public.

Nous sommes, à l'heure qu'il est, possesseurs d'un droit péniblement conquis et consacré par l'article 49 du cahier des charges, qui impose l'obligation du transport *avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur*. Nous ne pouvons pas sacrifier ce droit, cette garantie du public, pour nous placer sous le régime d'une convention qui admet le droit de transport avec les restrictions que je viens de signaler, nous ne pouvons pas livrer le public à l'arbitraire des Compagnies. (Très bien ! et applaudissements.)

En second lieu, les Compagnies, d'après nos propositions, seraient obligées de diriger d'office les voyageurs et les marchandises par la voie la plus économique, à moins de demande contraire.

Ce droit est aussi respecté dans une certaine mesure par l'article 6 de la Convention de Berne; mais remarquez, Messieurs, que cette Convention ne nous donne pas les satisfactions que nous demandons, car il est dit dans cet article 6 :

Que la lettre de voiture qui accompagnera toute expédition internationale contiendra... (alinéa 1) la mention de la voie à suivre; qu'à défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur, et que le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Nous estimons que ce n'est pas au chemin de fer à déterminer la voie la plus économique, que c'est la nature des choses qui l'établit. Si l'expéditeur réclame la voie la plus économique, cette voie, indiquée par la nature des choses, doit être suivie. Si le chemin de fer se trompe dans la voie à suivre, il doit être responsable; ce n'est pas l'expéditeur qui doit être victime de l'erreur plus ou moins involontaire de la Compagnie.

En troisième lieu, nous disons que le porteur de duplicata de la lettre de voiture aura seul le droit de disposer de la marchandise en cours du transport.

Dans la Convention de Berne, ce droit de disposition a été aussi précisé, mais il n'a été reconnu qu'à l'expéditeur, par un article 15 ainsi conçu :

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. . . .

Ainsi, en cours de transport, d'après la Convention de Berne, il n'y aurait que l'expéditeur qui aurait le droit de disposer de la marchandise.

Actuellement, en France, nous sommes régis par une jurisprudence qui tend à s'établir, qui a été consacrée par divers jugements, et qui reconnaît le droit de disposition, non seulement à l'expéditeur, mais au destinataire, dès qu'il est nanti du récépissé. Nous déclarons qu'en effet, à ce moment, par la possession du récépissé le destinataire est devenu véritablement maître de la marchandise. Tel est notre droit.

Devons-nous le sacrifier, l'abandonner, nous contenter du droit de disposition accordé à l'expéditeur jusqu'à l'arrivée à destination, droit établi dans l'article 15 de la Convention de Berne? Nous ne le pensons pas; nous croyons que les résolutions que nous vous proposons sont plus larges, plus libérales, et nous vous demandons de les adopter.

Quatrièmement, l'ayant droit aura la faculté d'intenter l'action contre la Compagnie expéditrice ou la Compagnie destinataire, à son choix.

L'article 26 de la Convention de Berne porte :

Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Vous venez de voir que, d'après cette même Convention, le droit de disposer de la marchandise n'appartiendrait qu'à l'expéditeur.

D'après notre législation, le droit d'action appartient à l'expéditeur et au destinataire; à l'expéditeur, parce qu'il a contracté, et au destinataire, parce que, par le contrat, l'expéditeur a stipulé pour lui, et qu'aux termes de l'article 1121 de notre Code, de telles stipulations sont valables.

Nous pensons que le droit d'intenter l'action doit appartenir non seulement à l'expéditeur, mais qu'il doit être reconnu au destinataire nanti du récépissé.

Cinquièmement, contre qui l'action peut-elle être intentée? Contre le chemin de fer expéditeur ou contre le chemin de fer destinataire? Le tribunal compétent sera-t-il celui du défendeur assigné?

Vous savez que, d'après l'article 420 du Code de procédure, le droit d'ac-

tion s'étend contre plusieurs Compagnies. D'après la Convention de Berne, le droit d'action serait bien ouvert contre le chemin de fer expéditeur, contre celui du lieu de destination et aussi contre le chemin de fer sur le réseau duquel le dommage aurait été occasionné en cours de route; mais il y a, dans l'article 27 de cette Convention, un paragraphe ainsi conçu :

L'action ne sera intentée que par-devant un tribunal dans le ressort duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Sans être versé dans la connaissance du droit, on sait que le mot *domicile* a, dans la langue juridique, un sens spécial et restreint; il désigne le principal établissement et non tous les établissements d'une entreprise, il désigne le siège social lorsqu'il s'agit d'une société, d'une compagnie, d'un chemin de fer. Par conséquent, nous n'aurions pas, avec la Convention de Berne, le bénéfice de notre jurisprudence actuelle qui conserve le droit d'action reconnu par l'article 69 du Code de procédure civile non seulement devant le tribunal du siège social d'une Compagnie de chemin de fer, mais aussi devant les tribunaux d'où ressortissent les principales gares. Ici, il y a plus de facilités accordées aux réclamations du public, et nous entendons maintenir ces facilités par la résolution que nous vous présentons.

Sixièmement, les tarifs spéciaux. Nous disons : « Pour aucun motif, la responsabilité du chemin de fer ne peut être atténuée. »

La Convention de Berne a admis dans l'article 31, qu'il faut rapprocher de l'article 35, des tarifs spéciaux; elle a établi quelles en seraient les conséquences, au point de vue de la responsabilité des Compagnies; elle dit :

Le chemin de fer n'est pas responsable : 1° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

Cela va de soi; mais où l'innovation est regrettable, c'est quand cette Convention crée une présomption de non-responsabilité en faveur des chemins de fer; c'est quand elle dit, dans le paragraphe final de l'article 31 :

Si le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte d'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

De sorte que cette présomption de non-responsabilité étant accordée à la Compagnie, il peut se faire que l'accident paraisse résulter du transport en wagons découverts, pour que la Compagnie soit déchargée de la nécessité de faire la preuve qu'il n'y a pas faute de sa part, et exonérée de toute responsabilité, pour que l'obligation de la preuve de sa faute incombe à l'ayant droit. Or, vous comprenez l'impossibilité d'une pareille preuve; l'ayant droit ne saurait en bonne justice être soumis à l'obligation d'établir qu'en cours de transport, c'est par la faute des agents de la Compagnie, et non par le fait même du mode de transport, que l'accident a eu lieu.

Sur ce point, nous sommes d'accord avec la doctrine si bien indiquée dans le remarquable ouvrage de M. Sarrut sur les transports. Il y est manifestement établi que c'est à tort qu'on a voulu déplacer la responsabilité, et que, partout et dans tous les cas, la preuve doit incomber à la Compagnie qui, évidemment, a plus de facilité pour prouver que sa responsabilité n'existe pas, lorsqu'il y a le mode de transport qui peut engendrer les causes d'accident.

C'est ce que nous avons entendu réserver par ces mots : « Pour aucun motif, la responsabilité du chemin de fer ne peut être atténuée ». L'obligation de la preuve doit être, à notre avis, toujours à la charge de la Compagnie; c'est à elle de prouver que l'accident résulte de la force majeure ou du mode de transport; nous n'admettons pas qu'on puisse établir en sa faveur une présomption de non-responsabilité.

Septièmement : « L'indemnité sera calculée à raison de la valeur commerciale de l'objet perdu ou avarié et l'ayant droit pourra en outre obtenir des dommages-intérêts, suivant le préjudice causé. — En cas de retard, l'indemnité sera également calculée d'après le préjudice causé. »

L'indemnité a été prévue et réglée par l'article 34 de la Convention de Berne, dans les termes que voici :

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur de la marchandise évaluée sur les mêmes bases.

Et dans l'article 38 de la même Convention, il est dit :

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, outre l'indemnité fixée par les articles 34 et 35, et en cas d'avarie, outre l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir le dommage.

Vous connaissez le droit français en cette matière. Il est utile d'indiquer en quelques mots le droit allemand, pour expliquer la portée de ces deux articles.

Le droit français admet qu'en cas de dommage, la Compagnie est obligée de le réparer dans toute son étendue, suivant l'appréciation du tribunal. C'est le principe général de l'article 1382 de notre Code civil, qui est appliqué en pareille circonstance. Ainsi le commerçant pourra, suivant les cas, obtenir une indemnité, non seulement à raison de la valeur commerciale de l'objet perdu ou avarié, mais même une indemnité pour le préjudice indirect, résultant de la privation de sa marchandise au moment où il en avait besoin et où il pouvait en tirer parti.

Le règlement allemand du 11 mai 1875 dispose tout le contraire. Il s'explique par l'organisation même des chemins de fer. En Allemagne, on est en face de chemins de fer d'État; naturellement l'État a cherché à diminuer

la responsabilité et par conséquent le droit de réclamation du public. Ce règlement accorde une indemnité fixe de 75 francs par 100 kilogrammes en cas de perte ou d'avarie. C'est là une indemnité souvent dérisoire ou en disproportion avec le préjudice causé. Cependant il admet aussi le système de l'assurance, qui permet d'obtenir une réparation du dommage, en raison du montant de cette assurance; mais l'assurance n'est obtenue qu'au prix d'une surtaxe.

C'est pour concilier ces deux droits que la Convention de Berne a admis le système mixte dont j'ai parlé. En règle générale, elle n'alloue l'indemnité qu'en raison de la valeur commerciale de l'objet perdu ou avarié, valeur commerciale déterminée au lieu et au moment où devait se faire la livraison.

En général, elle a alloué une indemnité qui était en raison de la valeur perdue ou avariée; c'est évidemment mieux que l'indemnité dérisoire de 75 francs les 100 kilogrammes. Mais la Convention de Berne a voulu aller plus loin; elle a dit :

Si l'expéditeur a déclaré l'intérêt à la livraison, et si la somme déclarée ne dépasse pas le dommage survenu, alors l'ayant droit pourra obtenir la réparation du dommage causé, pourvu qu'il justifie de ce dommage.

En un mot, c'est à ce moment que s'ouvriront les règles de droit édictées en France.

Nous ne comprenons pas ce système compliqué. Nous trouvons que le système qui consiste à réparer le dommage causé, ne peut pas être abandonné par nous; nous devons le maintenir. Le système mixte de Berne est véritablement un peu trop compliqué; et, malgré notre respect pour la Convention de Berne, nous dirons que c'est un système de chinoïseries, pour employer le mot célèbre de M. Thiers.

Pour les déchéances, votre Commission établit que, même après la réception des objets et le paiement du prix, le destinataire a droit d'intenter une action, pourvu que la constatation des avaries soit demandée dans les dix jours de la réception. Ce principe est admis dans l'article 44 de la Convention de Berne, qui donne des facilités au commerce.

Quant à la répétition de l'indû, nous maintenons ce droit, suivant les règles du droit commun, même après la réception de l'objet transporté.

Vous savez les plaintes qui ont été soulevées par la récente interprétation de l'article 105 de notre Code de commerce, portant que :

La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier.

La Convention de Berne s'exprime ainsi à ce sujet (art. 44):

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

Mais elle a eu soin de disposer (art. 12 *in fine*) :

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

Qu'est-ce que la répétition de l'indû, après la réception des objets transportés, devant l'interprétation récente de l'article 105 du Code du commerce? Le commerce persiste à ne pas le croire applicable aux taxes illégitimement perçues, par cette raison que les transports par chemins de fer n'étaient pas prévus lors de la promulgation de ce Code, et qu'il ne prévoyait que les transports faits par le roulage et les voies d'eau.

En face de cette interprétation récente de notre article 105, nous sommes heureux de voir la Convention de Berne nous offrir des garanties, et admettre la répétition de l'indû, même après la réception des objets. Mais comme cette Convention ne parle de cette réserve qu'à son article 12, qu'il n'en est pas question à l'article 44, qu'elle y a été oubliée, qu'il pourra se faire qu'elle soit oubliée de nouveau dans le remaniement de cette Convention, de même qu'on y a oublié les mots « légalement dus », qui avaient été écrits dans le texte du projet primitif; pour éviter toute espèce d'oubli semblable à l'égard de ce droit, nous voulons qu'il soit nettement établi par une résolution spéciale. Tel est l'objet que nous nous proposons dans notre rédaction.

Comme vous le voyez, il y a désaccord sur différentes questions entre les idées de votre Commission spéciale et les projets suisse, allemand et surtout le projet de la Convention de Berne.

Il peut paraître regrettable de se trouver en désaccord avec les membres de la Conférence de Berne, où se trouvaient représentés la plupart des États de l'Europe, excepté l'Espagne et l'Angleterre.

On nous menace souvent de l'isolement de la France, on nous fait craindre que nous ne soyons enfermés, tôt ou tard, dans un cercle de Popilius, si bien qu'il nous serait impossible d'en sortir. On nous fait entrevoir notre exclusion d'une entente internationale par les lignes italienne, belge, suisse et allemande.

Eh bien! Messieurs, j'ose le dire, nous ne sommes pas de ceux qui s'effrayent de cette éventualité; sans nous dissimuler le danger, nous envisageons l'avenir avec plus de confiance. Nous savons que la France a des débouchés en Europe pour ses exportations. Si certains peuples parvenaient jamais à nous exclure de la Convention internationale sur la législation des transports par voie ferrée, c'est l'Europe qui en souffrirait le plus pour le transport des marchandises qu'elle tire de France; l'Europe le sait bien.

Dans cette situation, la France est assez forte pour qu'on écoute sa voix.

Mais supposez pour un instant que l'Europe, oublieuse de son intérêt, méconnaisse nos droits dans l'union générale; supposez que l'entente exclusive de nos rivaux soit à la veille de détourner, à notre préjudice, le transit international qui passe encore par notre pays; eh bien! alors, à leurs tarifs combinés de chemins de fer, à ces tarifs qui ne peuvent descendre sans perte au-dessous de 3 centimes par tonne et par kilomètre, nous opposerons notre éternelle voie de transit du Havre à la Méditerranée, non plus telle qu'elle est, mais avec des voies navigables améliorées, perfectionnées, où le prix de

transport pourra descendre, comme pour nos canaux du Nord, au-dessous de 2 centimes par tonne et par kilomètre; nous pourrions ainsi sortir du cercle dans lequel certains adversaires rêvent de nous étouffer.

Nous verrons si l'Europe voudra alors nous écarter du concert européen!

Si cela ne suffit pas, nous aurons encore d'autres armes; nous suspendrons, comme une épée de Damoclès, la menace du rachat sur les chemins de fer, du Havre et de Calais jusqu'à la Méditerranée, et nous amènerons, soyez-en sûrs, les Compagnies à offrir au commerce du transit des tarifs encore plus réduits que ceux de nos adversaires.

La France n'a rien à craindre.

Il nous faut conclure. Nous ne cachons pas notre pensée, nous sommes de ceux qui précisent leurs vœux et leurs réclamations. Nous disons : Oui, nous adhérons à la Convention de Berne en tant qu'on trouve à réaliser par elle un progrès sur le passé. Mais nous ne sacrifions rien des intérêts du commerce, des garanties du public, des droits de la justice, des progrès de la législation, aux prétentions envahissantes et insatiables des chemins de fer de la France ou de l'étranger. (Applaudissements.)

Si la France les défend, les soutient, si par suite elle est exclue du droit public, il lui restera une suprême ressource : le rachat des chemins de fer par l'État, pour faire prévaloir, un jour, ces idées dans la Convention internationale qui réglera la législation des transports. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. M. de Seigneux a la parole.

M. DE SEIGNEUX (Suisse), *rapporteur*. Messieurs, le Comité d'organisation du Congrès international m'a chargé de faire une communication spéciale sur les *Résultats de la Conférence de Berne*. La plus grande partie du public se demandera : Qu'est-ce que la Conférence de Berne? car malheureusement autour de ce travail si important, qui peut avoir pour tous, et particulièrement pour le commerce, des résultats considérables, on a fait une espèce de conspiration du silence.

Cette conspiration du silence n'a pas pu empêcher que le public intéressé, je parle des commerçants, ne désirât connaître les avantages de la Convention internationale des chemins de fer et ne voulût se rendre compte du développement énorme que prendra le transit des marchandises, lorsque ce transport sera effectué sans avoir à subir les inconvénients du système actuel.

Cette conspiration du silence a été organisée par les grandes Compagnies de chemins de fer, qui ont le plus grand intérêt à ce que l'on ne s'occupe pas de leur chose. Voilà, je le répète, l'origine de cette conspiration du silence; et, lorsqu'on parle à leurs administrateurs de la Conférence de Berne, ils disent : Nous ne la connaissons pas, nous l'ignorons complètement. Qu'est-ce que ces petites gens qui se permettent de s'occuper de choses si importantes? C'est à nous seuls qu'il appartient de diriger l'opinion publique.

Je regrette, pour ma part, que les Compagnies françaises, pour lesquelles je professe la plus grande estime, et à l'administration desquelles je rends certainement toute justice, je regrette beaucoup qu'elles aient pris cette attitude, parce que, nonobstant leurs désirs et leurs efforts, nonobstant les opinions d'un

certain nombre de Compagnies de chemins de fer, l'idée d'une organisation internationale s'impose à tous, qu'elle est déjà adoptée dans les pays étrangers, et qu'elle est déjà, non pas une hypothèse, mais une idée réelle qui a pris cours, qui a vie, et qui est aujourd'hui représentée par le programme de la Convention de Berne sur laquelle je viens appeler votre attention.

Le projet de la Convention de Berne n'est pas le programme de quelques juriconsultes ou de quelques personnes qui s'occupent de l'uniformité de législation au point de vue théorique. Non; c'est le fait d'hommes essentiellement pratiques, essentiellement commerciaux, qui ont compris l'importance d'une législation uniforme sur les transports.

Je me bornerai à vous démontrer en peu de mots la nécessité d'une législation internationale uniforme sur les transports par chemins de fer, et les progrès qu'a réalisés le programme de la Convention de Berne.

Je n'entrerai pas dans la discussion du projet comme le voudrait l'honorable préopinant, car je n'estime pas qu'une pareille discussion soit à sa place dans cette assemblée. Je n'en remercie pas moins très sincèrement l'honorable M. Delboy des paroles très sympathiques qu'il a prononcées en faveur de l'œuvre que nous avons entreprise. Si nous avons répondu aux désirs du Comité d'organisation du Congrès, c'est pour que les négociants français apprissent à connaître l'existence du projet de Berne, et fussent appelés à donner leur opinion et à peser autant que possible dans les décisions de la prochaine Conférence, de manière que le législateur français intervienne dans la rédaction définitive et fasse prévaloir toute l'autorité de la législation française et des idées françaises.

Voilà pourquoi nous prenons part à ce Congrès et nous invitons les représentants des chemins de fer, du commerce, de l'industrie, de l'administration, à venir, dans cette question, apporter toutes leurs lumières et insister pour que la législation française soit prise en grande considération dans la rédaction définitive du programme.

Je vais essayer de vous faire comprendre en quelques mots la nécessité d'une législation internationale. Permettez-moi de prendre un exemple.

Je ne veux pas vous faire un discours; c'est une simple conversation exclusivement pratique sur l'objet de cette Convention et sur sa nécessité.

Je suppose, Messieurs, que vous vouliez expédier des marchandises de Paris à Berlin; vous aurez deux moyens pour le faire, ou vous vous servirez des services internationaux établis entre elles par les Compagnies de chemins de fer qui relient Paris à Berlin; ou vous serez obligés de recourir au service interne avec rupture de charge, création successive de nouvelles lettres de voiture, et intervention de commissionnaires intermédiaires du point de départ au lieu de destination.

Les Compagnies de chemins de fer ont établi des services internationaux, et, en cela, elles ont rendu un grand service au commerce en général. Mais cela suffit-il? Nous ne le pensons pas.

En effet, aussi longtemps que nous n'aurons pas réglé par une loi internationale les transports par chemins de fer, les Compagnies pourront établir des services internationaux, non pas à partir de toutes les gares d'une région à destination d'un autre pays, mais spécialement à partir de certaines gares à

destination d'autres gares désignées dans le service international. Par conséquent tous les exportateurs d'un pays ne peuvent pas profiter de cette possibilité d'expédier par services internationaux, car ils sont obligés de s'en tenir aux conditions indiquées dans les tarifs; ils ne peuvent profiter d'une manière générale des facilités données par les chemins de fer à certaines gares.

En second lieu, dans les clauses des tarifs internationaux, on introduit presque toujours des conditions spéciales qui, dans la plupart des cas, sont une dérogation au droit commun; c'est-à-dire qu'on insère dans ces tarifs des conditions restrictives auxquelles les expéditeurs qui veulent profiter de ces tarifs sont obligés de se soumettre. Enfin les Compagnies sont libres de supprimer ces services internationaux lorsqu'il ne leur convient plus de les maintenir. Il n'y a donc rien de stable dans leur existence, et tel négociant qui aura traité un marché important, en comptant sur la possibilité de se servir du tarif international, verra sa situation compromise par la suppression à bref délai de ces services.

Le but d'une législation internationale est de remplacer l'arbitraire par la loi, de forcer les Compagnies d'offrir au commerce certaines stipulations, et de se soumettre au droit international.

Vous le voyez donc, nous sommes en face d'un inconvénient sérieux.

Mais ce n'est pas le seul inconvénient qui résulte de l'état de choses actuel. Alors même que vous avez des tarifs internationaux, il y a toujours une variété de législation; je vais vous en donner un exemple.

Supposons une expédition de marchandises d'Anvers à Turin. Alors même que vous vous soumettez aux conditions imposées dans le tarif d'Anvers à Turin, ces tarifs ne peuvent répondre à toutes les éventualités; vous êtes dans l'obligation de vous soumettre aux législations des différents États que traverse votre marchandise. Ainsi, d'Anvers à Turin, l'expédition sera régie par les législations belge, allemande, suisse et française.

Voilà ce qui résulte de l'état de choses actuel. Les négociants qui en ont fait l'expérience ont pu se rendre compte de l'inconvénient que je viens de signaler.

Ce que nous nous sommes proposé, l'œuvre à laquelle nous avons voué, sinon notre talent, du moins notre activité, c'est d'arriver à avoir pour tous les pays une législation internationale sur les transports par chemins de fer.

Quoi de plus difficile à comprendre qu'un transport entre Anvers et Turin, qui constitue, par conséquent, un seul et même transport, soumis à cinq législations, à cinq régimes différents? Quoi de moins logique que, suivant que l'avarie se produit sur tel point, l'indemnité sera réglée de telle façon, tandis que, si elle se produit dans le pays voisin, elle sera liquidée d'une toute autre manière? Y a-t-il quelque chose de plus invraisemblable que ce système qui permet, dans un pays, à l'expéditeur de disposer de la marchandise, et, dans un autre, autorise le destinataire à donner seul des directions? Comment admettre un système qui admet des prescriptions dans tel cas, et des règles contraires un peu plus loin? Pourquoi les rapports d'experts seraient-ils faits de telle ou telle manière en France et tout autrement en Suisse? Y a-t-il quelque chose qui soit plus dangereux pour le commerce international qu'un pareil état

de choses? Il suffit de poser la question pour qu'elle soit résolue, et pour que tous, d'une façon unanime, vous disiez : C'est absurde, nous ne comprenons vraiment pas qu'en 1878 nous en soyons encore là. C'est contre cet état de choses que nous voulons réagir; c'est pour remédier à cette situation que nous voulons avoir une législation internationale. Comment cette législation peut-elle être créée?

Voilà la seconde question que je me permets de poser.

Cette législation peut naître et se développer par une entente entre les divers États. Il est certain, — et en cela j'approuve dans une certaine mesure les paroles qui ont été prononcées par l'honorable M. Delboy, — il est certain, dis-je, que les principes de la législation française sont bons jusqu'à un certain point; mais il ne faut pas oublier qu'en France il y a un Code qui a été fait par des législateurs qui ne connaissaient pas du tout les chemins de fer. On ne peut venir soutenir aujourd'hui que le Code de 1807 a pu prévoir toutes les éventualités qui se présentent en matière de chemins de fer; on ne peut pas dire que la législation française, qui, au fond, n'est que le résultat d'une jurisprudence tellement variée que les arrêts de la Cour de cassation, sur un grand nombre de points, changent tous les jours, soit telle qu'on puisse la proposer comme exemple aux autres pays. Non, Messieurs; on répondrait avec justice, je crois, — et je ne veux blesser en rien le sentiment national, ni surtout jeter la pierre aux admirables législateurs du Code civil, — on pourrait répondre : Messieurs, vous êtes en retard d'un demi-siècle; ayez l'obligance de vous mettre d'accord avec les nécessités de la situation; veuillez faire ce que les autres pays ont fait, une législation sur les chemins de fer; et, quand vous aurez approprié votre législation aux besoins de l'époque, nous pourrions discuter.

Certes, les principes de votre Code civil sont excellents; ils ont été posés par des hommes d'une science, d'un talent exceptionnels, mais ils ne répondent plus aux nécessités du moment; et, à ce point de vue, l'étude de la législation internationale est une chose utile, malheureusement trop peu commune dans certains pays et qui réclame, de la part des hommes d'État de l'Europe, une étude beaucoup plus approfondie que celle qu'on en a faite jusqu'à présent.

C'est par l'étude de la législation internationale qu'on arrive à se rendre compte des besoins et des désirs des peuples, que l'on crée, non pas un droit qui varie suivant les frontières, mais un droit unique, basé sur la seule idée de justice.

Et si je me permets, Messieurs, de faire ces observations, — quoique étranger à la France, mais d'ailleurs très sympathique à la nation française, — c'est parce que, dans cette matière, le Gouvernement que vous avez peut rendre de très grands services; c'est ici que l'initiative individuelle des citoyens peut s'exercer. Si, à une certaine époque, le Gouvernement a étouffé les aspirations et les désirs du pays, s'il est arrivé à dire : « L'État, c'est moi, et ce que je fais est bien, » aujourd'hui vous avez le bonheur de vivre sous un régime qui favorise l'initiative individuelle et qui permet de produire les résultats qui sont nécessaires au développement du commerce. Ne laissez donc pas le Gou-

vernement seul à s'occuper du projet de Berne, mais étudiez-le et critiquez-le. (Très bien! — Applaudissements.)

Comment sommes-nous arrivés, à Berne, à la rédaction de la Convention qui est aujourd'hui sous vos yeux? Nous avons été obligés d'arriver à un compromis. On ne peut pas, lorsqu'on veut faire une Convention, avoir la prétention de dire : Voilà l'extrême de nos désirs, et nous n'irons pas plus loin; il faut nécessairement prendre en considération les usages, les obligations qui résultent des relations internationales.

Quelque naturels que soient les désirs du commerce français, je voudrais cependant le mettre en garde contre ce danger qui consisterait à dire : Nous voulons ceci, et pas autre chose. Il faut, dans la discussion, faire des concessions, et, du moment qu'il s'agit d'une discussion internationale, vous devez vous placer à un point de vue général et admettre que des principes qui, dès l'abord, peuvent paraître singuliers, sont nécessaires si l'on veut arriver à une entente.

Voici comment s'est établie l'entente internationale qui s'est faite à Berne et sur laquelle je ne saurais trop appeler l'attention de l'opinion publique et des Chambres de commerce, qui ont ici des représentants.

Il y a, en réalité, deux systèmes bien différents en matière de transports : le système français et le système allemand. Or, dans le projet de Berne, on n'a admis ni le système français à l'exclusion du droit allemand, ni le système allemand à l'exclusion du droit français. On a pris dans l'un et dans l'autre ce qui paraissait être bon, ce qui constituait un progrès, et l'on est arrivé ainsi à une entente générale.

Il ne suffit pas, j'en suis persuadé, dans une assemblée comme celle-ci, — permettez-moi encore cette observation, — de parler des idées allemandes pour que, de prime abord, on recule épouvanté; non, Messieurs, en tout pays il y a de bonnes choses à prendre; je ne suis pas complètement partisan du système allemand, mais cependant je dois reconnaître que l'on peut faire à la législation allemande d'excellents emprunts.

Du reste, les délégués de la France, de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de l'Italie, de la Suisse, du Luxembourg et de la Russie ont eu la même opinion. Or, quand des représentants diplomatiques de ces différents pays acceptent de leurs Gouvernements la mission de se réunir en Conférence et d'élaborer une Convention comme celle qui nous est présentée, on ne peut pas soutenir qu'il s'agit là d'un projet sans importance; on doit le prendre tel qu'il est, c'est-à-dire avec toute la valeur qui s'attache à l'œuvre de délégués aussi capables que ceux qui avaient été choisis par les divers Gouvernements.

Ces délégués se sont réunis à Berne le 13 mars dernier. Ils arrivaient nantis d'instructions plus ou moins générales, plus ou moins précises, et je dois dire tout de suite, pour ne pas vous effrayer, que les décisions qui ont été prises ne sont pas définitives. On a formulé tout simplement un avant-projet qui est destiné à être soumis aux critiques des Gouvernements qui ont pris part à la Conférence, à l'étude des Chambres de commerce, des autorités quelconques qui peuvent y avoir intérêt, de telle sorte que, dans une Conférence prochaine

qui sera, cette fois, définitive, les objections qu'aura soulevées ce projet seront examinées, pesées et discutées. Ce projet, vous l'avez aujourd'hui sous les yeux, et comme il m'était impossible d'entrer ici dans l'examen du projet lui-même, le Comité a fait imprimer un rapport que j'ai préparé et qui contient brièvement tous les renseignements nécessaires. Le rapport et le projet vous ont été distribués, et je m'en réfère à ce travail.

Eh bien! c'est ici le cas ou jamais, pour les Chambres de commerce françaises, pour les associations commerciales, pour tous ceux qui s'occupent de l'intérêt général, d'étudier avec attention ce projet et de venir présenter leurs observations et leurs critiques.

Je ne saurais trop le dire : la mission que je me suis imposée en venant ici, c'est d'éclairer l'opinion publique, c'est de dire aux intéressés : Prenez garde; la question est plus grave que vous ne le pensez, le moment est venu de vous en occuper; plus tard il ne serait plus temps. Il est quelquefois désagréable de remplir ce rôle, mais nous devons nous y dévouer, nous qui n'avons qu'un intérêt purement théorique; car enfin ce n'est pas nous qui en retirerons les bénéfices, ce seront les négociants, tous ceux qui s'intéressent au commerce international.

C'est pourquoi, Messieurs, s'il est parmi vous des représentants des Chambres de commerce, je leur répéterai sans cesse : Examinez la question!

Je n'ai pas la prétention de soutenir que la Convention de Berne soit une chose excellente; je n'en admet pas certains principes; je me joins, sur beaucoup de points, aux critiques qu'a formulées M. Delboy, mais je vous dis : Examinez la question!

Voilà, en peu de mots, ce qu'a été et ce que sera la Convention de Berne.

Quelle conclusion faut-il en tirer?

C'est que vous devez soumettre ce projet de Convention à votre examen le plus attentif. Nous sommes ici en Congrès international, et je ne puis aborder les sujets particuliers; mais s'il se trouve des membres de cette assemblée qui désirent des explications spéciales sur le texte de la Convention, je me ferai un véritable plaisir de me mettre à leur disposition et de leur fournir tous les renseignements nécessaires, soit par correspondance, soit dans des conférences ou de toute autre manière.

Quant à moi, Messieurs, je remercie sincèrement le Comité d'organisation du Congrès de m'avoir donné l'occasion de vous soumettre purement et simplement cette question. Je ne veux pas entrer dans les détails; je ne crois pas que ce soit le cas de discuter une Convention qui comprend 56 articles, et à côté de laquelle il y a encore beaucoup d'autres questions. J'appelle tout simplement votre attention sur ce fait et, je le répète, je suis entièrement à la disposition de ceux qui voudront bien me demander des explications particulières. (Très bien! très bien! — Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Ainsi que l'assemblée a bien voulu le décider au début de la séance, je prononce la clôture de la discussion générale.

M. AVÉROUS. Si l'on doit émettre un vœu au sujet de la Convention de Berne, je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. M. de Seigneux a l'obligeance de se mettre à la disposition de ceux qui voudront discuter avec lui, mais il n'y a pas de vœu à émettre, et le Bureau n'en propose pas.

Je rappelle que l'assemblée a décidé qu'on clorait la discussion générale après avoir entendu les deux rapporteurs. Si quelqu'un a des objections à faire contre la clôture, je lui donne la parole.

M. AVÉROUS. Messieurs, j'ai noté simplement quelques observations que je voudrais présenter au sujet de la Convention elle-même.

M. de Seigneux nous a fait pour ainsi dire une obligation de cette Convention si nous voulions participer à la législation sur les transports internationaux; or, comme cette Convention, d'après moi, porte une grave atteinte, non seulement à notre droit, mais à nos usages commerciaux en matière de chemins de fer, je désirerais la combattre. Maintenant, s'il n'y a pas lieu de répondre, je m'incline. Je ferai seulement remarquer au Congrès que nous avons une masse de tarifs internationaux qui sont régis par le décret du 26 avril 1862, et qui rayonnent sur 3,255 gares étrangères; je me demande quel avantage nous pouvons avoir aujourd'hui à accepter de nouvelles conditions qui aggraveront notre position commerciale, pour donner satisfaction à la Convention qui a été élaborée à Berne.

M. LE PRÉSIDENT. Je ferai remarquer à l'orateur que la Convention de Berne n'est pas en discussion ici. M. de Seigneux, sur l'invitation du Bureau, nous a dit ce qui s'était passé à Berne. En terminant, il a eu soin de déclarer que ce qui a été fait n'était pas définitif, mais serait sujet à revision dans une prochaine Conférence.

Notre rôle, je crois, est d'émettre des vœux, de les transmettre à notre Gouvernement, qui, les ayant adoptés s'il le juge convenable, chargera les diplomates qu'il enverra à la Conférence de les soutenir. Si nous établissons la discussion sur la Convention de Berne, nous ne finirions pas d'une manière utile notre séance; et comme le Comité dont vous faisiez partie, Monsieur, a décidé hier qu'il serait présenté au Congrès des vœux à émettre, je demande la permission de faire discuter ces vœux, et je ne crois pas qu'il y ait autre chose à l'ordre du jour.

Je donne lecture du **Premier vœu** que la Commission propose au Congrès d'émettre; il est ainsi conçu :

Il convient d'obliger les chemins de fer à transporter les voyageurs, les bagages et les marchandises par service direct avec un seul billet ou une seule lettre de voiture sur les réseaux de chemins de fer des États contractants.

Je donnerai la parole aux personnes qui auront des observations à présenter ou qui proposeront des modifications à ce vœu.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Je prendrais bien la parole, mais malgré moi, je craindrais de rentrer dans la discussion générale.

M. LE PRÉSIDENT. Je vous engage à prendre la parole en vous priant seu-

lement d'être aussi bref que possible, parce que, je le répète, il faut que nous finissions ce soir. Veuillez, je vous prie, monter à la tribune.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. La discussion se trouve un peu écornée. La pensée de l'honorable orateur, j'en suis persuadé, comme des autres membres qui auraient sans doute voulu prendre la parole, n'était en rien de critiquer ou d'atténuer les huit ou neuf résolutions proposées par M. le rapporteur Delboy; mais, en dehors de ces propositions de détail, il y a véritablement, dans une question de cette ampleur, des considérations qui en sont le couronnement et le faite, et qui sont indispensables dans la discussion. Tout n'a pas été dit, et il me semble, pour ne prendre que cet article 1^{er} sur lequel l'assemblée va être consultée, que là est le nerf du débat.

M. LE PRÉSIDENT. Parlez, je vous en prie.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Je vais, malgré moi, rentrer indirectement dans la discussion générale, et je ne voudrais à aucun prix aller à l'encontre de la direction donnée à nos débats par notre honorable Président.

M. LE PRÉSIDENT. Vous vous méliez trop de vous, Monsieur!

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Messieurs, je ne tricherai point (Sourires), — permettez-moi de commencer par cette déclaration de loyauté, — et je ferai tous mes efforts pour ne pas abuser de la latitude que l'honorable Président veut bien m'accorder.

L'orateur qui m'a précédé à cette tribune a parfaitement pu remarquer que les Compagnies de chemins de fer, depuis quelques années, notamment en 1862, avaient créé pour le commerce des avantages considérables, en appliquant ce tarif nouveau, qu'on a appelé le tarif international.

Il y a là un progrès certain.

De son côté, l'orateur qui a parlé auparavant a parfaitement fait voir aussi que les avantages de ces tarifs étaient atténués par beaucoup d'inconvénients, et que, tels qu'ils existaient, les tarifs internationaux étaient véritablement insuffisants.

Comment faire pour créer un genre de tarif international qui réponde au vœu du commerce et qui lui donne satisfaction?

La première résolution qui vous est proposée est celle que je ne crains pas d'appeler la plus décisive et la plus grave; c'est évidemment la tête de chapitre dont toutes les autres découlent naturellement.

Que se passe-t-il, en effet, dans le système de la législation actuelle sur les transports? Lorsque je fais un transport international, lorsque j'envoie un colis d'Anvers à Turin, je m'adresse à la Compagnie belge. Surviennent un accident, une avarie, j'ai un procès; et à qui vais-je m'adresser? A la Compagnie belge. Pourquoi? Parce que je n'ai traité qu'avec la Compagnie belge, et que nous qui sommes ici, en grande partie du moins, des juriconsultes, nous sommes bien obligés de nous rattacher à cette règle de droit, à laquelle, si nous nous en écartions, les tribunaux nous ramèneraient d'ailleurs infailliblement.

Les tribunaux vous disent, en effet: Puisque vous ne vous êtes adressés qu'à

la Compagnie belge, vous n'avez action que vis-à-vis d'elle, il n'y a de contrat qu'entre vous et elle.

La Compagnie belge, attaquée, met en jeu la Compagnie qui la suit; celle-ci appelle en garantie la Compagnie suivante, et nous arrivons ainsi, par des actions récursoires, à faire intervenir cinq ou six Compagnies; ce qui fait : 1° que personne ne comprend plus rien au débat (Sourires); 2° qu'on ne sait plus que faire et que décider au point de vue de la compétence, et 3° que les frais absorbent et au delà l'intérêt du procès. (Très bien!)

Voilà bien le point central du débat.

Que propose la résolution qui nous est soumise? Elle propose, en termes que je ne trouve peut-être pas assez catégoriques, de créer ce qu'elle appelle le *contrat direct*.

Voulez-vous me permettre de qualifier d'un mot que je crois plus heureux et en même temps plus juridique, le *desideratum* contenu dans ce premier vœu? J'emprunterai ce mot à une discussion à laquelle l'honorable Président de cette assemblée se livrait il y a quelques jours, dans le sein de la Commission: il disait que ce que nous demandons, c'est de formuler et de faire sanctionner la *solidarité* dans le contrat de transport. Voilà, pour moi, la véritable formule juridique.

Qu'est-ce que la solidarité?

La solidarité, c'est la responsabilité entière, intégrale de quelqu'un, encore qu'il ait à côté de lui un voisin qui puisse partager la même responsabilité.

Il faut établir la solidarité entre les Compagnies successives et collatérales. Il faut que, par la loi, ou, à défaut de la loi, par des conventions internationales et diplomatiques, nous amenions les Compagnies à accepter la solidarité du contrat de transport; si bien que le jour où nous aurons confié à une Compagnie, à Anvers, un voyageur ou une tonne de marchandise à destination de Turin, et que ce voyageur ou cette tonne éprouveront un accident, ou une avarie ou un retard, à quelque point de la distance qui sépare Anvers de Turin, nous ne nous adresserons qu'à notre seule obligée, la Compagnie anversoise; lui laissant la responsabilité totale, à la charge par elle de mettre en cause, s'il lui plaît, qui de droit, mais à ses risques, frais et périls.

Si vous n'arrivez pas à créer cette responsabilité solidaire, qui doit frapper la Compagnie expéditrice et la Compagnie destinataire, et en même temps celle des Compagnies intermédiaires qu'il me plaira de choisir, — mais on conçoit que le réclament s'adressera presque toujours de préférence à la Compagnie du point de départ ou du point d'arrivée, — si vous n'arrivez pas aux deux bouts de la chaîne, surtout aux deux terminus du réseau, à créer cette responsabilité solidaire, vous n'arriverez à rien. Et, permettez-moi de vous le dire, en empruntant à la législation commerciale une similitude, une analogie qui rendra bien ma pensée, ce qu'il faut, c'est créer pour les transports, en quelque sorte, la lettre de change des opérations commerciales.

Dans la lettre de change, il y a le tireur : ce sera l'expéditeur; — le tiré: ce sera le destinataire; et puis, entre les deux, une série, une cascade d'endosseurs, qui représentent les chaînons des Compagnies intermédiaires. C'est donc bien la lettre de change qu'il faut établir en matière de transports, avec

son caractère primordial et juridique entre tous, qui est la solidarité, puisque toutes les personnes qui mettent leur griffe et apposent leur signature sur la lettre de change sont obligées, sans discussion, à charge de recourir contre leurs coobligés ou cautions. (Très bien!)

Que faut-il faire pour en arriver là? C'est ici que, tout en retranchant de mes observations ce qui pourrait s'écarter de la question, je rentre malgré moi dans la discussion générale; mais ce que je vais dire ne peut point se séparer des considérations qui précèdent.

La solidarité, voilà notre *desideratum*, qui est le point culminant de la question, et qui doit aboutir à un résultat utilitaire entre tous.

Comment, encore une fois, y arriver? Il n'y a qu'un moyen. Je ne dis pas qu'il faille tout d'abord avoir recours à la loi. Une loi faite dans les conditions intérieures d'un pays, n'ayant de puissance que dans les limites de ce pays, c'est un peu une lettre morte pour les Compagnies étrangères. Puisque nous voulons créer une solidarité qui ne résulte pas de la nature des choses, il faut que cette solidarité soit le fruit et le résultat d'une convention librement acceptée par les intéressés.

Je ne saurais trop, Messieurs, appeler votre attention sur ce point. Cette solidarité que nous désirons, elle n'est point dans le fond du droit; elle n'est même pas dans l'application de la loi en général, si, à côté de cette loi, il n'y a pas une convention officielle émanée des pouvoirs publics ou un contrat particulier émané des Compagnies de chemins de fer; car, enfin, la Compagnie intermédiaire, ou la Compagnie du point de départ, ou la Compagnie du point d'arrivée viendront vous dire : Que me demandez-vous? Au point de vue de la morale la plus sévère, de la justice la plus minutieuse, je ne réponds que de mes fautes et de mes faits personnels; si vous, qui m'intentez une action judiciaire, vous prouvez que je suis en faute, qu'il y ait un retard qui me soit imputable, oui, vous avez raison d'agir contre moi; mais, si vous ne prouvez pas cette faute personnelle, individuelle, vous n'avez rien à me dire; je suis en dehors des débats, et vous ne pouvez m'atteindre à aucun degré.

Donc, cette solidarité ne résulte ni des principes de droit, ni même des conseils sainement inspirés de la justice; et, dans l'état actuel des choses, ceux qui suivent la jurisprudence de nos tribunaux savent bien que tout procès qui serait intenté sur ces bases serait infailliblement perdu.

Où donc trouverons-nous le principe qui va nous permettre d'agir? Il ne peut résulter que de la solidarité stipulée, il ne peut provenir que d'une convention, il ne peut être le résultat que d'un libre accord entre les intéressés, c'est-à-dire entre les Compagnies; de sorte que vous n'aboutirez absolument à rien si vous ne réunissez pas toutes les Compagnies intéressées autour d'un tapis vert, et si vous ne les amenez pas à discuter elles-mêmes cette question, à s'approprier les dispositions du projet suisse, du projet allemand, de la Convention de Berne, du projet amendé de M. de Seigneux, y faisant telles modifications qu'elles jugeront à propos, mais acceptant librement ce contrat. C'est cet accord, c'est cette convention qui, vous le voyez, ont un caractère moitié civil et moitié diplomatique, qui seuls peuvent nous permettre d'arriver à un résultat pratique.

Aujourd'hui, nous avons, par exemple, en matière de douanes, le tarif général; c'est la loi, c'est le droit commun. Mais à côté de ce tarif général, qui était le grand tarif il y a quelques années, il y a un tarif conventionnel qui est né des circonstances, qui s'inspire des besoins de l'époque, qui est le reflet des volontés de tous les intéressés. C'est ce tarif conventionnel qui devient la loi.

Eh bien! ce qu'il faut faire en matière de chemins de fer, c'est ce tarif conventionnel, c'est la Convention de Berne définitive, pour le vote desquels les États seront diplomatiquement représentés, les représentants des Compagnies devant être également appelés. Des délibérations de ce Congrès sortira une Convention qui, comme toutes les conventions de commerce, de postes ou de télégraphes, sera sanctionnée par les divers Parlements ou par les différents pouvoirs publics, suivant les législations. Vous aurez ainsi une Convention définitive, qui vous permettra de réaliser le contrat du transport direct et solidaire.

C'est la plus grave et la plus importante des résolutions que vous puissiez voter. (Très bien! très bien! — Applaudissements.)

M. ESNARD. Messieurs, je prends la parole pour soutenir le premier article proposé par la Commission.

L'honorable orateur qui descend de cette tribune, si j'ai bien compris son argumentation, vous a dit ceci en substance: Pour obliger les Compagnies de chemins de fer, nous ne le pouvons pas; pour établir une Convention de Berne ou autre, nous n'en avons pas le pouvoir. Ce qu'il faut, c'est appeler les Compagnies, qui sont les véritables intéressés; on leur donnera quelques conseils; les États seront représentés, les Compagnies le seront aussi, et, s'il convient aux Compagnies, alors on fera une Convention internationale; si cela ne leur convient pas, il n'y en aura pas, car vous êtes sans force pour les y contraindre.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Ce n'est pas cela que j'ai dit. Personne n'a pu s'y méprendre.

M. ESNARD. Si vous voulez être assez bon pour rectifier ce qu'il y a d'inexact dans mon résumé, j'en serai très heureux; je ne voudrais pas discuter dans le vide.

Ma théorie est absolument contraire. Je viens soutenir l'article 1^{er}, et par la raison que voici: Lorsqu'une Compagnie de chemin de fer s'établit, comment se constitue-t-elle? Elle se constitue avec les capitaux de tous. Comment a-t-elle les capitaux de tous? Parce qu'on lui donne une personnalité civile. Comment crée-t-elle sa voie? Par l'expropriation, parce qu'on lui délègue une partie de la puissance de l'État, de la puissance de tous.

Ainsi donc, et il serait bon d'en faire la définition, une Compagnie de chemin de fer n'est pas le moins du monde un agent de transport libre; c'est un agent de transport qui s'est constitué à l'aide de l'État, parce que l'État, la collectivité s'est crue intéressée à ce que cette Compagnie de chemin de fer fût créée, et lui a abandonné la plus précieuse de ses prérogatives, en

lui permettant d'attirer les capitaux et de s'emparer, au moyen de l'expropriation, des terrains dont elle a besoin pour établir sa ligne.

Par conséquent, en tout état de cause, la collectivité doit avoir la main sur la Compagnie, et si les deux intérêts sont en lutte, il n'y a pas à hésiter; il faut que la Compagnie cède devant l'intérêt national. Voilà, pour moi, le principe aboli.

Alors donc, il n'est pas vrai de venir dire que si les Compagnies de chemins de fer ne veulent pas ou ne peuvent pas s'entendre pour établir des tarifs internationaux, on n'a pas le droit de les y obliger; il faut les y obliger. Du reste, nous n'avons pas à nous préoccuper de cette question.

Les Compagnies de chemins de fer font des tarifs internationaux; seulement, elles les font comme elles font toutes choses, avec l'âpreté au gain qui les distingue, de façon à bénéficier du public le plus largement possible; au risque, lorsque leur intérêt privé est en jeu, de ruiner un pays tout entier.

Même avec les tarifs internationaux, même avec les tarifs de transit, qui sont des tarifs internationaux plus prolongés, et intéressant deux, trois, quatre États, il arrive que les pays traversés par le transit à qui ils prêtent leurs rails, leurs capitaux, leurs wagons, leur personnel, sont complètement ruinés au profit de telle ou telle Compagnie, ou de telle ou telle autre contrée.

C'est cette situation que nous ne pouvons pas laisser subsister. Est-ce qu'à chaque instant nous n'entendons pas les plaintes? J'en ai mon dossier rempli, et, à toute heure, M. le Président de la Société internationale des transports en reçoit.

Je vois ici des gens absolument compétents en matière de taxes; pour ceux qui ne le sont pas, je citerai des exemples, — permettez-moi ce mot qui semble exagéré, — des exemples qui font frémir.

Expédiée de Cadix à Paris, une tonne d'oranges coûtera 100 francs, prix ferme, sans manutention au départ ni à l'arrivée; la même tonne, expédiée de Bayonne à Paris, la distance est trois fois moindre, coûtera 108 fr. 50 cent. Comment fera donc le producteur d'oranges de Bayonne, puisque sa marchandise arrivera sur le marché de Paris frappée de 8 fr. 50 cent. de plus que celle expédiée de Cadix? Lorsque l'on se sert de nos chemins de fer et que l'on vient jeter des marchandises sur notre marché, alors que ces marchandises ne sont pas frappées d'un droit au moins égal à celui que supportent les denrées qui ont fait un parcours trois fois moindre, est-ce que vous croyez que chacun de nous n'a pas le droit de se plaindre et que la collectivité n'est pas intéressée à intervenir?

Dans ces conditions, il n'est pas juste de dire que les Compagnies feront des conventions ou qu'elles n'en feront pas; il faudra qu'elles en fassent, et qu'elles abandonnent leurs tarifs internationaux. J'ai besoin d'expliquer nettement la différence qu'il y a entre les tarifs généraux et les tarifs spéciaux.

Chaque fois qu'une Compagnie de chemin de fer fait un tarif nouveau, elle n'augmente pas son prix, elle est contenue par le cahier des charges; aussi, lorsqu'on veut s'occuper de leurs affaires, les Compagnies disent toujours: Vous n'avez pas à intervenir, nous ne dépassons pas le maximum du cahier des charges!

Aussi, ce que la Commission s'est proposé, ce n'est pas d'intervenir pour forcer les Compagnies à consentir des réductions. Non, Messieurs; nous demandons seulement qu'il y ait une Commission ou un Congrès international, donnez-lui le nom qu'il vous plaira, pour surveiller, non pas les élévations de taxes en matière de transports, mais les diminutions, parce qu'il est bien certain que la diminution qui est consentie à l'un équivaut à une augmentation pour l'autre. Si des oranges partant de Bayonne arrivent à Paris en payant 8 fr. 50 cent. de plus que celles qui viennent de Cadix, la Compagnie pourra bien dire qu'elle a abaissé son tarif, mais le négociant de Bayonne trouvera, par comparaison, que le tarif a été élevé pour lui d'une façon ruineuse.

C'est cette situation qu'il faut modifier.

On a concédé follement aux Compagnies le droit de faire des tarifs internationaux, des tarifs de transit, sans homologation. L'homologation n'est qu'une formalité, et il est admis que, lorsque les Compagnies restent dans les limites du cahier des charges, elles ont le droit de faire les concessions que bon leur semble.

Lorsque les faits de la nature de ceux que j'ai signalés prennent des proportions considérables et s'étendent sur tout le réseau européen, il importe d'aviser. Il faut donc qu'un Congrès international soit réuni et ait le droit d'homologuer des tarifs internationaux. Et si les Compagnies ne trouvent pas que les tarifs homologués soient suffisamment rémunérateurs, elles laisseront de côté leurs tarifs spéciaux, et alors on voyagera au prix du tarif général, comme on le fait maintenant la plupart du temps, c'est-à-dire avec des ruptures de charges.

Quant à leur permettre de ruiner des pays et d'engraisser des administrateurs qui font tel ou tel coup de commerce et emmagasinent des millions de marchandises...

M. LE PRÉSIDENT. Permettez! vous attaquez des absents; je vous engage à être modéré!

M. ESNARD. Nous ne pouvons pas permettre qu'une pareille situation se prolonge.

Je trouve par conséquent très juste le vœu qui nous est proposé, et je n'admets pas qu'il soit permis aux Compagnies d'y résister. Je vais plus loin. Dans ces tarifs internationaux, il y a une question qui touche à toute l'organisation. Si nous nous étions demandé, au début de ce Congrès, ce que c'est qu'une Compagnie de chemin de fer, il y aurait eu une définition intéressante à donner. La Compagnie de chemin de fer est-elle un agent de transports qui a le droit de transporter partout? Pour moi, je ne le crois pas; la Compagnie de chemin de fer, à mon sens, est un agent de transports qui a le droit et le devoir de transporter sur ses rails; toute autre opération qu'elle fera ne rentre pas dans ses attributions.

Mais est-ce que, aujourd'hui, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas autre chose que des agents de transports? J'en connais qui sont camionneurs, facteurs, entrepreneurs d'omnibus, entrepreneurs de voitures...

M. LE PRÉSIDENT. Permettez-moi de vous arrêter. Nos moments sont mesurés,

et je vous prie de vouloir bien conclure. Vous proposez, je crois, d'adopter le vœu tel qu'il est formulé par la Commission ?

Mon interruption est peut-être un peu brusque, Monsieur; vous dites d'excellentes choses, que nous pensons tous, que nous avons tous dans l'esprit; nous les répétons tous les jours; mais il faut que nous en finissions avec le programme d'aujourd'hui.

M. ESNARD. Voulez-vous me permettre de dire un seul mot, Monsieur le Président? Vous me faites une observation très juste; mais, si vous m'accordez la parole une minute, vous allez voir qu'elle n'est pas absolument fondée.

M. LE PRÉSIDENT. Si je n'ai fait que soulever une nouvelle discussion, j'ai bien du malheur.

M. ESNARD. Une minute, Monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT. Oh! je vous en donne cinq!

M. ESNARD. Il n'en faut qu'une.

M. le Président me fait remarquer que j'attaque des absents et que je m'écarte du point en discussion. Il a un peu raison, et il aurait raison tout à fait, si les Compagnies de chemins de fer étaient seulement des agents de transports. Je vais tout de suite lui prouver le contraire; je n'attaque pas des absents, des agents de transports, mais aussi et surtout des commerçants; en réalité, les Compagnies sont des commerçants. Tenez! voici le prospectus d'une Compagnie; je ne la nommerai pas. Vous allez voir, Monsieur le Président, que je peux parler des Compagnies, parce que vraiment elles sont aussi des commerçants. Pourquoi sont-elles absentes d'ailleurs?

COMPAGNIE DE

BULLETIN COMMERCIAL.

PRIX COURANT DES MARCHANDISES EN PROVENANCE DE

NATURE DES MARCHANDISES.	UNITÉ DE VENTE.	PRIX DE VENTE SUR PLACE.	PRIX DE TRANSPORT JUSQU'À
Asphalte.	100 kil.
Alcool { à 35°	hectolitre.	50 à 53 ^f	76 ^f 30 ^c
{ à 30°		45 à 46	76 30
Anis vert.	100 kil.	90 à 105	76 30
Bœuf 1 ^{re} qualité.	la tête.	350 à 375	160 55
Chiffons.

et ainsi de suite en suivant l'ordre alphabétique.

Voilà les prospectus qu'envoie la Compagnie dont je parle, qui vend ces choses rendues à domicile. Eh bien! je dis qu'il est tout naturel que, si une Compagnie joue ainsi un double rôle, d'abord celui d'agent de transports, ensuite celui de commerçant en bœufs et en anis, elle désire favoriser son négoce; et il lui sera bien facile de faire des tarifs pour le faciliter. Voilà ce que je ne veux pas, et le premier vœu que j'émetts, c'est que les Compagnies ne vendent plus quoi que ce soit, et qu'elles se bornent à faire des transports. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix le **Premier vœu**, dont je donne lecture :

Il convient d'obliger les chemins de fer à transporter les voyageurs et les bagages par service direct, avec un seul billet ou une seule lettre de voiture sur le réseau des chemins de fer des États contractants.

(Le vote a lieu. — Le premier vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Je constate que le Congrès a admis cette résolution à l'unanimité.

Je mets aux voix le **Deuxième vœu**, ainsi conçu :

Les Compagnies seront obligées de diriger d'office les voyageurs et les marchandises par la voie la plus économique, à moins de demande contraire.

Je crois que ce vœu n'a pas besoin d'être développé; je le mets immédiatement aux voix.

(Le vote a lieu. — Le deuxième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. **Troisième vœu** :

Le porteur du duplicata de la lettre de voiture aura seul le droit de disposer de la marchandise en cours de transport.

J'ajoute : *et à destination*, bien entendu.

Ici je n'irai pas aussi vite que tout à l'heure, parce qu'il peut y avoir des opinions contraires.

Je donnerai la parole à ceux qui la demanderont pour combattre la rédaction de ce vœu.

Personne ne demande la parole? Je mets aux voix le troisième vœu.

(Le vote a lieu. — Le troisième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. **Quatrième vœu** :

L'expéditeur aura le droit d'intenter l'action contre la Compagnie expéditrice ou contre la Compagnie destinataire, à son choix.

Toutes les explications désirables ont été données par M. le Rapporteur. Je mets en conséquence la proposition aux voix.

(Le vote a lieu. — Le quatrième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. **Cinquième vœu** :

Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi et la jurisprudence de son pays.

La parole est à M. Esnard.

M. ESNARD. Je demande pardon au Congrès de venir une seconde fois à la tribune. Je serai du reste très bref. Mais je remarque, dans le cinquième vœu qui est soumis à votre appréciation, Messieurs, une anomalie que je voudrais constater. Je ne trouve pas très bonne la rédaction de ce cinquième vœu, qui est ainsi conçue : « Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, » — jusque-là je ne fais aucune espèce de critique, — « suivant la loi et la jurisprudence de son pays. » Ici je formule une critique. Comment, nous nous réunissons, nous formons un Congrès international, et, dans ce Congrès international, nous créons une 4^e section, qui est intitulée : *Législation internationale*, et, pour arriver à la législation internationale, tout ce que nous trouverions de mieux serait de dire qu'on appliquera la loi de chaque pays ! Voyons ! ce n'est pas de la législation internationale, cela ! A mon avis, il faut charger, soit un Congrès subséquent, soit une Commission du Congrès actuel, qui lui survivra à lui-même, de compiler les lois des différents États et de les mettre en corrélation. Alors on aura une législation internationale. Ainsi, quand il y a un tarif international, ce tarif porte des clauses qui sont inscrites dans toutes les législations, et qui sont les mêmes pour tous les pays. Ainsi, quand vous faites un envoi de France en Espagne, par exemple, il y a des clauses dans les tarifs spéciaux qui diminuent (et tout le monde le sait) la responsabilité, et qui, dans certains cas, dispensent de l'emploi de l'agent des douanes ; c'est alors la Compagnie elle-même qui se fait agent des douanes ; toutes ces clauses sont répétées en langue française et en langue espagnole, et, en général, dans les langues de tous les pays parcourus par la marchandise soumise au tarif international. Eh bien ! il faut qu'il en soit de même pour la législation.

Je rappellerai ici la Conférence de Berne, qui est une œuvre considérable, remarquable à ce point de vue, qu'elle surgit de toutes pièces et arrive à faire une législation. J'aurais bien des critiques à faire, si le projet de cette Conférence était en discussion ici. Mais elle a fait surgir une grande œuvre, éveillé un grand esprit : l'unification. Il faudrait puiser dans les actes de la Conférence de Berne, et dans tous les autres documents qu'on jugera convenable ; mais j'insiste sur cette demande, qu'il soit nommé une Commission chargée de préparer les bases générales d'un projet de législation internationale. Autrement, voyez ce qui arrive : on en citait tout à l'heure des exemples très frappants ; on rappelait qu'une marchandise expédiée d'un pays quelconque, la Russie, si vous voulez, voyage aux conditions des tarifs et de la législation russes, pendant tout le temps qu'elle circule sur les lignes de ce pays ; quand elle arrive en Allemagne, elle est soumise à la législation et aux conditions allemandes ; s'il se produit un accident, une avarie, un changement en cours de route, tous les incidents de cette nature seront jugés d'après la loi allemande. Enfin, quand la marchandise parvient en France, la voilà soumise à la législation française ; si bien qu'à ce propos on pourrait rappeler le mot de

Voltaire, qui disait, il y a cent ans de cela : « Chaque fois qu'on change de postillon et de chevaux, on change de législation. » Maintenant, chaque fois qu'on change de Compagnie, en France même, on change de législation.

Nous avons pour but d'innover; nous nous réunissons exprès pour cela; nous ne pouvons pas laisser subsister ce principe, que les contestations seront réglées, soit au départ, soit à l'arrivée, par la législation de chaque pays. Le but du Congrès est précisément de changer cela. Je demande par conséquent, c'est un vœu général que je vais formuler, qu'il soit nommé une Commission chargée de mettre les résolutions, votées par nous, en harmonie avec les législations des divers États; en se basant soit sur les principes de la Conférence de Berne, soit sur tous autres, cette Commission pourra s'inspirer suffisamment des vœux du Congrès.

M. LE PRÉSIDENT. Par qui serait nommée cette Commission?

M. ESNARD. Par le Congrès.

M. LE PRÉSIDENT. Le Congrès aura cessé d'exister samedi; son terme est fixé d'avance; il ne pourra nommer une Commission qui lui survive, ni lui déléguer aucun pouvoir, puisque lui-même n'existera plus.

M. ESNARD. Il va être fait un compte rendu des travaux du Congrès. La Commission que je propose, et qui sera chargée de constituer le projet de législation internationale, tiendra compte des vœux que nous aurons émis. Aujourd'hui même, si l'assemblée le décide, la rédaction du vœu en discussion peut être modifiée dans le sens que j'indique.

M. LE PRÉSIDENT. Je vous prie de vouloir bien donner, par un amendement, le texte de la modification que vous proposez. Je la mettrai aux voix immédiatement. Mais je ne puis pas admettre qu'on nommera une Commission qui ne pourra pas nous rapporter les conclusions de ses travaux.

M. ESNARD. Je demanderai alors que la modification suivante soit apportée au vœu actuellement en discussion :

Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi qui sera faite par une Commission internationale.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Seigneux, rapporteur.

M. DE SEIGNEUX, *rapporteur*. Je désire expliquer en quelques mots pourquoi, dans la Convention de Berne, cette question a été laissée à résoudre à la législation de chaque pays. Le mot « domicile » est compris, dans la législation allemande, dans un sens tout différent de celui qu'il a dans la législation française. D'après la législation et la jurisprudence françaises, le domicile est le principal établissement, et l'on fait une distinction entre le domicile, la résidence, et même le simple établissement; aucune de ces distinctions n'existe dans la législation et la jurisprudence allemandes; on n'y considère pas le domicile comme étant attributif de juridiction. Il était donc excessivement difficile, dans la Conférence de Berne et dans la Convention qui en est sortie, de s'en-

tendre sur cette question de domicile, et sur celle de savoir quel serait le tribunal compétent. On a donc préféré, et cela pour éviter des difficultés sans nombre, laisser à la législation de chaque pays dans lequel l'action serait introduite, le soin de déterminer la compétence des tribunaux, de manière à ne pas avoir une loi commune dont l'application serait devenue impossible. Vous pouvez voir, dans le projet de Convention, que l'on a indiqué que le demandeur assignerait la Compagnie de chemin de fer, soit au domicile social, soit au domicile élu; et, par cette expression de domicile élu, on a eu justement en vue d'arriver à la prise en considération du vœu des délégués italiens et français, qui disaient : Nous ne pouvons pas admettre que l'expéditeur des marchandises soit obligé d'actionner la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, par exemple, à Paris, où est son domicile social. Nous voulons qu'on ait le droit de l'actionner dans toutes les gares, où elle a son principal établissement. Eh bien ! on a assimilé le domicile élu à ce que la jurisprudence française entend aujourd'hui par le principal établissement. Ce n'est pas seulement le domicile social de la Compagnie, mais toutes les gares qui en dépendent, qui ont une certaine importance et dans lesquelles le trafic se fait d'une manière qui permet réellement de considérer ces gares comme étant un domicile élu. Voilà l'explication générale des raisons pour lesquelles, dans la Conférence de Berne et dans la Convention que vous avez sous les yeux, on n'a pas créé de règle générale.

Il ne faut pas s'y tromper, Messieurs, les conventions internationales ne peuvent pas avoir la prétention de faire appliquer des règles, des lois générales. Certains termes, en usage dans certains pays, ne peuvent pas être appliqués exactement dans d'autres; ils peuvent avoir en France une tout autre portée qu'en Allemagne, en Italie ou en Suisse. Voilà pour quels motifs nous n'avons pas voulu trancher la question, et je crois que nous avons bien fait de laisser à la législation de chaque pays la possibilité de déterminer quel sera le tribunal compétent.

M. LE PRÉSIDENT. M. Esnard propose une modification au projet de vœu préparé par votre Commission, et qui est ainsi conçue : « Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi et la jurisprudence de chaque pays. » A ces mots : « suivant la loi, etc. », M. Esnard propose de substituer ceux-ci : « Suivant la loi internationale à intervenir. » Vous comprenez bien, Messieurs, la différence entre les deux textes; celui que propose M. Esnard n'est pas une solution, c'est un renvoi à un plus ample informé. Je vais mettre aux voix l'amendement.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Et si l'on retranchait tout l'article? Car je ne saisis pas bien ce qu'il en reste. Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi de tous les pays; eh bien ! c'est ce qui a déjà lieu partout. Si l'on ne mettait rien, selon moi, ce serait absolument la même chose. (Marques d'adhésion.)

M. CUINET. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Cuiet.

M. CUINET. Je voudrais seulement donner quelques explications au Congrès, à propos de cette question de compétence. En ce moment, notre but est de faire quelque chose de nouveau, et il est très désirable que nous y arrivions; seulement, je crois qu'il ne faut pas trop demander. Or, l'amendement de M. Esnard me paraît tomber dans une exagération un peu forte; ce qu'il propose sera peut-être la législation de l'avenir; je ne crois pas que ce puisse être celle du présent.

Ainsi que le disait tout à l'heure mon honorable ami M. de Seigneux, nous serions unanimes à désirer — c'est une utopie qui se réalisera peut-être un jour — que la législation commerciale fût uniforme. Eh bien! nous n'en sommes pas encore là. En matière de compétence et de droit international, nous avons des précédents; nous avons les conventions de 1860 avec l'Italie, de 1848 avec le grand-duché de Bade, — cette dernière étendue à l'Alsace-Lorraine par le traité de 1871, — pour l'exécution des jugements. Or, qu'est-il dit dans ces conventions diplomatiques, qui me paraissent constituer, en matière de droit international, ce que j'appellerai la législation positive? Il y est dit que les jugements rendus en France seront exécutoires en France et dans le grand-duché de Bade, lorsqu'ils auront été rendus par le tribunal compétent, suivant la loi française, parce qu'il s'agit là d'actes émanés de la souveraineté française. De même, en France, nous exécutons tous les jours des jugements des tribunaux italiens, lorsqu'ils ont été rendus par les juges compétents d'après la loi italienne. Mais il n'est nullement intervenu, entre l'Italie et la France, une sorte de législation internationale qui fixerait les règles de la compétence. C'eût été aller trop loin. On ne serait pas tombé diplomatiquement d'accord sur ce point, et, alors, réservant à l'avenir ce progrès, on s'est tenu à quelque chose de pratique, savoir: que la compétence serait réglée par la loi de chacun des pays contractants.

Je crois que la disposition proposée par votre Commission est infiniment sage, parce qu'elle est conforme aux règles internationales, qui, jusqu'à présent, ont été posées dans les conventions diplomatiques.

M. ESNARD. Permettez-moi quelques mots de réponse. On m'oppose la façon dont sont rendus exécutoires les jugements d'un pays dans l'autre. Cela ne présente aucune espèce de rapport avec ma proposition; il ne s'agit pas ici d'aller exécuter un jugement à l'étranger, il s'agit de régler les transports internationaux; ce qui est tout à fait différent. Dans le premier cas, il s'agit d'un titre d'intérêt privé, d'un jugement rendu entre deux parties en faveur de l'une d'elles, et qu'elle veut faire exécuter à l'étranger. La mission de notre Congrès est beaucoup plus haute. Nous avons à régler les conditions d'un contrat international. Tout le commencement de la séance a été consacré à l'explication de la situation actuelle des transports internationaux; et je m'étonne que l'on puisse faire une opposition quelconque au principe que je défends. On a exposé au Congrès, éloquemment et intelligemment, que, lorsqu'une marchandise avait à traverser plusieurs pays, elle se trouvait successivement soumise à des règles différentes, et que, lorsqu'il y avait procès, la difficulté venait de ce qu'on ne savait quelle règle appliquer. On disait,

d'une part, que l'on devrait appliquer celle du pays dans lequel la marchandise est reçue, puisque nous sommes dans ce pays; d'autre part, que l'on ne peut appliquer d'autre règle que celle sous laquelle est né le contrat de transport. Il en résulte qu'aujourd'hui, quand vous avez un procès de ce genre, il vous est impossible de savoir comment il sera jugé; tantôt le tribunal applique la loi d'un pays, tantôt il applique celle d'un autre. Or, qu'est-ce que la compétence? C'est le pouvoir, pour le juge, de juger. Cela n'a aucune sorte de rapport avec la loi à appliquer. Le tribunal compétent sera toujours celui du lieu d'arrivée; mais quelle règle appliquera-t-il? Voilà la question. Eh bien! quand on fera une Convention internationale, — pour le moment il n'y en a pas, rien n'est donc engagé, — nous émettons le vœu que la Conférence internationale qui se réunira, pour réaliser nos *desiderata*, fasse une loi uniformément applicable dans tous les pays.

M. DELBOY, *rapporteur*. Permettez-moi de faire disparaître un malentendu, qui est, je crois, la cause de toute cette discussion.

L'honorable M. Esnard ne semble pas avoir compris l'expression que nous avons employée dans le sens que nous lui avons donné. Il est d'accord avec nous sur ce point que, pour la compétence, on doit s'en rapporter à la loi du pays? Alors il n'y a plus rien à discuter. Quand nous avons dit : La compétence sera réglée suivant la législation de chaque pays, nous n'avons, en effet, entendu dire que ceci : C'est la loi de chaque pays qui dira que tel juge est compétent pour juger, et non pas tel autre.

M. ESNARD. Alors, nous sommes parfaitement d'accord.

M. DELBOY, *rapporteur*. Nous n'avons pas voulu dire que ce juge jugerait selon la loi de son pays. Cela se comprend, puisque nous projetons une Convention de législation internationale. J'ai eu soin déjà de vous dire qu'il y avait six séries de problèmes qui se posaient, et que, pour notre compte, nous vous apportons neuf résolutions, laissant à la Conférence internationale qui se réunira un jour, à l'exemple de celle de Berne, le soin de fixer les autres points importants, de telle sorte que, dans quelque pays que ce soit, le juge sera obligé d'appliquer la règle supérieure fixée par la Convention des États contractants. En résumé, la compétence sera réglée par la loi particulière de chaque pays, mais le juge appliquera la loi édictée par la Convention internationale.

M. LE PRÉSIDENT. Je vais mettre aux voix l'amendement proposé par M. Esnard.

M. ESNARD. Pour donner satisfaction à M. Delboy, on pourrait rédiger ainsi :

Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, et il jugera suivant la loi internationale qui interviendra.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix l'amendement avec cette variante.

(Le vote a lieu. — L'amendement n'est pas adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix le texte du cinquième vœu, tel qu'il est proposé par la Commission.

Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi et la jurisprudence de son pays.

(Le vote a lieu. — Le cinquième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Sixième vœu :

Pour aucun motif, la responsabilité des chemins de fer ne peut être atténuée.

Il est besoin, Messieurs, de vous donner quelques explications sur cet article; il est d'un tel laconisme, que vous pourriez fort bien ne pas comprendre ce que la Commission a eu en vue. Vous savez tous que les Compagnies de chemins de fer, les Compagnies étrangères surtout, — je ne parle pas des Compagnies françaises, — font des traités clandestins avec certains expéditeurs, et que, pour masquer ces traités et pour leur donner un motif, elles font renoncer les expéditeurs à certains avantages, tels que les délais ou le chargement sur wagons couverts, etc. Mais toutes ces concessions sont faites exclusivement pour favoriser certains expéditeurs.

La Commission a pensé que, pour faire une législation internationale, la première de toutes les règles de droit, en fait de commerce, d'industrie ou de politique, était l'égalité. Nous avons donc voulu, par les termes dont nous nous sommes servis, supposer et ordonner que toutes les Compagnies traiteraient également tous les expéditeurs. Voilà pourquoi nous avons formulé ce sixième vœu : que, pour aucun motif, la responsabilité des Compagnies ne pût être atténuée.

La parole est à M. de Seigneux.

M. DE SEIGNEUX. Messieurs, je viens proposer un amendement. Il me semble difficile que le Congrès accepte la proposition faite par la Commission, dans la forme où elle lui est présentée. Il y est dit que, pour aucun motif quelconque, la responsabilité des Compagnies ne peut être atténuée. Il y a pourtant des motifs d'atténuation, qui sont de droit commun et qui sont admis dans tous les pays; ce sont, par exemple : la force majeure (c'est évident!), le vice propre de la chose, le fait de l'expéditeur ou du destinataire; ce sont là des exceptions de droit commun, contre lesquelles on ne peut lutter. Ce que l'on peut inscrire dans cet article, c'est que la restriction de responsabilité ne peut pas résulter des conditions spéciales d'expédition et de transport. A cet égard, je crois que nous serons tous du même avis. Il faut admettre que les chemins de fer sont soumis au droit commun, mais il ne faut pas dire que pour aucun motif ils ne peuvent être déchargés de leur responsabilité. Cela ne se comprendrait absolument pas. Voici donc la rédaction que je propose :

En matière de transports, la responsabilité des chemins de fer doit être celle du droit commun, sans restriction de responsabilité. (Très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix l'amendement de M. de Seigneux, et je déclare que la Commission s'y rallie.

A la demande de plusieurs membres du Congrès, M. de Seigneux donne de nouveau lecture du texte de son amendement.

M. JOLY-GAUTHIER. J'ai une simple observation à faire : pour plus de clarté, je voudrais demander si la restriction ne pourrait pas être conventionnelle? (Protestation.)

M. ESNARD. Vous supprimez les tarifs spéciaux ! Vous supprimez tout !

M. LE PRÉSIDENT. Il me semble que l'amendement doit être adopté; j'en retrancherais seulement les derniers mots qui me paraissent ne pas porter. Est-ce que les Compagnies de chemins de fer ne peuvent pas, à l'aide de combinaisons antérieurement publiées, restreindre leur responsabilité, la diminuer, en se recommandant du droit commun? Dès lors, l'amendement de M. de Seigneux est absolument suffisant avec le premier membre de phrase, sans la fin, qui me paraît inutile. Voici comment je le formulerais :

En matière de transports, la responsabilité des Compagnies de chemins de fer doit être absolument celle du droit commun.

(Ce vœu, ainsi modifié, est mis aux voix et adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Voici le texte du **Septième vœu** :

L'indemnité sera calculée en raison de la valeur commerciale de l'objet perdu ou avarié et suivant le préjudice causé.

Quelqu'un demande-t-il la parole? Je mets aux voix ce septième vœu.

(Le vote a lieu. — Le septième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Le **Huitième vœu** est ainsi conçu :

Même après réception des objets transportés et paiement du prix, le destinataire aura le droit d'intenter l'action, en cas d'avaries non apparentes, pourvu que la constatation des avaries ait été judiciairement faite dans les dix jours qui suivent la réception.

La parole est à M. Delboy, rapporteur.

M. DELBOY, *rapporteur*. Messieurs, je tiens à attirer votre attention sur ce point extrêmement grave et important. Cette résolution est empruntée de la Convention de Berne; elle intéresse le commerce et l'industrie tout entiers.

Vous savez tous que, lorsqu'il s'agit d'avaries non apparentes, les chemins de fer excipent, d'une manière générale, de l'article 105 du Code de commerce, qui déclare que le paiement de la lettre de voiture et la réception des objets transportés éteignent toute action. Il en résulte que, comme la vérification des marchandises, en ce qui concerne les avaries non apparentes, est impossible à la gare d'arrivée la plupart du temps, lorsqu'un négociant déballe ses marchandises dans son magasin et qu'il découvre des avaries non apparentes, il lui est impossible de réclamer. Cependant les avaries non apparentes proviennent le plus souvent du fait et de la faute du chemin de fer; ce sont presque toujours des avaries de *mouille*, ou des coups de tampion dus à la négligence des employés, enfin des causes quelconques qui peuvent donner lieu à des avaries intérieures; or, ces dernières ne peuvent être recherchées à la gare. Le projet formulé dans la Convention de Berne a admis un principe;

je dois vous dire qu'il est admis également dans la législation allemande et dans la législation suisse, et qu'il constitue le projet d'un article nouveau du Code de commerce d'Italie, article qui sera présenté très prochainement aux Chambres italiennes. Je crois donc que tout le commerce français doit se ranger à cette innovation, dont le but est de demander, ce qui est parfaitement juste, que chacun soit responsable des fautes qu'il a commises, alors même qu'elles ne sont pas apparentes; à la condition cependant que les avaries soient reconnues provenir du fait ou de la faute du chemin de fer. On ne peut admettre *a priori* que, du moment qu'il y a des avaries non apparentes, ce soit le chemin de fer qui en soit responsable. Il faut que le destinataire établisse deux choses : 1° que l'avarie est le fait du chemin de fer; 2° qu'elle a été causée par le transporteur. Mais sous ces deux réserves, l'idée du vœu de la Commission, tel qu'il résulte de la Convention de Berne, est parfaitement acceptable.

Quant au délai, la Convention de Berne a admis dix jours, et nous croyons que ce délai est entièrement suffisant. Je ferai remarquer que le délai, dans la législation suisse ainsi que dans la législation allemande, est de trente jours; mais il n'a pas été admis, parce qu'il serait véritablement exorbitant. On ne peut laisser longtemps les chemins de fer sous le poids d'une responsabilité pareille; et il y a intérêt, même pour le destinataire, à examiner immédiatement ses marchandises et à provoquer les constatations nécessaires pour que la responsabilité des chemins de fer puisse être déclarée.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix le huitième vœu :

Même après réception des objets transportés et paiement du prix, le destinataire aura le droit d'intenter l'action, en cas d'avaries non apparentes, pourvu que la constatation des avaries ait été judiciairement faite dans les dix jours qui suivent la réception.

(Le vote a lieu. — Le huitième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. J'arrive au **Neuvième et dernier vœu** :

Les Compagnies seront tenues à restituer d'office les perceptions indues provenant d'erreurs de tarification ou d'allongement de parcours onéreux. La répétition de l'indû par l'ayant droit pourra être exercée suivant le droit commun.

M. ESNARD a la parole.

M. ESNARD. Messieurs, l'article qui nous est soumis a pour but de mettre un terme aux moyens employés par les Compagnies pour percevoir des sommes qui ne leur sont pas dues en vertu des tarifs. Je suis absolument partisan de cette disposition et de l'esprit dans lequel elle est présentée; mais je n'approuve pas complètement sa rédaction. Je trouve qu'elle fait une énonciation de deux cas; eh bien! selon moi, toutes les erreurs de taxe, de quelque nature qu'elles soient, quelle qu'en soit la provenance, que ce soient des erreurs de tarification ou de prolongement de parcours, de mauvaise classification ou de fausse direction, de quelque nature qu'elles soient, je le répète, sont toujours des erreurs, et il faut qu'on puisse se faire restituer les paiements auxquelles elles ont donné lieu. Par conséquent, je crois dangereux d'introduire, dans la ré-

daction de l'article, une énonciation qui pourrait être considérée comme limitative et rendre difficile la restitution des autres taxes indûment perçues.

M. GATINEAU. L'orateur a raison; il faudrait retrancher le membre de phrase : « provenant d'erreurs de tarification ou d'allongement de parcours onéreux. »

M. ESNARD. On pourrait se contenter de mettre : « toutes les taxes indûment perçues. »

Je n'ajoute plus qu'un mot : quant à ce qui concerne les Compagnies qui sont chargées d'informer le destinataire et obligées de lui restituer directement, cette obligation est édictée dans les codes de certaines nations de l'Europe, et dès lors il existe une législation sur la matière qui impose aux Compagnies ce qu'on impose, par exemple, en matière d'objets perdus. C'est-à-dire que, lorsqu'une surtaxe a été perçue illégitimement, la Compagnie, pour pouvoir se l'approprier, doit l'avoir fait publier dans les journaux, comme on y publie les successions vacantes et les objets trouvés. Quand, à la suite de cette publication, il s'est écoulé un an sans réclamation, l'argent devient la propriété des Compagnies. Je crois qu'il faudrait ajouter quelques mots dans ce sens pour rendre obligatoire une certaine publicité. Si l'on n'impose pas une obligation expresse aux Compagnies, elles ne restitueront rien du tout.

UN MEMBRE. C'est une complication inutile.

M. LE PRÉSIDENT. Je pense que l'assemblée a bien compris la proposition de M. Esnard. La rédaction en sera très facile à faire; il n'y a pas d'équivoque possible. Si vous voulez en charger votre Bureau, nous vous la soumettrons tout à l'heure; ou bien, nous pourrions l'insérer d'office dans la proposition en discussion.

M. Wilson propose de rédiger le vœu de cette manière :

En cas d'applications irrégulières du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

UN MEMBRE. C'est la Convention de Berne.

M. LE PRÉSIDENT. C'est le texte qui a été arrêté à Berne; nous avons intérêt, je pense, à l'adopter; il est conforme à nos intentions.

M. JOLY-GAUTHIER. Je crois que la rédaction de la Commission doit être acceptée, parce que celle qui est proposée par M. Wilson est assez vague, tandis que le texte de la Commission est clair et qu'il embrasse toutes les erreurs possibles. Les mots : « erreurs de tarification » s'appliquent à toutes les erreurs de classification, de nomenclature, de direction, de tarifs, de clauses et de conditions; et si je vous en parle, c'est que j'ai quelque autorité pour vous dire que la rédaction de la Commission a été mûrement réfléchie. Avec le mot de tarification qui est dans ce texte, on embrasse toutes les espèces d'erreurs; car, pour des erreurs de calcul, c'est bon à dire à des enfants. Il est évident que 2 et 2 n'ont jamais fait 3, qu'ils font 4; mais, quant aux erreurs dans l'application des tarifs, il est impossible de les énumérer; il y en a de cent natures, qui se produisent tous les jours. Il faut que les Compagnies soient obli-

gées de restituer toutes les erreurs de tarification quelconques. Je maintiens donc la rédaction de notre Commission; car, pour celle de Berne, c'est un nid à procès.

M. LE PRÉSIDENT. M. Wilson n'insiste pas sur sa proposition? Je n'ai donc plus qu'à mettre aux voix celle que M. Joly vient de défendre.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. La difficulté ne porte pas sur le fait d'obliger les Compagnies à restituer ce qui aurait été perçu en trop. Il n'y a pas besoin de le dire, M. Gatineau le sait très bien; cela existe dans toutes les législations du monde. En disant cela, nous ne disons rien ou nous disons une naïveté. Pour exprimer une idée juste et saine, il faut dire que «nonobstant la réception et le paiement par le destinataire, le trop perçu sera restitué»; en effet les Compagnies, qui sont quelquefois très astucieuses, menées qu'elles sont par l'esprit de chicane, disent: Il y a un fait qui couvre tout: je me suis présenté avec la marchandise, vous avez payé, le contrat est définitif, il n'y a plus de compte à régler entre nous.

M. GATINEAU. Cela n'existe pas! (Réclamations.) La Compagnie qui dirait: Vous m'avez payé trop, vous n'avez pas le droit de répéter l'indû, cette Compagnie n'existe pas!

M. JOLY-GAUTHIER. Mais c'est ce qu'elles font toutes!

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. C'est la question au point de vue pratique.

M. DELBOY. Comme rapporteur, je demande la permission de prendre la parole sur cette question.

Nous ne nous opposons pas à des modifications de texte; seulement il ne faut pas qu'elles détruisent la portée de notre résolution et qu'elles la rendent inapplicable. L'honorable M. Ameline a très bien compris notre pensée. La répétition de l'indû, d'après le Code Napoléon, est de droit commun, vous le savez tous. Mais comment la difficulté se présente-t-elle? Justement dans le cas qu'a précisé l'honorable M. Ameline. C'est lorsque ce droit commun se trouve en présence de l'article 105 du Code de commerce. Cet article dit que «la réception des objets transportés et le paiement du prix par le destinataire éteignent toute action contre le voiturier». (C'est cela!) Pendant longtemps, on n'a appliqué cet article et les déchéances qu'il prononce contre les réclamations tardives d'un ayant droit que dans le cas d'avarie. Mais, en vertu d'une interprétation récente de l'article 105 du Code de commerce, émanée de la Cour de cassation, on a prétendu interdire aux ayants droit toute espèce de réclamation tendant à la répétition de l'indû en cas de taxe illégalement perçue. Eh bien! le commerce s'est insurgé, les tribunaux de commerce ont protesté, des procès ont été jugés; car, je demande pardon à M. Gatineau d'être ici en contradiction avec lui, il y a eu des procès sur cette question, et ils ont été nombreux. Nous ne voulons pas faire ici de chicanes...

M. ESNARD. Je pourrais citer, à cet égard, un arrêt tout récent de la Cour de Montpellier, et d'autres encore.

M. DELBOY. Les tribunaux de commerce ont donné raison aux réclamants; néanmoins la Cour de cassation interdirait aux intéressés, à l'avenir, s'il faut en croire les Compagnies de chemins de fer, le droit de réclamation en cas de taxes illégalement perçues, en leur opposant le texte formel de l'article 105. Je m'empresse de dire que, selon moi, le commerce est dans la vérité en protestant, parce que, lorsqu'on a fait le Code en 1807, on n'a prévu que les transports par roulage de terre ou par coches d'eau. Les difficultés qui se présentent aujourd'hui ne pouvaient pas naître à cette époque; l'expéditeur, dans son contrat, devait prévoir le prix à payer et le stipuler d'avance; l'application de l'article 105 était légitime pour décharger le voiturier; et, en effet, lorsque le destinataire avait reçu la marchandise et payé le prix, il y avait présomption qu'il l'avait vérifiée et acceptée, il n'avait plus rien à réclamer au transporteur. Mais, avec les chemins de fer, des difficultés nouvelles ont surgi. Il y a un millier de tarifs, et je ne suppose pas qu'un seul homme, si intelligent qu'il soit, même parmi les détaxeurs qui en font métier, puisse dire : Je connais les mille tarifs ! Il en est de même, et à plus forte raison, du public. Il est évident qu'en présence de l'ignorance où se trouve le public des conditions d'un millier de tarifs spéciaux, vouloir dire aux commerçants : Dès que vous aurez reçu et payé, vous ne pourrez plus réclamer contre les taxes illégalement perçues, c'est livrer le commerce à l'arbitraire des Compagnies. Je ne crois pas ici attaquer les Compagnies dans leur bonne foi; je n'ai pas mission pour cela; mais on sait que si leurs employés ne sont pas payés pour commettre des erreurs, du moins on ne les renvoie pas quand ils en commettent au détriment des expéditeurs. Eh bien ! puisqu'il y a eu des procès, il faut prévoir, dans votre résolution, la fausse application de l'article 105, et, par conséquent, il faut dire : « Nonobstant la réception des objets transportés et le paiement du prix par le destinataire, etc. »

Je demande donc qu'on ajoute, à la résolution de M. Wilson ou de la Commission, — ici, à la Commission, nous n'avons pas d'amour-propre d'auteur, — l'amendement de M. Ameline.

M. LE PRÉSIDENT. Le Bureau adopte l'amendement de M. Ameline, et il est d'avis de le greffer sur la rédaction du vœu qui a été préparé hier. Satisfaction sera ainsi donnée à la fois à MM. Joly-Gauthier et Ameline.

M. JOLY-GAUTHIER. Je demande que le mot de « tarification » soit maintenu; c'est un mot spécial.

M. LE PRÉSIDENT. Il est maintenu. Je vais relire le texte de la résolution amendée :

Nonobstant la réception de la marchandise et le paiement de la lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de restituer d'office les perceptions indues provenant d'erreurs de tarification ou d'allongements de parcours onéreux. La répétition de l'indû par l'ayant droit pourra être exercée suivant les règles du droit commun. (Très bien ! très bien !)

Je mets aux voix cette nouvelle rédaction.

(Le vote a lieu. — Le neuvième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Messieurs, notre ordre du jour est épuisé. Mais avant de nous séparer, j'ai à vous soumettre deux propositions : la première, qui, j'en suis sûr, est déjà dans vos cœurs, consiste à adresser un remerciement spécial aux deux rapporteurs des résolutions du Congrès, l'honorable M. de Seigneux et l'honorable M. Delboy.

L'honorable M. Delboy a étudié les questions avec un soin que vous avez pu juger. Quant à M. de Seigneux, il s'est dérangé, il est venu de Suisse ici, spécialement pour nous expliquer la Convention de Berne, à la rédaction de laquelle il avait pris une part assidue; sur cette Convention nous avions déjà des renseignements, mais nous n'en avions encore connaissance par aucun document officiel. Nous devons donc être très reconnaissants à M. de Seigneux d'avoir fait la lumière, au moment de notre Congrès, sur cette Convention; nous l'avons discutée avec beaucoup de soin; nous lui avons emprunté beaucoup de dispositions, nous en avons éliminé quelques autres, lorsque nous avons supposé que notre rédaction pourrait prévaloir sur celle de la Conférence de Berne. En tout cas, notre reconnaissance doit être grande pour M. de Seigneux.

Je propose en conséquence de voter à M. de Seigneux et à M. Delboy des remerciements spéciaux. (Applaudissements.)

La seconde proposition que j'ai à vous faire, Messieurs, consiste à compléter, par une dixième résolution, les neuf que nous avons déjà votées. Cette dixième résolution serait ainsi conçue :

Le Congrès invite son Bureau à transmettre ses résolutions à M. le Ministre du commerce et à M. le Ministre des travaux publics.

UN MEMBRE. Il faudrait ajouter le Ministre des affaires étrangères.

M. LE PRÉSIDENT. L'observation est parfaitement juste. Les résolutions seraient également adressées à M. le Ministre des affaires étrangères.

UN MEMBRE. Et aux Chambres de commerce.

M. LE PRÉSIDENT. Les Chambres de commerce n'ont rien à voir là-dessus. Je mets aux voix la dixième résolution.

(Le vote a lieu. — La dixième résolution est adoptée à l'unanimité.)

M. JOLY-GAUTHIER. Nous devrions voter aussi des remerciements au Bureau.

M. LE PRÉSIDENT. Je rappelle au Congrès que nous nous réunissons ce soir dans un banquet : la meilleure récompense qu'on puisse donner au Bureau, c'est d'y venir nombreux !

La séance est levée.

MM. C. AVÉROUS, directeur de la *Sauvegarde du Commerce*, et JOLY-GAUTHIER, directeur du Syndicat du commerce en matière de transports, ont déposé les deux documents ci-après, qui, se rattachant à la quatrième question du programme soumis à l'étude du Congrès, sont annexés au procès-verbal de la séance du jeudi 5 juillet 1878.

RÉPONSE

DE M. C. AVÉROUS, DIRECTEUR DE LA SAUVEGARDE DU COMMERCE, AUX QUESTIONS SOUMISES
AU CONGRÈS PAR MM. LES RAPPORTEURS DE LA QUATRIÈME QUESTION.

I. — DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL.

1° *Convient-il d'obliger les chemins de fer à transporter voyageurs et bagages par service direct, avec un seul billet ou une seule lettre de voiture sur le réseau des États contractants?*

Le seul moyen de faciliter et par suite d'augmenter la circulation sur les voies ferrées est incontestablement d'en simplifier les rouages. Or, il est certain que le voyageur qui va, par exemple, de Paris à Vienne est intéressé à n'avoir pas besoin de prendre un nouveau billet chaque fois qu'il quitte le réseau d'une Compagnie pour passer sur le réseau d'une autre Compagnie.

Si cela est vrai pour le voyageur, au point de vue du transport de sa personne, cela est vrai, à plus forte raison, pour le voyageur au point de vue du transport de ses bagages qu'il n'a pas à sa disposition et dont il serait obligé de prendre livraison à chaque changement de ligne et pour les confier à un nouveau réseau, et ainsi de suite.

Cela est vrai à bien plus forte raison encore pour l'expéditeur, au point de vue du transport des marchandises; car ce dernier ne voyage pas avec les objets qu'il a confiés au chemin de fer. Il faudrait donc qu'il eût, à chaque point de transit, un mandataire chargé de recevoir la marchandise d'une Compagnie, et de la faire expédier par une autre Compagnie.

2° *Lorsque l'expéditeur, dans son incompétence, se borne à demander, dans la lettre de voiture, le tarif le plus réduit, le chemin de fer est-il libre d'appliquer à son gré tel ou tel tarif spécial ou international?*

3° *A défaut de désignation de la voie à suivre, l'expéditeur aura-t-il droit à la voie la plus économique?*

Nous avons réuni ces deux questions, car elles nous paraissent d'une connexité qui les rend inséparables.

Ce qui attire notre principale attention, c'est l'incompétence de l'expéditeur; démontrer d'où elle provient, c'est répondre négativement à la première question posée et affirmativement à la deuxième.

En France, les tarifs de chemins de fer sont au nombre de plus de mille; ajoutons à ce nombre déjà considérable les tarifs des puissances étrangères, et nous arriverons à un chiffre très élevé. Nous possédons de plus près de deux cents gares ou points de transit allant d'une ligne sur une autre ou d'un réseau sur un autre; ajoutons encore à ce nombre les gares ou points de transit des Compagnies étrangères qui prennent part au Congrès international, et nous serons en présence d'un chiffre total bien plus élevé.

Qui peut se reconnaître dans un pareil dédale de tarifs et *via*? Nous répondons sans

hésiter : Personnel à moins d'en faire une étude et une industrie spéciales, et encore estimons-nous que les personnes de cette catégorie ne peuvent arriver à les connaître tous d'une manière précise. Si le temps nous l'eût permis, nous eussions soumis à l'examen du Congrès de nombreux exemples de marchandises diverses allant d'un même point à un autre même point, et pour lesquelles il existe plusieurs taxes différentes.

Il faut donc en déduire que si l'expéditeur a demandé sur sa lettre de voiture ou sur sa déclaration d'expédition l'application du tarif le plus réduit, les Compagnies sont tenues de le lui appliquer, c'est-à-dire de taxer au prix le moins cher le transport qu'on leur confie.

Il ne peut, du reste, en être autrement, si l'on songe que l'expéditeur ignore complètement les tarifs en vigueur sur chaque ligne tant intérieure qu'internationale, lorsque ces lignes ne font pas partie de son réseau, les tarifs n'étant affichés que sur les Compagnies où ils sont applicables.

En bonne justice, peut-on exiger qu'un négociant soit fixé sur une loi qui n'a jamais été portée à sa connaissance ?

Bien plus, si l'on reconnaissait au chemin de fer le droit de taxer, sans recours contre lui, la marchandise à tel ou tel tarif, soit spécial, soit international, le principe de l'égalité de taxe pour tous, fixé par l'article 48 de nos cahiers des charges, n'existerait plus, et on laisserait le champ bien libre à certaines suppositions sur un monopole qui, au lieu de servir d'une manière toute spéciale l'intérêt général, pourrait, suivant le caprice de ces employés taxateurs, faire payer, pour un même transport, à un négociant un prix plus élevé qu'à un autre négociant.

Selon nous, la demande du tarif le plus réduit donne droit à la taxe et à la voie la plus économique, cette dernière étant toujours obligatoire, même si l'expéditeur ne l'a pas demandée.

II. — EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

A qui faut-il reconnaître le droit de disposer de la marchandise en cours de transport ?

La Conférence de Berne réserve ce droit à l'expéditeur. Nous croyons que la question doit être résolue par une distinction.

Tant que l'expéditeur est possesseur du récépissé délivré par la Compagnie, il doit être regardé comme possesseur de la marchandise dont le récépissé est le titre représentatif.

Du moment, au contraire, où le récépissé a passé des mains de l'expéditeur dans les mains du destinataire, ce dernier doit être regardé comme en possession de la marchandise elle-même.

S'il en est ainsi, dans le premier cas le droit de disposer de la marchandise appartiendra à l'expéditeur ; dans le second cas, au contraire, il appartiendra au destinataire.

III. — ACTION EN INDEMNITÉ ET COMPÉTENCE.

1° A qui appartiendra l'action ? Est-ce à celui qui a droit de disposer de la marchandise ?

La réponse à cette question sera tout naturellement la conséquence de celle que nous avons faite à la question précédente.

Si le droit de disposer de la marchandise appartient exclusivement à celui qui tient en mains le récépissé, il est tout naturel d'admettre que celui-là seul aussi aura le droit d'intenter l'action.

En effet, c'est à lui, propriétaire de la marchandise, que la Compagnie cause un préjudice en n'exécutant pas fidèlement les conditions de transport.

Peut-être dira-t-on que la Compagnie, n'ayant traité qu'avec l'expéditeur, elle ne peut être soumise à un recours que de la part de ce dernier ; mais à cela il est facile de

répondre qu'en disposant, au profit du destinataire du récépissé de la marchandise, l'expéditeur a mis ce dernier en ses lieu et place vis-à-vis de la Compagnie.

On sait, du reste, que, sous le régime français, l'action appartient indistinctement à l'expéditeur et au destinataire.

2° *Contre qui l'action peut-elle être intentée? Contre le chemin de fer expéditeur ou contre le chemin de fer destinataire?*

3° *Le tribunal compétent sera-t-il celui du défendeur assigné?*

Ces deux questions se lient intimement. D'après le projet suisse, le tribunal compétent et la loi applicable sont le tribunal et la loi du chemin de fer expéditeur ou ceux du chemin de fer destinataire, suivant que l'action est intentée par l'expéditeur ou par le destinataire. D'après le projet allemand, les deux administrations expéditrice ou destinataire sont toutes les deux actionnables au choix du demandeur, quel qu'il soit. Ce dernier système a été adopté par la Conférence de Berne qui propose d'autoriser, en outre, le droit d'action contre un troisième chemin de fer, celui sur le réseau duquel le dommage a été causé. Ce dernier système nous paraît le seul admissible, car chaque Compagnie, en recevant la marchandise, se substitue aux obligations du chemin de fer expéditeur et contracte implicitement, vis-à-vis du propriétaire de la marchandise, l'obligation d'en effectuer le transport suivant les conditions prévues par les parties. Il est donc juste que le demandeur, quel qu'il soit, puisse assigner indifféremment le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou le chemin de fer sur le réseau duquel le dommage aura été causé.

Le tribunal compétent sera nécessairement celui qui aura juridiction pour statuer sur les actions entamées contre la Compagnie défenderesse quelle qu'elle soit.

IV. — CONDITIONS, ÉTENDUE, RESTRICTIONS DE LA RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER.

1° *L'indemnité sera-t-elle évaluée en raison de la valeur commerciale usuelle de l'objet perdu ou avarié?*

Cette question nous paraît difficilement pouvoir être résolue par la loi; c'est là surtout une question du domaine de la jurisprudence. En effet, les chemins de fer transportent des objets de toute nature. Sans doute, il est des marchandises dont la valeur commerciale ou vénale se détermine par les cours. Mais il est des objets qui n'ont pas de cours commercial, dont la valeur particulière a nécessairement besoin d'être arbitrée par les tribunaux.

D'ailleurs, la réponse à la question posée ne pourrait s'appliquer qu'en cas de perte complète; elle ne serait d'aucune utilité en cas d'avarie ou de retard.

Nous pensons donc qu'il vaut mieux laisser ce point à l'appréciation des tribunaux. Si l'on croyait nécessaire de poser un principe, il faudrait établir la règle générale que la Compagnie est responsable de la perte éprouvée sur la valeur de la chose elle-même et du bénéfice dont le réclamant établira avoir été privé par le fait de la Compagnie.

2° *En quoi le tarif spécial peut-il modifier les droits et la responsabilité des chemins de fer?*

Le tarif spécial peut modifier la situation des Compagnies, en ce sens qu'il leur accorde un délai plus long pour le transport moyennant une réduction de prix. En effet, il y a là une convention parfaitement licite, dans laquelle chacune des parties contractantes trouve un avantage correspondant à la concession faite par lui.

Les Compagnies ont soutenu que le tarif spécial avait pour résultat de les exonérer de toute responsabilité; les tribunaux ont bien heureusement repoussé cette argumentation fantaisiste; la Cour de cassation a décidé que la Compagnie restait responsable de ses fautes, mais elle a jugé en même temps que, par dérogation au principe de la

loi spéciale sur les transports, c'était à celui qui réclamait une indemnité à prouver, dans ce cas, la faute de la Compagnie. Une telle jurisprudence rend absolument illusoire la responsabilité du transporteur, car l'expéditeur ne suit pas sa marchandise, il n'a pas le droit d'entrer dans les gares pour s'assurer si la Compagnie y apporte les soins nécessaires ; il lui est donc absolument impossible de savoir où s'est passé le fait qui lui cause préjudice.

Nous ajouterons que, d'après les articles 1928 et 1992 du Code civil, le dépositaire et le mandataire, même non salariés, sont responsables de leurs fautes ; et ne serait-il pas étrange de voir prononcer l'irresponsabilité de la Compagnie qui fait, en se chargeant du transport, un acte de spéculation commerciale ?

V. — DÉCHÉANCES ET PRESCRIPTIONS.

1° *Y aura-t-il déchéance, après la réception des objets transportés et le paiement du prix par le destinataire, même si le prix payé n'était pas légalement dû ?*

2° *Y aura-t-il déchéance opposable à l'action, s'il y a eu dol ou faute grave des transporteurs ?*

Les transports de marchandises peuvent donner lieu, de la part des destinataires, à deux sortes de réclamations : réclamations pour avaries causées pendant le trajet aux objets transportés ; réclamations pour retard ou pour erreurs sur les frais de transport.

En ce qui touche les déchéances, il nous paraît certain que lorsque le destinataire a reçu la marchandise et payé le prix de transport, il ne peut introduire valablement une action contre le transporteur pour cause d'avaries ; le droit qu'il a de vérifier, au moment de leur réception, l'état extérieur et intérieur de ses colis s'y oppose. Au sujet des retards et des sommes perçues en trop dans les frais de transport, il ne saurait en être de même ; ici, l'action doit incontestablement être toujours recevable ; dans ces deux cas, il ne peut y avoir vérification au moment de la réception des marchandises en raison de l'incompétence du destinataire aussi bien, du reste, que de l'expéditeur, incompétence dont nous avons donné les motifs dans notre réponse au deuxième alinéa de la première question.

Le Congrès doit nettement affirmer ce principe ; c'est pour lui un devoir d'autant plus impérieux qu'en France, on le sait, les Compagnies ont depuis quelques années la prétention de faire couvrir par la loi de 1807 toutes les fautes commises par leurs nombreux agents de tous ordres au préjudice du commerce et de l'industrie.

La législation qui régit les transports date, est-il besoin de le rappeler, d'une époque antérieure à la création des chemins de fer ; cette loi protectrice des faibles voituriers est devenue un instrument redoutable dans les mains des quelques personnalités qui détiennent aujourd'hui le transport national. Celles-ci se servent, et c'est un des premiers points qui frappent dans cette question de déchéance, d'un article 105 du Code de commerce qui ne pouvait avoir pour but (on l'a rédigé en 1807) de régler les rapports entre les Compagnies de chemins de fer et les expéditeurs ou les destinataires : les conditions de transport prévues par le Code de commerce ne ressemblaient nullement aux conditions de transport par chemins de fer ; c'est cependant en s'appuyant sur lui que les Compagnies prétendent couvrir les erreurs de leurs agents. L'article 105 avait été édicté pour le cas où il y avait une bonne lettre de voiture dressée et signée par l'expéditeur ou le commissionnaire expéditeur et sur laquelle étaient inscrits les conditions et le prix du transport. Y a-t-il, en matière de transport par chemins de fer, de bonnes lettres de voiture ? Il n'y a absolument qu'un récépissé délivré par la Compagnie et rédigé par elle, suivant son bon plaisir ; ce n'est donc pas là un titre constituant, comme la lettre de voiture, un contrat synallagmatique dans lequel sont énoncées les conditions arrêtées entre les parties contractantes. Et on ne pourrait con-

sidérer le récépissé comme tel; alors même qu'il contiendrait toutes les énonciations renfermées, aux termes de l'article 102 du Code de commerce, dans la lettre de voiture, puisqu'il n'émane que d'une des parties contractantes. Nous allons plus loin, nous soutenons que le récépissé ne formerait pas encore contrat, fût-il, contre les habitudes invariablement reçues, signé par l'expéditeur; et cela parce que le contrat des transports par chemins de fer étant, relativement au prix, constitué par la loi, ne peut l'être par des conventions entre l'expéditeur et le transporteur.

Nous avons donc le droit de dire que l'article 105 du Code de commerce, eût-il, dans l'esprit de ses rédacteurs, été applicable au trop perçu par un voiturier ordinaire, ne saurait l'être au trop perçu par une Compagnie de chemin de fer. Mais il serait facile de démontrer qu'il n'a jamais été, ni dans son texte, ni dans son esprit, applicable au cas de réclamation pour perception exagérée de la part du transporteur. Il nous suffirait pour cela de passer en revue les travaux du rapporteur de la loi du 10 septembre 1807 (Code de commerce) et l'ordonnance de 1681, dont les principes furent reproduits dans la loi nouvelle.

Du reste, en tout état de cause, il n'y aurait aucun inconvénient à préciser par une disposition nette et formelle la portée limitative de l'article 105 au moment où interviendrait une législation internationale. Cela serait d'autant plus opportun que la question paraît aujourd'hui pouvoir, contre toute attente, faire l'objet d'une difficulté, et que la solution combattue par nous causerait le plus grave préjudice au commerce. Chacun sait, en effet, combien les tarifs des chemins de fer sont nombreux et, en même temps, peu intelligibles pour le commerce, voire même quelquefois pour les employés chargés d'en faire l'application. Il est donc absolument impossible, soit à l'expéditeur, soit au destinataire, de s'assurer immédiatement si les tarifs ont été régulièrement appliqués. Avec le système soutenu par les Compagnies, le destinataire serait obligé de payer le prix du transport pour recevoir la marchandise et, du moment où il aurait reçu celle-ci, il serait déchu du droit d'élever aucune contestation au sujet du prix perçu. Une telle conséquence serait par trop inique pour pouvoir être admise un instant. L'injustice serait d'autant plus criante que, le destinataire ne pouvant pas se plaindre d'avoir trop payé, car on lui opposerait l'article 105 du Code de commerce, la Compagnie qui se serait trompée à son propre préjudice aurait le droit de faire rectifier l'erreur; en effet, elle soutiendrait victorieusement que si l'article 105 interdit toute action de la part de l'expéditeur contre le voiturier, il n'interdit pas l'action du voiturier contre l'expéditeur.

Ces prétentions exorbitantes ont, avec raison, frappé les membres du Comité d'organisation; de là est sortie cette question de déchéance, sur laquelle nous appelons toute l'attention des hommes aussi éclairés qu'indépendants qui sont à la tête de ce Congrès. Il est urgent, indispensable même, de fixer la législation et de la mettre en rapport avec les progrès accomplis jusqu'à ce jour en matière de transports par voie ferrée. En conséquence, nous nous permettons de soumettre aux résolutions du Congrès la réponse suivante au cinquième paragraphe (déchéances et prescriptions) de la quatrième question :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix par le destinataire éteignent seulement l'action pour avaries causées à la marchandise dans le cours du trajet. »

VI. — RECOURS DES CHEMINS DE FER LES UNS CONTRE LES AUTRES.

1° *Le tribunal compétent sera-t-il celui qui est saisi de l'action principale?*

Il nous paraît incontestable que cette question doit être résolue affirmativement. Il y a un intérêt sérieux à ce que les différentes contestations soulevées au sujet du même transport entre l'expéditeur ou le destinataire et la première Compagnie, et successive-

ment entre les différentes Compagnies qui se sont substituées les unes aux autres, soient jugées par un seul et même tribunal.

S'il en était autrement, des décisions contradictoires pourraient être rendues sur des mêmes faits et, par suite, le demandeur en garantie, condamné vis-à-vis du demandeur principal, pourra voir rejeter sa demande vis-à-vis du défendeur en garantie.

2° *En cas de refus de la marchandise ou d'avaries, les expertises seront-elles faites d'après des règles uniformes ?*

Cette question nous semble également devoir être résolue affirmativement. Si les expertises pouvaient être faites d'après des règles différentes, il n'y aurait aucune garantie pour le demandeur qui aurait à réclamer la réparation du préjudice réellement éprouvé : le sort de sa demande dépendrait du lieu où se serait produit le fait cause du procès, ce qui ne serait pas juste.

3° *Le jugement définitif d'un tribunal compétent sera-t-il exécutoire sans autres formalités dans tout le territoire des pays signataires de la Convention ?*

D'après l'article 2123 du Code civil, les jugements rendus en pays étranger ne sont exécutoires en France qu'autant qu'ils ont été déclarés tels par un tribunal français ; dans ce cas, il y a lieu par les tribunaux français à révision du jugement rendu par le tribunal étranger, c'est-à-dire que le tribunal français est maître de rendre une décision contraire à celle du tribunal étranger. Il en est différemment lorsqu'il existe un traité obligeant le tribunal français à rendre exécutoire en France le jugement rendu par un tribunal étranger, à la seule condition que la loi internationale ait été respectée.

Si le jugement définitif d'un tribunal étranger et compétent ne devait pas être exécutoire sans autres formalités dans tout le territoire des pays signataires de la Convention, ce jugement n'aurait aucune valeur pour celui qui l'aurait obtenu, suivant qu'il existerait ou n'existerait pas de traité entre la France et le pays où il aurait été rendu. Pour obvier à tous ces inconvénients, il serait indispensable qu'il existât une loi internationale au sujet des transports par voie ferrée régissant les pays contractants.

VII. — TRANSPORT DES VOYAGEURS ET BAGAGES.

1° *Quelle sera l'étendue de la responsabilité des chemins de fer ?*

Nous pensons que cette question doit être résolue suivant les principes que nous avons énoncés dans la réponse à la première question du paragraphe 4 du Questionnaire.

Si le voyageur est un simple particulier voyageant pour son plaisir, il n'aura le droit de réclamer que le préjudice réel et matériel qu'il aura éprouvé par la faute de la Compagnie. Si, au contraire, il s'agit d'un commerçant ou d'un individu voyageant pour des affaires personnelles, ce voyageur aura droit non seulement à la perte qu'il aura éprouvée, mais encore au gain dont il aura été privé.

2° *Le porteur du récépissé des bagages aura-t-il le droit d'action, soit contre le chemin de fer expéditeur, soit contre le chemin de fer destinataire ?*

Nous ne pouvons, pour répondre à cette question, que répéter ce que nous avons dit au sujet de la seconde question du paragraphe 3 du Questionnaire.

Le voyageur doit, suivant nous, avoir le droit d'attaquer, soit le chemin de fer expéditeur, soit le chemin de fer destinataire, soit la Compagnie sur le réseau de laquelle s'est produit le fait cause du préjudice.

Les chemins de fer étant un des plus grands éléments de la prospérité publique, ils ont du reste été créés dans ce but, il importe que l'on prenne envers eux tous les moyens légaux possibles pour que les administrateurs qui sont à leur tête sachent bien

et ne perdent jamais de vue que le monopole des transports leur a été concédé, non pour le bénéfice privé de quelques capitalistes, mais pour le bien-être général.

Les Compagnies étant assez puissantes pour se défendre elles-mêmes et faire triompher leurs projets, le Congrès doit donc examiner les questions qui lui sont soumises d'abord au point de vue de l'intérêt commercial, en second lieu seulement au point de vue des rapports des Compagnies entre elles.

CONTRE-PROJET

D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE POUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER, *OPPOSÉ AU PROJET ALLEMAND DÉLIBÉRÉ AUX CONFÉRENCES DE BERNE, EN MAI 1878, ET SOUMIS AU CONGRÈS INTERNATIONAL TENU À L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1878, PAR M. JOLY-GAUTIER, DIRECTEUR DU SYNDICAT DU COMMERCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS.*

PREMIÈRE PARTIE.

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU TRANSPORT INTERNATIONAL.

ARTICLE PREMIER. Les Administrations et les Compagnies de chemins de fer d'État ou autres, qui ont reçu le monopole des transports, ont des devoirs à remplir envers le public.

Elles ont l'obligation d'effectuer le transport indistinctement, sans aucune faveur, avec soin, exactitude, célérité, aux tarifs les moins onéreux et constamment par la voie la plus économique.

Elles doivent aussi recueillir les réclamations et les résoudre sans délai, avec un large esprit d'équité tendant à satisfaire les réclamants.

CONDITIONS DU TRANSPORT.

ART. 2. La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises passant du territoire de l'un des États contractants dans le territoire d'un autre État.

Les chemins de fer contractants, constitués en monopole, sont obligés de transporter, avec continuité, les marchandises que veut expédier le public.

Toutefois celles ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube et celles d'une dimension exceptionnelle subissent une majoration variant du quart à la moitié de la taxe à laquelle elles ressortent.

Toute expédition par wagon complet sera faite sans déchargement et jusqu'à destination, chaque fois que les nécessités de la douane et la largeur de la voie ne s'y opposeront pas.

Les Administrations devront se pourvoir du matériel nécessaire ou se l'emprunter.

Les matières inflammables ou explosibles, ainsi désignées par l'autorité supérieure des États, ne seront acceptées au transport que sous un emballage spécial et défini d'avance.

Les lingots d'or, d'argent et de métal précieux, les perles fines, diamants et autres objets précieux, les transports funèbres ne seront expédiés qu'en grande vitesse.

Pourront ne pas être acceptées au transport international les marchandises d'un des États contractants dont l'importation ou l'exportation serait suspendue.

Les objets ou marchandises que transportent les administrations des postes ne sont pas soumis à la présente Convention.

VALEUR DE LA LETTRE DE VOITURE. — RÉCÉPISSÉS.

ART. 3. Les feuilles de transport dénommées *lettres de voiture* dans les États contractants et les *récépissés français* n'ont pas la valeur d'un contrat synallagmatique en ce qui concerne le *prix total du transport international*; ces feuilles, libellées par les gares en service ou par l'expéditeur, n'ont que la valeur d'une facture de transport toujours revisable, soit en répétition de l'indû par l'ayant droit, soit en l'insuffisance de taxe de la part d'un chemin de fer contractant.

Aucune contrainte ni aucune formule sacramentelles ne peuvent être imposées à l'expéditeur pour la rédaction de sa déclaration. Il reste maître de ses énonciations, et si, dans son incompetence à désigner les tarifs ou à discerner la voie à suivre à travers les réseaux de l'Europe, il se borne à écrire sur la lettre de voiture ou déclaration : *Tarif réduit, voie la plus économique*, sa volonté sera respectée.

ART. 4. Toute expédition internationale sera accompagnée d'une lettre de voiture ouverte ou d'un récépissé énonçant.....

ART. 5. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications exprimées dans sa déclaration; mais si le chemin de fer élève un doute, le contenu des colis ne doit être examiné qu'à la gare de départ, en présence de l'expéditeur, ou à la gare d'arrivée, en présence du destinataire.

La violation des colis en cours de route et le trouble apporté dans l'emballage sont susceptibles de dommages-intérêts.

FORMALITÉS DE DOUANE ET D'OCTROI.

ART. 6. L'expéditeur et la gare expéditrice sont tenus de joindre à la lettre de voiture ouverte ou au récépissé les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités en douane et d'octroi.

Pour remplir ces formalités, l'expéditeur a toujours le choix entre un intermédiaire et le chemin de fer.

S'il n'a pas désigné d'intermédiaire en douane, le chemin de fer sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même, aux mieux des intérêts du public.

Le destinataire a aussi le droit de remplir lesdites formalités de douane ou d'octroi, à moins que l'expéditeur n'en ait autrement disposé.

TARIFICATION.

ART. 7. Tout expéditeur a droit à la taxe la plus réduite des tarifs spéciaux ou communs des Compagnies concourant au transport international.

Les tarifs généraux ne seront appliqués qu'à défaut d'autres tarifs, à moins que l'expéditeur en fasse la demande expresse.

Les prix de transport seront appliqués conformément aux tarifs en vigueur dont les exemplaires officiels seront mis dans les gares constamment à la disposition du public.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix, est formellement interdit et nul de plein droit. La Compagnie contrevenante sera passible des peines portées à l'article 22 de la présente Convention.

Par dérogation aux tarifs en vigueur dans les États contractants, le délai de toute expédition internationale, en petite vitesse, est fixé à un jour par fraction indivisible de 200 kilomètres.

Les gares appliqueront toujours les tarifs les plus avantageux pour le public avec

soudure, soit en prenant le prix des tarifs internationaux, soit en prenant les tarifs généraux, spéciaux ou communs soudés avec les tarifs généraux.

ART. 8. Les expéditions de ou pour une gare non dénommée comprise entre deux gares dénommées jouiront du prix de transport total, en payant pour la distance entière depuis la dernière gare dénommée située avant le lieu de départ, jusqu'à la première gare dénommée située après le lieu de destination, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que d'autres taxes.

ART. 9. En cas d'erreurs quelconques dans la tarification ou d'application du tarif le plus cher, lorsque le tarif le plus réduit était praticable, ou en cas d'allongement kilométrique onéreux, etc., il y a lieu à répétition de l'indû. La surtaxe sera remboursée à l'ayant droit ou à son fondé de pouvoirs par voie de réclamation.

ART. 10. Les chemins de fer ne pourront percevoir aucune somme en sus des taxes officielles et frais adhérents aux transports, mais les débours leur seront remboursés.

L'expéditeur ne pourra grever d'un débours le transport que jusqu'à concurrence de son prix et de celui de la marchandise. Quant au remboursement à réclamer du destinataire, l'administration contractante ne sera tenue de le payer que lorsque le destinataire l'aura soldé. Toutefois, si trente jours après l'expiration des délais réglementaires du transport, elle refusait paiement, l'expéditeur pourra la contraindre par les voies de droit, avec dommages-intérêts.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer contractant en sera responsable, ainsi que de tous dommages-intérêts pour retard.

DU DROIT DE DISPOSER DE LA MARCHANDISE EN COURS DE ROUTE
OU ARRIVÉE EN GARE DESTINATAIRE ET DE SA RÉCEPTION.

ART. 11. L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant de la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit encore en la faisant livrer au lieu de destination.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare d'expédition, qui ne peut s'y refuser à peine de dommages-intérêts.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, elle a été remise au destinataire; en ce cas, la station désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Le droit de l'expéditeur cesse encore lorsqu'il s'est dessaisi du duplicata de la lettre de voiture ou du récépissé en faveur du destinataire. Ce dernier, porteur de l'une de ces pièces, est subrogé aux droits énumérés-ci-dessus.

ART. 12. La réception de la marchandise oblige le destinataire à payer le montant des débours résultant du transport, pourvu que le chemin de fer en justifie.

ART. 13. Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou cas fortuit, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé; il lui sera facultatif de demander le retour des colis à demi-tarif, ou d'indiquer une réexpédition.

Dans le premier cas, il fera rompre charge, sauf à payer les frais et la taxe proportionnelle à la distance parcourue, excepté si l'interruption est du fait des chemins de fer contractants.

Il n'est dû aucuns frais de magasinage en cours de route, ni pendant l'interruption forcée du transport, ni pendant le séjour de la marchandise retenue dans les gares à cause des cas fortuits ou de force majeure.

ART. 14. Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, en livrant, le recouvrement des frais de transport et de douane, des débours, du remboursement et autres frais.

Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés, auxquels il doit compter leur part, même s'il délivre sa marchandise sans avoir opéré les recouvrements, sauf recours contre le destinataire.

S'il y a des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit, en aucun cas, retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

ART. 15. Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste. Ces droits subsistent aussi longtemps qu'elle est entre ses mains ou entre celles d'un tiers qui la détient pour lui.

Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

PERTE TOTALE OU PARTIELLE. — AVARIES. — RETARDS. — RESPONSABILITÉ
DU CHEMIN DE FER; SA SANCTION.

ART. 16. Les chemins de fer contractants sont responsables des fautes de leur agents, quels que soient leurs titres, ainsi que des accidents et de tous autres faits résultant du transport international.

Ils ne peuvent décliner la responsabilité que s'ils prouvent que la faute incombe à l'expéditeur ou à des tiers.

Il leur est défendu d'introduire dans les tarifs des clauses de non-responsabilité annulant les dispositions du droit commun.

ART. 17. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou d'avaries graves survenues en cours de route, les Compagnies sont tenues de faire aussitôt une enquête et d'en communiquer le résultat à tous les intéressés au transport. Elles procéderont à la recherche de la cause et à la date à laquelle remonte la perte totale ou partielle.

Au besoin, l'affaire sera soumise à des experts jurés ou nommés d'office. En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise à l'arrivée en gare de livraison.

ART. 18. La marchandise est déclarée perdue à la fin du trentième jour après l'expiration des délais réglementaires de l'arrivée en gare, sans que l'ayant droit ait à fournir d'autre preuve.

L'indemnité pour la perte totale ou partielle sera calculée d'après le prix courant de marchandise de même nature et qualité au lieu et à la date où la livraison aurait dû s'effectuer; ou bien, à dire d'experts, au choix de l'ayant droit qui pourra, en outre, obtenir des dommages-intérêts selon le dommage causé.

Les droits de douane, le prix de transport et autres frais qui auraient pu être réclamés si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité.

ART. 19. Les chemins de fer contractants sont responsables des avaries en général, causées par déraillement, manœuvres en gare, chocs ou tous accidents survenus en cours de transport, même en transbordant animaux et marchandises.

Est considérée comme avarie la gelée dont serait atteinte une marchandise arrivée en retard.

Le fait d'avoir pris livraison de la marchandise en bon état des mains de l'expéditeur, de l'avoir chargée sur wagon, crée aux chemins de fer le devoir de la remettre en bon état à l'ayant droit.

Pour les cas d'avaries, le destinataire ou l'expéditeur dessaisi de la marchandise n'ont aucune preuve à faire.

Toutefois, si la gare expéditrice reconnaît que l'emballage est défectueux et que l'expéditeur persiste, ce dernier ne peut lui refuser une décharge de responsabilité s'appliquant au vice d'emballage; elle suit la feuille de route pour être représentée au destinataire.

Si, malgré cela, l'avarie provient du chemin de fer et non du vice d'emballage constaté, l'Administration reste toujours responsable.

ART. 20. Les Administrations ne sont pas responsables :

- 1° De la force majeure ou du vice propre de la chose;
- 2° Des accidents de température subis par la marchandise chargée sur wagons découverts, mais arrivés dans les délais réglementaires;
- 3° Des avaries survenues en cours du chargement ou du déchargement, lorsque ces opérations sont faites par l'expéditeur ou le destinataire, alors même que les employés de la Compagnie y prêteraient complaisamment la main.

DÉLAIS RÉGLEMENTAIRES DU TRANSPORT.

ART. 21. Les délais du transport ne pourront dépasser les maxima suivants :

Grande vitesse. — 1° Délai d'expédition, six heures avant le départ du premier train; 2° délai de transport par fraction indivisible de 500 kilomètres, un jour.

Petite vitesse. — 1° Délai d'expédition, y compris celui de la remise et des écritures, deux jours; 2° délai de transport par fractions indivisibles de 200 kilomètres, un jour.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un autre réseau voisin, les délais de transport seront calculés d'après la distance totale entre la gare de départ et la gare destinataire, tandis que le délai d'expédition n'entre en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre de réseaux parcourus.

Un délai supplémentaire de deux jours est accordé lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont.

Il ne pourra être introduit dans les tarifs internationaux de petite vitesse de délais supplémentaires en faveur des Administrations contractantes de plus de cinq à dix jours pour la totalité du parcours.

Les tarifs de grande vitesse n'ont pas de délais supplémentaires, sauf le cas prévu au cinquième paragraphe.

RETARDS.

Les chemins de fer contractants sont solidairement responsables du retard apporté aux expéditions en grande et petite vitesse qui ont excédé les délais réglementaires.

Grande vitesse. — *Denrées, animaux, etc.* — Pour un retard de six heures, le destinataire a droit à l'indemnité du tiers du transport; de six à douze heures, la moitié, sans préjudice de dommages-intérêts, lors même que le chemin de fer abandonnerait la totalité du transport.

Petite vitesse, marchandises en général. — Pour retard de un à trois jours, le tiers du transport; de trois à cinq jours, la moitié; retard dépassant cinq jours, la totalité, sans préjudice de dommages-intérêts à l'ayant droit.

SANCTION DE RESPONSABILITÉ.

ART. 22. Il est expressément défendu aux Administrations d'État et aux Compagnies privées de faire aucun traité particulier ou une bonification secrète sur les prix des tarifs ;

De relever les taxes des tarifs ou de les majorer sans l'approbation de tous les États contractants et sous les garanties de publicité pour le public ;

D'apporter des variations dans le nombre des distances kilométriques officiellement établies ;

De proposer dans les tarifs des clauses contraires au droit commun ;

D'en dénaturer les clauses et d'en faire varier l'application par des ordres secrets ou des circulaires de service intérieur ;

De fausser par interprétation le texte de la présente Convention par des ordres secrets ou autrement ;

De refuser de substituer à un tarif onéreux un tarif plus réduit, lorsque l'expéditeur a voulu ce dernier, ainsi que de prescrire des ordres en ce sens à leurs agents ;

De se concerter pour perpétrer ces contraventions et délits, et de se mettre en rébellion contre la légalité, en incitant les agents à refuser au public les restitutions légitimes.

ART. 23. Sont punis d'une amende de 1,000 francs à 10,000 francs, etc., d'un emprisonnement de six jours à un an, les agents, quel que soit leur grade, qui contreviendraient à ces défenses ou qui se rendraient coupables de dol et autres délits en matière de transport à l'égard du public ou des Administrations contractantes, ainsi que les chefs supérieurs qui se concerteraient ou donneraient des ordres à cet effet.

Les tribunaux ne devront pas appliquer l'une des deux pénalités sans l'autre.

RÉCLAMATIONS ET ACTIONS DU PUBLIC. — PRESCRIPTIONS.

ART. 24. Les réclamations et actions qui naissent de l'exécution du transport international n'appartiennent qu'à l'expéditeur ou au destinataire, ou à leur fondé de pouvoirs.

ART. 25. Le chemin de fer de la gare de départ est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à livraison. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec les documents du transport international, participe à ce transport et s'oblige à l'exécuter.

L'action fondée sur l'inexécution des clauses ou sur un dommage quelconque, ou sous la forme reconventionnelle ou en exception, pourra être intentée par l'ayant droit contre le chemin de fer expéditeur ou la Compagnie destinataire, à son choix. L'action ne sera intentée que devant un tribunal dans le ressort duquel le chemin de fer actionné aura, d'après la législation du pays, un domicile. Les actes extrajudiciaires seront signifiés à une gare quelconque de la Compagnie.

Une fois l'action intentée, le droit d'option reste encore entier à l'ayant droit pourvu qu'aucun jugement n'ait été rendu.

ART. 26. Le payement du prix de transport et autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise, avec ou sans réserves, n'engagent aucune action contre les chemins de fer contractants.

ART. 27. Pour les erreurs de tarifications quelconques faites par les gares, pour celles résultant d'un tarif plus élevé appliqué à tort malgré la volonté de l'expéditeur, pour les allongements kilométriques onéreux, enfin pour toutes les substitutions de taxes lé-

gittimes dont les vérifications infiniment compliquées intéressent l'ayant droit, la réclamation suit la règle de droit commun.

Les allongements kilométriques infligés sciemment ou non au transport sont susceptibles en outre de dommages-intérêts.

S'il s'agit d'un dol ou d'un délit quelconque prévus à l'article 22 et commis par un agent de chemin de fer, l'action en dommages-intérêts est prescrite après cinq ans.

Les actions en indemnité ou exceptions pour perte partielle de la marchandise, avarie, retard dans la livraison, sont prescrites par un an, si des réserves ont été faites.

La prescription court à partir du jour de la livraison en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise ; elle court du jour où expire le délai de livraison en cas de perte totale de la marchandise ou du retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite par l'ayant droit à l'une des Administrations contractantes.

Si l'Administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps à l'ayant cause les pièces remises à l'appui, une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces.

Art. 28. Afin que le public ait sous les yeux les devoirs et les droits que lui confèrent la présente Convention internationale, elle sera publiée et affichée dans les gares et dans les bureaux de contrôle.

L'affichage sera permanent.

Toute contravention constatée par un acte extrajudiciaire sera passible d'une amende de 1,000 francs.

DEUXIÈME PARTIE.

DU RECOURS AUX TRIBUNAUX ENTRE CHEMINS DE FER PARTICIPANT AU TRANSPORT INTERNATIONAL, ETC.

Nous croyons qu'une Convention relative au transport international, de même qu'une loi réglant les intérêts d'un transport national par chemins de fer, ont leur division nécessaire en deux parties : celle concernant les droits et les devoirs du public pour lequel l'institution est établie, et celle concernant les intérêts des Compagnies entre elles. Nous avons donc maintenu cette indispensable séparation, sans laquelle tout est confusion et injustice comme dans le projet de Berne.

Mais nous nous garderons bien d'indiquer aucune des dispositions que comporterait cette seconde partie, les Administrations d'État et les Compagnies d'actionnaires étant d'assez grandes personnes pour débattre leurs intérêts. Du reste, leurs rapports et l'usage ont établi en quelque sorte déjà des règles qui, sans être rassemblées, sont chaque jour observées.

Restons-en là ; mais du moins élevons une protestation énergique, dans l'intérêt du développement du commerce français et la sécurité internationale, contre la mise en pratique du règlement de Berlin de 1874, transfusé dans les articles du projet de Berne.

ORDRE DU JOUR
DE LA SÉANCE DU VENDREDI 26 JUILLET 1878.

CINQUIÈME QUESTION.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — FLEUVES, RIVIÈRES. — EXTENSION ET RACCORDEMENTS
DES CANAUX. — CONCORDANCE DES CHÔMAGES AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

Rapporteurs : MM. COTARD, ingénieur; D'ARTOIS, secrétaire du Syndicat de la marine intérieure; DELBOY, conseiller général de la Gironde; DELIGNY, conseiller municipal de Paris.

EXPOSÉ SOMMAIRE PRÉSENTÉ PAR MM. LES RAPPORTEURS.

QUELLES SONT LES CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ QUE DOIVENT REMPLIR LES CANAUX ?

Un des plus graves défauts à signaler dans l'état actuel des canaux de navigation, c'est le manque d'uniformité de leurs tirants d'eau et des dimensions de leurs écluses.

En France, les tirants d'eau descendent, pour certains canaux, jusqu'à 50 centimètres et quelquefois au-dessous. Les écluses présentent des variations de plus de 25 mètres de longueur et de 4 mètres dans leurs largeurs.

Cette diversité des types n'existe pas seulement d'un canal à un autre, mais sur la même artère et sur les cours d'eau canalisés.

Elle a pour conséquence d'obliger la batellerie à des ruptures de charges incessantes, à des transbordements nombreux et à des limitations de tonnage qui détruisent toute l'économie des longs cours.

Il est clair que, dans de pareilles conditions, la navigation ne saurait se développer.

C'est, en effet, par les parcours à grandes distances que les avantages de la navigation se font réellement sentir et qu'ils peuvent se traduire par une diminution notable du prix de la marchandise.

Outre l'uniformité indispensable dans les dimensions des canaux et des écluses, il faut encore que ces dimensions soient suffisamment grandes; car le prix de fret est d'autant moindre que le tonnage des bateaux est plus fort.

Il y a, sur ce point, aussi bien que sur les meilleurs systèmes de traction à employer, un examen des plus importants à faire des conditions d'établissement et d'exploitation des canaux les plus perfectionnés des différents pays. Cet examen devra avoir pour objet la fixation de types minimum pour les tirants d'eau et des dimensions des écluses; l'adoption de ces types aurait une haute importance pour le développement de la navigation intérieure et internationale. La possibilité de longs parcours sans transbordements donnerait un immense développement aux transports par eau, si avantageux pour les marchandises lourdes et encombrantes n'exigeant qu'une vitesse modérée. L'étude de cette question conduira sans doute à l'adoption de types comportant l'admission de bateaux d'un très fort tonnage.

Une autre condition, non moins indispensable que cette uniformité de type, consiste

dans la nécessité d'assurer aux canaux une alimentation constante pour mettre la navigation à l'abri des chômages, aussi bien sur les canaux proprement dits que sur les cours canalisés.

Cette question se rattache au problème général de l'aménagement des eaux qui intéresse également l'agriculture pour combattre la sécheresse, et l'industrie par la création de chutes d'eau plus nombreuses et plus régulières.

Loin d'être opposés les uns aux autres, ces différents intérêts trouveront la satisfaction la plus complète dans la solution de ce problème, et c'est là un point sur lequel l'attention du Congrès est particulièrement appelée.

Il y a lieu d'examiner si le système consistant à endiguer les rivières et à draguer leurs hauts fonds n'a pas pour conséquence, en accélérant la chute des eaux, d'abaisser sans cesse leurs étiages, et si une canalisation supérieure maintenant les eaux sur les parties élevées du territoire pour le service de l'agriculture et de l'industrie ne serait pas un sûr moyen d'assurer en même temps les réserves d'eau nécessaires à l'alimentation des canaux de navigation et de régulariser le régime des fleuves.

L'un des rapporteurs,

Ch. COTARD.

CONCORDANCE DES CHÔMAGES AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

Messieurs, le Comité d'organisation appelle vos délibérations sur la navigation intérieure. Votre intérêt se portera tout d'abord sur cette question : Quel régime économique doit être appliqué aux voies de navigation intérieure, rivières ou canaux ?

Le rôle de ces voies étant de servir au transport économique des matières lourdes et de peu de valeur, doivent-elles être affranchies de tous droits et tarifs de péage, afin de rendre leur maximum d'effet utile ?

Les transports sur les rivières et canaux, se faisant au moyen de véhicules indépendants les uns des autres, doivent-ils jouir des libertés et des franchises dont jouissent les voituriers de toute sorte sur les routes de terre ?

En France, l'expérience a démontré les avantages de la suppression des anciennes réglementations sur les routes, n'en sera-t-il pas de même sur les canaux et rivières ?

La conséquence des questions qui précèdent, si elles sont résolues affirmativement, est-elle que les rivières, rivières canalisées et canaux, doivent, comme les routes, être dans le domaine public et être mis et entretenus en état de navigabilité par les pouvoirs publics ?

La franchise des droits et la liberté de circulation sur les rivières et canaux ne sont-elles pas le moyen le plus certain de développer les transports internationaux en unifiant les conditions d'exploitation ?

Comme conséquence, n'y a-t-il pas lieu dans chaque pays de réclamer l'abolition des péages et des réglementations gênantes ? N'est-ce pas particulièrement urgent sur les voies qui sont encore dans un état d'insuffisance notoire ?

Les principes étant admis, le Congrès doit-il considérer les États, provinces ou communes, comme obligés en ce qui concerne les voies navigables, comme il est généralement admis qu'ils le sont quant aux routes ?

Doit-on, pour des raisons budgétaires, admettre des exceptions et autoriser des péages au moins temporaires dans le but de faciliter la plus prompte exécution de travaux nouveaux qui, sans cette ressource, pourraient être longtemps ajournés ?

Ces travaux doivent-ils être exécutés par les administrations publiques, et les péages être perçus par elles, ou bien doit-on admettre le système des concessions de travaux et d'exploitation ?

Ces exceptions au principe de franchise et de liberté de circulation doivent-elles être admises d'une manière générale ou limitées aux services d'intérêt local ou restreint?

La Sous-Commission de la navigation intérieure croit devoir limiter ainsi ses propositions de questions sur le régime des rivières et canaux.

La gratuité et la liberté de circulation sur les rivières et canaux sont devenues des conditions presque absolument indispensables.

L'état imparfait des voies navigables a compromis très gravement l'industrie de la batellerie; le matériel sur beaucoup de lignes ne se renouvelle plus et ce qu'il y a de plus grave, le personnel déserte et ne se recrute plus.

Les péages actuellement payés entrent pour le quart ou pour le tiers, et plus encore, dans le prix de revient des transports. Il suffirait de leur suppression, au moins sur les voies existantes, pour empêcher la dispersion d'un personnel de bateliers qu'il serait très long et très difficile de reformer plus tard. Dans ces conditions, le Congrès appréciera dans quelles limites il convient de réclamer des pouvoirs publics l'application plus ou moins complète des principes qu'il aura posés.

L'un des rapporteurs,

E. DELIGNY.

EST-IL DES VOEUX À ÉMETTRE AU SUJET DES CANAUX
SERVANT AU TRANSPORT INTERNATIONAL?

Entre tous, les canaux servant au transport international méritent de fixer l'attention du Congrès.

Nous ne parlons pas des canaux maritimes qui livrent passage à la navigation de long cours. C'est à la 6^e Commission qu'il appartiendrait de les étudier.

Quant à la nôtre, elle ne doit embrasser que les fleuves et rivières dont la jonction à l'aide de canaux peut procurer à la navigation intérieure le transport des importations, des exportations ou du transit, malgré les inconvénients parfois inévitables du transbordement des marchandises d'un navire de mer sur un bateau de fleuve.

Au point de vue de ces sortes de transports, le rôle des fleuves et canaux a-t-il réellement diminué à mesure que la navigation maritime était poussée, par les besoins du commerce, à augmenter sans cesse le tonnage de ses vaisseaux?

Bien que la jonction des mers (Océan et Méditerranée) semble reléguée au rang des utopies et qu'il ne paraisse plus possible de revenir en arrière, à ces temps lointains où les cinq fleuves de la Gaule servaient de véhicules au commerce méditerranéen en relations avec l'Atlantique, la Manche, la mer du Nord ou le Rhin, cependant on parle encore de faire servir au commerce de transit international nos fleuves et nos canaux de la ligne navigable du Havre à la Méditerranée. Nos canaux du Nord écoulent les importations des charbons belges et les exportations des céréales de France.

La Seine, les canaux de l'Aisne à la Marne, de la Marne au Rhin sont fréquentés par le commerce international. A l'étranger, ce commerce parcourt encore de nombreux canaux en Belgique, en Hollande. En Allemagne, le canal Louis a réalisé la pensée de Charlemagne en joignant le Rhin au Danube. Mais n'est-il pas permis de penser qu'une jonction nouvelle de ces deux fleuves, plus près du Rhône, du côté du lac de Constance, favoriserait puissamment le transport international? En Angleterre, les canaux de jonction qui font communiquer la mer du Nord avec le canal de Bristol ou la mer d'Irlande, Londres et Liverpool avec Birmingham et Manchester, n'offrent-ils plus d'intérêt au commerce entre les nations, depuis que les Compagnies de chemins de fer les ont mis sous leur dépendance en s'assurant certains tronçons de ces voies navigables.

En Amérique, les canaux des États, où les prix de transport sont deux fois et même trois fois moindres que sur les chemins de fer, ne peuvent-ils donner l'idée de l'importance des voies d'eau servant au commerce d'États voisins?

En nous plaçant à un autre point de vue, nous pouvons nous demander encore si la navigation intérieure internationale n'appelle pas une législation uniforme, analogue à celle que les États d'Europe tentent d'établir pour régler le transport par voie ferrée, ou même mieux, imitée de celle qui régit la navigation maritime et permettant au batelier de trouver au besoin à l'étranger les avances nécessaires pour accomplir son voyage.

En résumé, trois questions principales peuvent être posées :

1° Quels sont les canaux qu'il conviendrait d'ouvrir ou d'améliorer pour favoriser le commerce international?

2° Quel régime, au point de vue fluvial, économique ou administratif, convient le mieux aux canaux utilisés par le transport international?

3° Enfin, des conventions internationales ne seraient-elles pas désirables, soit pour fixer le régime, soit pour régler les questions de droit que peut soulever ce transport?

L'un des rapporteurs,

P.-A. DELBOY.

QUELLES SONT LES CONDITIONS NÉCESSAIRES POUR ASSURER LA COEXISTENCE DES VOIES NAVIGABLES ET DES VOIES FERRÉES?

A une nation comme la France, dont la richesse et la grandeur dépendent du développement de sa production, de la prospérité de ses industries, des progrès de son agriculture, de l'extension de ses relations commerciales, enfin de la puissance des moyens dont elle doit disposer pour soutenir la concurrence étrangère, il ne suffit pas qu'elle possède un réseau de chemins de fer, si important et si complet qu'il soit; elle ne pourrait se maintenir au niveau de la situation que lui crée cette concurrence, si elle n'était pourvue en même temps, et dans des proportions largement suffisantes, de ces voies de communication non moins utiles, non moins nécessaires, on peut dire plus nécessaires encore, qui peuvent seules assurer les transports des matières premières et de grande consommation, à des prix qui n'augmentent pas leur valeur au delà de ce que peuvent supporter les produits qu'elles servent à fabriquer.

C'est une vérité que l'on ne saurait plus discuter après l'expérience acquise dans ces trente dernières années, pendant lesquelles tous les efforts se sont presque exclusivement portés vers la construction des chemins de fer; et aujourd'hui l'opinion, entièrement revenue d'idées contraires qui ont longtemps prédominé, est unanime à reconnaître qu'à côté de ces instruments si puissants avec lesquels les autres modes de transport ne peuvent soutenir la comparaison pour la circulation des voyageurs et des marchandises, qui, en raison de leurs prix, de leur nature ou de considérations commerciales diverses, demandent à être transportées rapidement et avec une régularité qui ne fasse jamais défaut, il faut des voies plus économiques pour les transports des combustibles, des minerais, des matériaux de construction, des denrées alimentaires, des produits du sol, des engrais, des marchandises de toute sorte auxquelles il n'est pas besoin d'imposer des conditions de vitesse et de régularité rigoureuses.

On reconnaît, et c'est un point sur lequel il ne pourrait plus rester de doutes dans les esprits les plus prévenus en faveur des chemins de fer, après la dernière enquête ouverte sur les souffrances de l'industrie et du commerce, que ce ne sont pas des prix de 5 ou de 4, ni même de 3 centimes qu'il faut dorénavant à notre agriculture et à

nos industries pour le transport des matières premières qu'elles transforment ou des produits de première nécessité qu'elles mettent en mouvement, mais que ce sont des prix de 1 ou tout au plus de 1 centime et demi qui leur sont indispensables dans la lutte qu'elles soutiennent contre la production étrangère.

On reconnaît enfin que ces prix c'est la navigation seule qui, améliorée, complétée, affranchie, les leur donnera, outre qu'elle peut seule forcer les chemins de fer à réduire, d'une manière générale, des tarifs qu'en France les conditions actuelles d'une concurrence condamnée à une infériorité regrettable, par l'insuffisance des voies qu'elle exploite, permettent aux Compagnies de maintenir à des taux souvent excessifs.

C'est donc cet état d'infériorité qu'il importe aujourd'hui de faire cesser dans l'intérêt général, et aussi pour le salut de l'utile industrie du transport par eau, dont l'amointrissement et la détresse appellent les plus promptes mesures.

Ces mesures, quelles sont-elles? C'est ce qu'il y aura lieu d'examiner.

En France, on est aujourd'hui édifié sur tout ce qui manque au réseau de notre navigation intérieure pour qu'il soit en état de rendre au pays les services qu'il en attend. On sait combien est grand et fâcheux le défaut d'unité de nos voies navigables; on sait que les variations de largeur de tirant d'eau, de dimensions d'écluses de nos canaux forment des obstacles considérables au fonctionnement de la batellerie, et que des lacunes nombreuses s'opposent aux communications entre les divers bassins; et il est inutile d'entrer à ce sujet dans plus de détails, puisqu'on a reconnu la nécessité des travaux et des dépenses qui doivent mettre un terme à un état de choses si contraire aux intérêts publics.

Mais cette nécessité reconnue, les questions surgissent encore nombreuses et considérables.

On fera des travaux, mais quel mouillage convient-il d'adopter définitivement? Quelle dimension pour les écluses? Quelles mesures adoptera-t-on pour supprimer les chômages, ou tout au moins pour en réduire la durée ou les rendre moins fréquents? Le système de notre navigation est à transformer en partie; mais, tout en poursuivant les travaux qui auront pour but d'améliorer et de compléter les grandes lignes de transit, et celles qui mettent Paris en communication avec les frontières, n'y aurait-il pas lieu d'apporter en même temps aux anciens canaux de l'intérieur les améliorations qu'ils exigent d'urgence, en attendant qu'ils puissent être mis dans des conditions qui soient en harmonie complète avec celles des grandes lignes?

Quels voies et moyens convient-il d'employer pour faire face aux dépenses considérables que les travaux entraîneront?

Sans doute, il ne peut être dans aucun cas question d'aliéner ou de concéder temporairement aucun des canaux soit à améliorer, soit à créer.

L'expérience a condamné partout ce système des concessions. En France, on en est revenu depuis longtemps, comme le prouvent les rachats qui ont été faits successivement par l'État de la plupart des canaux concédés; et l'exemple de l'Angleterre, où la moitié environ des voies navigables appartient aujourd'hui légalement aux Compagnies de chemins de fer, et où, pour la plupart des autres, des traités secrets ont rendu ces Compagnies maîtresses de leur trafic; où enfin le commerce souffre et se plaint vivement d'un état de choses qui annihile la concurrence, cet exemple, disons-nous, n'est pas fait pour remettre en faveur ce mode suranné qui a suscité tant d'embarras et nécessité tant de sacrifices?

L'État d'ailleurs ne doit-il pas se garder en quoi que ce soit sa liberté lorsqu'il s'agit de voie publique, de transport comme les canaux, sur lesquels il peut être absolument nécessaire de supprimer tout droit grevant et restreignant la circulation? Et n'y a-t-il pas lieu de prévoir dès maintenant que ce régime de franchise, si conforme aux intérêts publics, sera une satisfaction, un acte de saine économie, de sage administration

et de justice qu'on ne saurait refuser aux industries, au commerce, non plus qu'à la batellerie si profondément atteinte par la concurrence des chemins de fer.

N'y a-t-il pas lieu aussi, n'est-il pas urgent de racheter les canaux qui se trouvent encore entre les mains de concessionnaires, comme la Sambre, le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, les canaux de Paris où les transports sont restés soumis à des péages énormes et ruineux? N'y a-t-il pas lieu de se préoccuper des moyens de soustraire à l'action destructive du chemin de fer du Midi les cours d'eau qu'on a commis la faute de livrer à la Compagnie qui avait le plus d'intérêt à les annihiler?

Enfin, cette navigation intérieure, dont la concurrence est si utile, si indispensable au pays, si favorable aux intérêts publics, qui peut devenir si bienfaisante et si féconde, peut-on la laisser plus longtemps dans la situation désastreuse que lui crée la guerre de tarifs que lui font les chemins de fer? Rigoureusement exclue de tous les avantages, de toutes les faveurs que les Compagnies réservent aux marchandises qu'elles se transmettent, et qui n'empruntent que les lignes de leurs divers réseaux, la batellerie en est réduite aux transports qui, du lieu d'expédition au lieu de destination définitive, n'ont à parcourir que la voie d'eau, et pour elle l'égalité dans l'application des taxes n'est qu'un vain mot. Est-il juste, est-il bon de la laisser ainsi victime de ce système d'ostracisme au moyen duquel les Compagnies finiront par la ruiner, comme elles ont déjà ruiné 9,000 kilomètres de chemins de fer ne faisant pas partie de leurs réseaux? C'est là une question grave et complexe que soulève la pratique des tarifs différentiels, et pour la concurrence de la navigation, elle est d'une importance capitale. Elle doit donc prendre sa place dans l'examen de toutes celles qui intéressent cette concurrence, et que nous proposons de résumer dans ces termes :

Quelles sont les conditions nécessaires pour assurer la coexistence des voies navigables et des voies ferrées?

L'un des rapporteurs,
D'ARTOIS.

SÉANCE DU VENDREDI 26 JUILLET 1878.

PRÉSIDENCE DE M. DELIGNY,
MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE PARIS.

SOMMAIRE. — Ouverture de la séance sous la présidence de M. Deligny, membre du Conseil municipal de Paris. — Communication de M. Carpi, délégué de l'Italie, relative à un ouvrage de M. Antonio Monzilli, secrétaire du Ministre de l'Agriculture et du Commerce d'Italie, sur la **LÉGISLATION DES CONTRATS DE TRANSPORT**. — Mémoires et documents adressés au Congrès : Dépôt d'un projet de M. Jacquel sur un **SYSTÈME PARTICULIER DE BATEAUX À VAPEUR**. — Ordre du jour. Cinquième question du programme : **Navigation intérieure. Fleuves, rivières. Extension et raccordements des canaux. Concordance des chômages au point de vue international**. — Adoption du **PREMIER VŒU : DES CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ**. Discours de M. Cotard, rapporteur de la 5^e Section du Congrès. — Adoption du **DEUXIÈME VŒU : DES CONDITIONS DU CHÔMAGE**. Observations de M. le Président et de M. Raverdy, président du Syndicat de la marine du Nord. — Discussion du **TROISIÈME VŒU : DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DES CANAUX**. Proposition d'amendement par M. Finet. Discours et observations de MM. Ameline de la Briselaine, avocat à la Cour; Wilson; Roy, ingénieur; Cotard; Pascal Duprat; d'Artois, secrétaire du Syndicat de la marine; Finet. Adoption du troisième vœu après une intervention de paragraphes proposée par M. Wilson. — Adoption d'un vœu relatif aux **CANAUX D'INTÉRÊT NATIONAL** : discours de M. Roy. — Adoption de plusieurs vœux présentés et soutenus par MM. Bergmann, membre de la Chambre de Commerce de Strasbourg; Delboy, rapporteur de la 4^e Section; Raverdy, président du Syndicat de la marine du Nord, et ayant pour objet **LA CRÉATION, L'EXTENSION ET LES RACCORDEMENTS DE DIVERS CANAUX D'INTÉRÊT INTERNATIONAL**. — Proposition de M. de Rautlin de la Roy relative à l'**APPROFONDISSEMENT DE LA SEINE**, et contre-proposition de M. Pascal Duprat, d'un **CANAL DIRECT DE PARIS À LA MER**. Discours et observations de MM. de Rautlin de la Roy, Pascal Duprat, d'Artois. Vote de la contre-proposition de M. Pascal Duprat. — Adoption d'un **VŒU CONTRE LA CONCURRENCE TEMPORAIRE FAITE AUX VOIES NAVIGABLES**. — Mémoire de M. Weyl, lieutenant de vaisseau, sur un **SYSTÈME DE TRANSPORTS PAR VOIES MARITIMES, FLUVIALES, CANAUX, VOIES DE TERRE ET DE FER, SANS ROMPRE CHARGE**.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

M. LE PRÉSIDENT. A la fin de la dernière séance, le Congrès, sur la proposition de M. Lebaudy, a voté des remerciements à MM. de Seigneux et Delboy, rapporteurs de la Section de législation internationale sur les transports par chemins de fer. Ce vote, ayant été omis dans le compte rendu de la dernière séance, sera mentionné dans le compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

M. Carpi a demandé la parole pour vous lire une lettre de M. Antonio Monzilli, directeur de la Commission royale d'Italie pour l'Exposition universelle, relative à la **Législation des contrats de transport**. Ce document étant arrivé trop tard hier, M. Carpi va avoir l'obligeance d'en donner connaissance au Congrès.

M. CARPI (Italie). Quoiqu'elle soit arrivée après le vote que l'assemblée a rendu hier, je crois qu'il est intéressant de vous faire connaître la lettre par laquelle M. Monzilli fait hommage au Congrès du mémoire qu'il a rédigé par ordre du Ministre de l'agriculture et du commerce d'Italie. Cette lettre est d'autant plus intéressante que l'ensemble des considérations présentées par l'auteur de ce mémoire coïncide presque complètement avec les résolutions que vous avez votées hier, et qui, je l'espère, amèneront un résultat pratique excellent dans la législation des transports par chemins de fer.

L'auteur est secrétaire du Ministre de l'agriculture et du commerce d'Italie. Son mémoire est un travail officiel, dont s'est inspiré le Code qui a été voté dernièrement par le Sénat italien en matière de législation des contrats de transport.

Voici cette lettre.

Monsieur le Président, les rédacteurs du programme du Congrès pour l'amélioration et le développement des moyens de transport, avec une prévoyance qu'on ne saurait trop louer, ont considéré le problème de la législation pour les transports des chemins de fer comme un moyen pouvant le plus favoriser la réalisation du but que se propose le Congrès. En effet, lorsqu'une nouvelle découverte économique est acquise à la société, et que, grâce à son utilité, elle vient jouer un rôle nécessaire dans la vie d'un peuple, elle ne produit tous les avantages qu'on pourrait en tirer qu'autant que l'on aura établi, par des règles fixes et communes, les relations de droit auxquelles elle se rattache. Le développement des chemins de fer a été trop rapide pour que la législation ait pu le suivre et sanctionner, par des lois appropriées, la révolution qu'ils ont déterminée dans l'industrie des transports.

Pendant que les législations intérieures des États comblaient cette lacune, bien qu'imparfaitement jusqu'à nos jours, le fait économique a pris un tel essor que si, auparavant, il ne s'agissait que de régler entre individus les rapports de chemins de fer, il faut, à présent, régler ces relations entre les peuples, afin que la société ne perde aucun des avantages de la nouvelle exploitation des transports. La solution du problème n'est pas difficile : les institutions juridiques de commerce, en général, ne sont pas subordonnées, et elles ne varient pas pour les conditions de situation géographique, de climat, de mœurs et de religion, comme cela arrive aux institutions juridiques des autres faits de la vie civile; l'idée d'une législation commerciale universelle ne présente pas dans son application les difficultés qui se rencontrent pour la législation civile. Le commerce, qui est par sa nature essentiellement universel (opinion partagée aussi par les jurisconsultes romains), offre des caractères et des règles invariables parmi les différents pays : or, la codification internationale de ces règles principales sera un fait accompli et elle finira par s'imposer aux États, grâce à l'intérêt réciproque, et au fur et à mesure que s'étend le progrès économique. C'est à la législation internationale du contrat de transport des chemins de fer à donner la première impulsion.

Il y a deux ans, la Suisse avait proposé une Convention internationale à ce sujet : cette proposition fut acceptée en principe par la France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, et, au mois de juin, à Berne, elle a été l'objet d'une Conférence des délégués des cinq États. On connaît les divergences qui se sont produites pour les prétentions de la Suisse et de l'Allemagne, de faire adopter comme base de la Convention les principes qui régissent sa propre législation, c'est-à-dire la loi du 20 mars 1875 pour la Suisse, et le Code universel de commerce pour l'Allemagne. La thèse, en faveur de cette dernière, que M. le Dr Georges Eger a brillamment soutenue dans son ouvrage : *Die Ein-*

führung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts, donna l'occasion à l'Allemagne de présenter un contre-projet à la Conférence, qui finit par en adopter un troisième.

J'ignore quelles sont les propositions qu'ont soutenues les délégués français et italiens : aucun d'eux ne doit avoir pris parti d'une façon absolue pour l'un ou pour l'autre des deux projets suisse et allemand. La France supplée, par l'uniformité rigoureuse et par la profonde doctrine de la jurisprudence de sa Cour de cassation, aux lacunes de sa législation; et les règles fixées par elles ne concordent ni avec la loi suisse, ni avec le Code allemand.

L'Italie vient de composer un Code de commerce, dans lequel elle a cherché à fusionner les conseils de sa propre expérience avec les préceptes des législations étrangères et les progrès de la science du droit. Le problème du contrat de transport a été l'objet d'études spéciales. Le premier projet, rédigé par des juristes illustres, a été soumis à l'examen de la magistrature et des Chambres de commerce; tous les jugements de ces dernières ont été réunis, examinés et critiqués dans un mémoire adressé à M. le Ministre, garde des sceaux, et que j'ai eu l'honneur de rédiger par ordre du Ministre de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Le projet rédigé d'après les propositions contenues dans le mémoire en question a été inscrit intégralement dans le projet de Code présenté au Sénat.

A mon avis, c'est un axiome indiscutable qu'une législation internationale ne peut être mise en pratique si les législations nationales ne sont pas complètes et fondées sur les principes d'un seul système. Le projet de Code italien assure le développement des transports par chemins de fer; il résout d'une manière toute nouvelle, que je me plais de croire digne d'attention, plusieurs questions qu'on trouve, quoique sur une plus grande échelle, dans le projet d'une législation internationale.

Je suis désolé que, par des raisons de santé, je ne puisse assister aux séances du Congrès; je prends la liberté de lui offrir un exemplaire de mon ouvrage, et je fais des vœux pour que la tâche du Congrès puisse mériter, même pour cette partie, la considération des Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Votre très humble serviteur,

Antonio MONZILLI,

Secrétaire de la Commission royale d'Italie pour l'Exposition universelle.

L'ouvrage que M. Antonio Monzilli, secrétaire du Ministre de l'agriculture, du commerce et de l'industrie d'Italie, ainsi que sa lettre au Président du Congrès, dont je viens de vous donner lecture, sont en plein accord avec les résolutions que vous avez votées dans la séance d'hier. Je pense donc que cette petite digression n'aura pas été tout à fait hors de propos. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Je crois être l'interprète du Congrès, en priant M. Carpi de remercier M. Monzilli, et en lui disant que le Congrès est heureux d'apprendre que ses résolutions sont d'accord avec celles du Gouvernement italien. Le Congrès est heureux de penser qu'il pourra compter sur son concours et sur son appui lorsqu'il s'agira de faire valoir ses résolutions. (Assentiment.)

Nous avons reçu diverses communications, que je ne fais que vous indiquer. Voici d'abord un *Projet de construction générale des voies navigables en France, pour en faire l'exploitation par un système particulier de halage à vapeur*. Cette question ne peut donner lieu à une discussion au point de vue international.

Nous avons reçu un *Ensemble de projets relatifs à la navigation intérieure*.

Enfin M. Jacquel nous a envoyé un *Projet d'exploitation par un système particulier de bateaux à vapeur*.

ORDRE DU JOUR. — CINQUIÈME QUESTION.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — FLEUVES, RIVIÈRES. — EXTENSION ET RACCORDEMENTS DES CANAUX. — CONCORDANCE DES CHÔMAGES AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

Nous allons entamer l'ordre du jour de cette séance, qui est très chargé. Aussi prierai-je les orateurs qui prendront la parole d'être aussi concis que possible.

Voici d'abord un **Premier vœu** présenté par la Section de navigation intérieure, relatif aux conditions de navigabilité.

Le Congrès international, considérant que l'adoption d'un type uniforme minimum, pour les dimensions des écluses et le tirant d'eau des canaux et des rivières canalisées, est indispensable à l'existence et au développement de la navigation intérieure,

Émet le vœu, et cela sans préjuger des augmentations de dimensions que peut exiger ultérieurement le développement de la batellerie :

Que les canaux et écluses soient, dans le plus bref délai, amenés aux dimensions minima suivantes :

1° Tirant d'eau utile de 2 mètres;

2° Largeur des écluses, 5^m,20; longueur, 42 mètres.

Le Congrès émet en outre le vœu :

Que l'alimentation des canaux soit assurée en tout temps, et que les chômages, par manque d'eau, soient ainsi évités, au moyen d'un *aménagement des eaux* qui sera également utile à l'agriculture et aux industries hydrauliques, et qui permettra de rendre plus régulier le régime des rivières.

La parole est à M. Charles Cotard pour développer ce vœu.

M. Ch. COTARD, *rapporteur*. L'ordre du jour appelle la discussion sur la navigation intérieure et les canaux. Je crois que je ne serai contredit par personne, en disant que cette question est une des plus importantes, sinon la plus importante de toutes celles qui ont été traitées dans ce Congrès. En effet, les canaux et la navigation intérieure sont dans l'état le plus déplorable, et il y a pour ainsi dire tout à faire pour tirer parti de ce moyen de transport.

Cette question n'est pas nouvelle : elle a précédé l'établissement des chemins de fer. On peut même dire qu'elle était relativement plus avancée à l'époque où les chemins de fer ont fait leur apparition dans le monde. Il faut rendre cette justice aux chemins de fer : ils ont été une invention si merveilleuse, qu'ils se sont emparés de l'attention de tout le monde, qu'ils ont groupé autour d'eux les intérêts, les capitaux et toutes les intelligences, et qu'ils ont concentré autour d'eux toutes les forces, avec une telle énergie que, pendant

les trente ou quarante années qui viennent de s'écouler, il n'a pour ainsi dire pas été possible de parler d'autre chose.

Je ne veux certainement pas diminuer ici le mérite des chemins de fer. Il faut cependant reconnaître que si les chemins de fer ont donné satisfaction, d'une manière complète et inespérée, au transport rapide des marchandises chères et des voyageurs, ils n'ont peut-être pas répondu d'une manière complète à tous les besoins de l'agriculture et de l'industrie, pour les transports à bon marché. On n'avait pas tout d'abord été frappé du rôle principal des chemins de fer, et, pour ainsi dire, de la limitation de leurs services : il a fallu les enseignements de l'expérience pour s'en rendre compte. Les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes ont été les premières à s'en apercevoir. Leur soin a été d'empêcher, de toutes les manières possibles, les voies navigables de prospérer, et l'on a vu certains canaux être rachetés par des Compagnies de chemins de fer, pour qu'ils ne puissent pas être exploités et leur faire concurrence. Dans ces derniers temps on a été plus loin. Les Compagnies de chemins de fer, qui ont, pour la plupart, la fortune d'avoir une garantie d'intérêts de l'État, ont pu manier leurs tarifs à leur gré, si bien qu'on a vu et qu'on voit encore des Compagnies offrir des transports à des prix inférieurs aux prix de revient réels, c'est-à-dire à perte, pour écraser les canaux concurrents. Il résulte de cette situation que les Compagnies, pour relever la moyenne de leurs prix, ont porté au maximum le prix des marchandises chères et des voyageurs. Quand il y a un déficit, l'État le comble.

De telle sorte que le contribuable se trouve dans l'obligation de payer très cher pour voyager et pour les transports à grande vitesse, tout cela pour qu'il soit fait concurrence, à son détriment, aux voies navigables. C'est une situation tout à fait intolérable. (Applaudissements.)

D'autres personnes pourront vous dire ici que des Compagnies ont été conduites à abaisser le tarif du transport des marchandises jusqu'à 1 centime et demi par tonne et par kilomètre, ce qui est absurde en fait de chemin de fer. Les gens les plus autorisés ont reconnu qu'au-dessous de 4 centimes ou 3 centimes et demi tout au plus, il y a perte. On a donc transporté, aux frais du public, à 2 centimes au moins de perte, pour faire concurrence à la navigation. Quelle est l'œuvre des Congrès? C'est de s'emparer des questions qui, par le fait de la difficulté où l'on se trouve d'en saisir l'opinion publique, ne peuvent arriver à se faire jour. Le rôle des Congrès est de faire entendre leurs voix et de dire ce qu'ils croient être la vérité.

Je m'exprime peut-être avec un peu de violence; mais les occasions sont rares, il faut bien en profiter.

UN MEMBRE. Vous êtes dans le vrai.

M. Ch. COTARD. Dans ces conditions, je dis que le rôle d'un Congrès doit être, selon le vieux proverbe latin, de combattre les forts et de protéger les faibles.

Toutes les questions qui ont été élaborées dans les dernières séances, relatives à la législation et aux tarifs de chemins de fer, sont fort intéressantes. Mais je considère que les chemins de fer sont comme un enfant arrivé à l'âge

adulte et dont on n'a plus besoin de s'occuper. Ce qui doit nous préoccuper, ce sont les faibles, ce sont les canaux qui peuvent rendre des services immenses au pays, et qui ont été systématiquement délaissés depuis quarante ans.

Il faut le déclarer ici : les canaux, dans beaucoup de pays, et en particulier en France, sont actuellement dans un état tel qu'ils ne méritent pour ainsi dire pas le nom de voies de communication. Certains d'entre eux sont dans un état pire qu'il y a quarante ans, car on ne les a pas entretenus. Il y a plus : on a même souvent entretenu des imperfections, qui empêchaient toute espèce de circulation. Il y a des points où le tirant d'eau s'abaisse jusqu'à 50 centimètres. Il y a, dans la longueur des écluses, des différences qui vont jusqu'à 25 mètres, et des différences, dans la largeur des canaux, qui vont jusqu'à 4 mètres. De sorte que les bateaux qui partent du Havre ou des canaux du Nord, avec des dimensions correspondant aux dimensions des canaux de ces contrées, avec 300 ou 400 tonnes de marchandises, sont bientôt obligés de s'alléger. Plus loin, les bateaux ne peuvent plus passer dans les écluses, et sont obligés de transborder leurs marchandises sur des bateaux plus petits. Ailleurs, ils rencontrent des passages de rivière, comme pour le canal du Centre, qui emprunte la Loire sur un trajet de 1,500 mètres, et où l'on ne peut passer, soit en temps de sécheresse, soit en temps de crues. Il y a donc des époques où la navigation devient impossible. Il y aurait avantage à avoir, sinon le tonnage le plus considérable, au moins un tonnage uniforme, qui permette à un bateau partant du nord ou de l'est de la France, de traverser tout le pays sans rompre charge. C'est le seul moyen de faire des transports économiques.

Le réseau des voies navigables doit être établi dans les mêmes conditions d'uniformité que les réseaux de chemins de fer, sur lesquels il n'y aurait pas de transports possibles avec des voies de différentes largeurs. Le Congrès est invité à examiner s'il n'est pas absolument indispensable que les écluses soient immédiatement annexées à un même type minimum. Il y a des écluses très grandes du côté des ports de mer. Peut-être ne devons-nous pas demander tout de suite, pour toutes les écluses, des dimensions aussi considérables.

Mais ce que nous devons demander pour le moins, c'est un type minimum, au-dessous duquel les écluses ne pourraient pas être construites, et auquel seraient ramenées les écluses actuelles plus petites. Ce type, qui est relativement modeste, aurait pour dimensions 42 mètres de longueur sur 5^m,20 de largeur et 2 mètres de profondeur.

Il permettrait l'introduction, sur tout ce réseau navigable, des péniches jaugeant 280 tonnes, qui semblent suffisantes pour faire des transports très convenables, au moins dans les conditions actuelles du trafic.

Il s'agit pour les canaux, aussi bien que pour les rivières canalisées, d'avoir une profondeur constante.

Cette uniformité des canaux et des écluses, je le répète, est un des points sur lesquels le Congrès est appelé à se prononcer.

Mais il y a un autre point qui n'est pas moins important : c'est celui de l'alimentation des canaux. Il y a dans le programme du Congrès une question qui est ainsi conçue : Concordance des chômages au point de vue international.

Cette question sera traitée par un de nos collègues; mais d'avance je déclare que je ne veux pas de la concordance des chômages. Ce que je demande, c'est la suppression des chômages. (Bravos.) Car ce mot de chômage est un mot qui se rapporte à l'état barbare où sont actuellement les voies navigables.

Il n'y a pas de chômage sur les chemins de fer. Il ne doit pas y en avoir non plus sur les canaux, excepté pendant les grandes gelées.

D'où proviennent principalement les chômages? Du manque d'eau. Je touche ici à une question beaucoup trop étendue pour que je puisse la développer en détails.

Cependant je dois en dire quelques mots. Cette question de l'alimentation des canaux est liée, pour tous les pays, à la question générale de l'aménagement des eaux de leurs territoires.

Je l'ai traitée à plusieurs reprises à la Société des agriculteurs de France. Je ne la reprendrai pas ici. Je dirai seulement que les navigateurs se sont préoccupés souvent à tort de l'emploi des eaux au profit de l'agriculture. Lorsqu'il a été question de dériver des eaux pour l'agriculture, les navigateurs et les industriels ont cru qu'on attentait à leur bien. C'est absolument le contraire. Les dérivations de cours d'eau faites en vue de l'arrosage des terres fourniront de l'eau sur les faites où passent les canaux.

Je crois que nous devons tendre la main aux efforts faits par les agriculteurs pour avoir de l'eau pendant les sécheresses. Les réserves d'eau rendront plus constantes les chutes d'eau hydrauliques; il en résultera un écoulement plus constant des eaux et le régime torrentiel des rivières sera atténué.

Je me résume. Au point de vue de l'état actuel des canaux, le Congrès propose à vos votes l'adoption de cette formule : « Unification des dimensions des écluses et de la profondeur des canaux; et, au point de vue de l'alimentation des canaux, un aménagement des eaux qui permette la suppression des chômages. »

Je termine par une simple observation: c'est que beaucoup de personnes se préoccupent en ce moment des différents systèmes de traction, afin de trouver un système aussi économique que possible pour les canaux.

Cette question sera traitée tout à l'heure, et je désire en dire seulement un mot.

On s'étonne qu'il y ait encore des gens assez courageux pour faire des transports sur les canaux dans l'état où ils sont.

Ce sont généralement de pauvres gens, qui vivent sur leurs bateaux avec leurs familles, qui font ce métier de père en fils.

Mais il est clair que, dans des conditions pareilles, aucune exploitation un peu importante ne pourrait se faire. Je maintiens que cet état de la navigation a écarté toute espèce d'efforts de la part des capitaux, et l'on peut dire que les transports par les canaux sont aujourd'hui dans un état tout à fait primitif.

Dès que les canaux seront mis en état convenable de navigabilité, on verra bientôt les bateaux s'améliorer, leurs dimensions devenir plus grandes, et cette industrie, actuellement en souffrance, prendre dans le mouvement général des transports la place qui lui revient.

Je ne crois pas qu'il y ait là une concurrence nuisible pour les chemins de

fer; ceux-ci profiteront au contraire de l'accroissement de richesse et de circulation qui sera la conséquence de nouvelles voies de transport mieux appropriées à certains besoins Il y a des pays très riches, où les canaux et les chemins de fer existent, sans se nuire, à côté les uns des autres.

En Hollande par exemple, personne ne se plaint qu'il y ait des canaux, et les chemins de fer sont aussi prospères qu'ailleurs.

Il est contraire aux intérêts généraux que des chemins de fer conservent un trafic qui ne leur appartient pas.

Aussitôt que des canaux offriront des transports à 1 centime ou à 1 centime et demi, on verra apparaître partout de nouvelles industries; on verra l'agriculture se développer, parce qu'il est tels pays qui ont besoin de marne, de chaux et autres amendements pour engraisser leurs terres, et qui ne peuvent faire transporter ces matériaux et beaucoup de produits aux taux élevés des chemins de fer. On verra un nouvel essor de la fortune publique dont les chemins de fer seront les premiers à profiter. Disons la vérité sur cette question pressante et travaillons résolument à la résoudre. Nous serons entendus ! (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix le premier vœu :

Le Congrès international, considérant que l'adoption d'un type uniforme minimum, pour les dimensions des écluses et le tirant d'eau des canaux et des rivières canalisées, est indispensable à l'existence et au développement de la navigation intérieure,

Émet le vœu, et cela sans préjuger des augmentations de dimensions que peut exiger ultérieurement le développement de la batellerie :

Que les canaux et écluses soient, dans le plus bref délai, amenés aux dimensions minima suivantes :

1° *Tirant d'eau utile de 2 mètres;*

2° *Largeur des écluses, 5^m,20; longueur, 42 mètres.*

Le Congrès émet en outre le vœu :

Que l'alimentation des canaux soit assurée en tout temps, et que les chômages, par manque d'eau, soient ainsi évités, au moyen d'un aménagement des eaux qui sera également utile à l'agriculture et aux industries hydrauliques, et qui permettra de rendre plus régulier le régime des rivières.

(Ce vœu est adopté à l'unanimité.)

Le **Second vœu** porte sur les conditions du chômage. J'en donne lecture :

Le Congrès,

Considérant que le chômage des canaux et rivières canalisées apporte un trouble considérable au commerce et à l'industrie, et qu'il importe de supprimer ou de réduire au minimum leur inconvénient, et que les progrès de l'industrie permettent d'exécuter les travaux sans chômage;

Considérant que le système de chômages gradués par sections dans le sens du plus

grand mouvement fait bénéficier les transports de plusieurs jours de service, en permettant aux bateaux chargés d'arriver à destination;

Considérant que la durée des chômages sera d'autant moindre qu'on trouvera le plus de bras disponibles pour les travaux et que le remplissage des biefs disposera de plus d'eau, et que le mois de mai est sous ce rapport le plus favorable ;

Considérant en outre que les chômages en juillet et août ont de graves inconvénients pour la salubrité publique;

Considérant encore qu'il importe que les administrations des pays voisins parcourus par un ensemble d'un même réseau s'entendent pour faire concorder les époques des chômages gradués ou simultanés,

Émet le vœu :

1° Que les chômages soient supprimés en principe ;

2° Que sur chaque réseau navigable le chômage, s'il ne peut être évité, s'effectue par sections graduées en commençant par l'extrémité des plus fortes expéditions, pour finir par l'extrémité des plus forts arrivages ;

3° Que le chômage commence du 1^{er} au 10 mai, et que toutes mesures soient prises pour réduire sa durée à un maximum de quinze jours ;

4° Que les Gouvernements des territoires traversés par un même réseau établissent entre eux une entente régulière pour la détermination des époques et des durées des chômages.

M. LE PRÉSIDENT. Cette question a été débattue et résolue de deux manières différentes.

En France, elle a été résolue par la proposition qui vous est présentée par votre Section de navigation intérieure, c'est-à-dire par la solution de chômage par section graduée.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette question ?

M. RAVERTY. Comme vient de le dire M. le Président, la question des chômages a été agitée bien des fois ; en 1867 elle a été mise sur le tapis par le Syndicat de la marine de Cende, qui s'est mis en correspondance, pour cela, avec le Ministère des travaux publics de la Belgique. En 1868, les Chambres de commerce de Namur et de Charleroi ont déclaré qu'elle préféreraient le chômage par section graduée, en commençant de la Belgique vers Paris, de manière à faire arriver les bateaux chargés vers Paris. Ce procédé a toujours été préféré au chômage simultané, qui présente de grands inconvénients au point de vue du remplissage des biefs et qui est abandonné par tout le monde.

Par conséquent, ne pouvant pas obtenir la suppression des chômages, ce que tout le monde désire, nous avons pensé qu'il fallait nous rendre à l'avis de notre Président, qui est celui de la Commission, et d'adopter les chômages gradués en partant du point le plus important des départs pour finir au point le plus important des arrivages, jusqu'à ce que les progrès effectués dans le curage des canaux permette la suppression absolue des chômages.

M. LE PRÉSIDENT. Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette proposition ?

Je la mets aux voix. (Adopté à l'unanimité.)

Le **Troisième vœu** porte sur les conditions économiques des canaux, sur la franchise des droits, sur la liberté de la circulation ou sur le système actuellement suivi.

Je vais en donner lecture :

Le Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport,

Considérant que le rôle des voies de navigation intérieure, rivières et canaux, est de servir au transport économique des matières lourdes et de peu de valeur employées par l'industrie et par l'agriculture ;

Considérant que les transports se font sur ces voies au moyen de véhicules indépendants, pouvant se croiser ou se dépasser, circuler en convois ou séparément, sans aucun inconvénient pour leur sécurité ;

Considérant, en conséquence, que les voies navigables doivent être assimilées à toutes routes et à tous chemins constituant la voie publique et jouir de la franchise et des libertés de circulation que l'intérêt public accorde depuis longtemps, sur tout le continent européen, aux routes et chemins ;

Considérant que la franchise et la liberté du transit sur les rivières et canaux, dont les réseaux desservent les pays voisins, apporteront la plus grande facilité aux voyages d'un pays à l'autre, et sont, à ce titre, d'intérêt international ;

Considérant qu'à tous ces titres, les États ont le devoir de créer et d'entretenir les voies navigables nécessaires à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, comme elles le font pour les routes et chemins, attendu que si cette charge retombe sur tous les contribuables, tous en recueillent les bénéfices directs et indirects ;

Considérant d'ailleurs que l'importance des taxes est d'un faible contingent dans les budgets nationaux,

Émet le vœu :

1° Que les droits de navigation soient supprimés sur les rivières et canaux, et que la circulation y soit aussi libre que sur les routes et chemins ;

2° Que les améliorations des voies existantes et la création de voies nouvelles soient, ainsi que leur entretien, à la charge des États, provinces ou communes, suivant que ces voies sont d'intérêt général ou local ;

3° Que les canaux concédés soient rachetés par les États et ramenés au régime commun de franchise et de liberté de circulation.

Il y a un amendement de M. Finet, qui propose que l'exploitation des canaux soit organisée par réseaux analogues aux réseaux créés par l'exploitation des chemins de fer. J'en donne lecture.

M. Finet propose :

Que l'exploitation des canaux soit organisée par réseaux d'une manière analogue à l'exploitation des chemins de fer, et que si l'exploitation est remise à des Compagnies, ce ne soit pas pour des périodes de plus de vingt-cinq ans.

La discussion est ouverte sur le vœu et sur l'amendement. Je donnerai la parole à qui la demandera à ce sujet.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE, *avocat à la Cour de Paris*. Messieurs, j'allais présenter un amendement que je rédigeais et qui est précisément, dans sa

partie essentielle, la reproduction de celui qui vous a été lu; je m'associe à ce dernier amendement, et je vais, en deux mots, le justifier. Il est certain, — et pour cela il n'est pas besoin d'être un spécialiste, ni même d'étudier la question longuement, — il est certain que nous touchons au joint véritable de la difficulté et que, si nous obtenons la conquête de notre amendement, c'est-à-dire la suppression des droits de navigation, nous réalisons une solution énorme dans l'intérêt des canaux, et nous tenons enfin le seul moyen efficace de faire une concurrence loyale aux chemins de fer. Notre honorable Président, qui a été rapporteur d'une de ces nombreuses questions relatives aux canaux, a fait ressortir, dans son exposé de motifs très court, mais très substantiel, les motifs d'équité et de justice qui réclament la destruction des droits de navigation.

Quel n'a pas été mon étonnement quand, parcourant le *Journal officiel* d'il y a quelques jours, j'ai trouvé les délibérations d'une grande Commission qui s'appelait, il y a quelque temps : *Comité central des chemins de fer*, et qui s'appelle, depuis quelques mois : *Conseil supérieur des voies de communication*. La Sous-Commission de ce Conseil, qui était présidée par un homme fort compétent, M. Hubert-Delisle, sénateur, a examiné différentes questions, et la première de ces questions — vraiment, c'est à n'y pas croire! — a été celle de savoir si les transports par canaux étaient véritablement utiles ou non!... (Sourires.) J'avoue que, malgré moi, j'ai souri comme vous... et j'ajoute que, ce premier moment passé, je me suis presque indigné, comme vous vous indignerez vous-mêmes, en voyant mettre aux voix, d'une manière qui paraît sérieuse, une question aussi naïvement évidente. Tout cela est cependant tout au long dans le *Journal officiel*, et nous voyons même que la Sous-Commission s'était posé ce point d'interrogation préalable : Est-il bon, dans notre étude, de songer aux canaux, ou bien n'est-il pas préférable qu'on ne s'en occupe pas? Je dois ajouter toutefois, pour être juste, et vous ne vous en étonnerez pas, que la Commission a été unanime à déclarer que les canaux étaient utiles. (Rires.)

Mais ce principe une fois conquis, il fallait entrer résolument dans la voie des applications pratiques, et alors l'honorable directeur du commerce intérieur au Ministère du commerce, M. Dumoustier de Frénilly, très au courant de ces questions par sa situation actuelle et les postes qu'il a occupés au Ministère des travaux publics, a présenté au Conseil supérieur des voies de navigation un rapport qui rejette énergiquement la conclusion qui vous est soumise. Voici le résumé du rapport de M. Dumoustier :

En ce qui touche la première question, la Commission a pensé que le principe d'une taxe ou d'un droit de navigation sur les marchandises ne paraissait pas de nature, dans les circonstances actuelles, à être contesté; l'entretien et l'amélioration des voies navigables sont certainement une charge qui incombe à l'État, mais cette charge ne saurait être supportée sans une légitime compensation, représentée sous la forme d'une taxe. Elle n'a pas admis la comparaison faite entre les voies de terre et les voies d'eau; les considérations qui ont motivé, en faveur de la circulation sur les voies de terre, l'exemption de toutes charges, ne lui ont pas paru pouvoir être invoquées d'une manière absolue en faveur de la circulation sur les voies navigables.

Que conclure de ce passage? Que l'assimilation n'est pas complète entre les voies de terre et d'eau? A coup sûr il y a, entre ces deux espèces de voies, de

grandes différences. Prétendre qu'il y a entre elles une similitude et une identité qui n'est ni dans la nature des choses, ni dans leur caractère juridique, c'est une idée qui n'est venue à personne.

Quant à la conclusion finale qui a été adoptée, elle a été celle-ci :

En ce qui touche les droits de navigation sur les fleuves, rivières et canaux appartenant à l'État, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de maintenir, quant à présent, les droits tels qu'ils sont établis par la loi du 9 février 1867; les marchandises sur lesquelles portent ces droits demeurant divisées en deux classes, et la perception de ces droits étant fixée par tonne et par kilomètre.

Voilà donc le principe : maintien des droits existants en vertu de la législation actuelle.

La seconde conclusion fixe le concours des départements. Elle nous intéresse moins directement. On distingue les travaux d'amélioration, d'entretien des voies existantes et les travaux de confection de voies nouvelles; et vous allez voir ce résultat très curieux que cette délibération, dans laquelle le problème posé paraissait être de chercher le moyen d'établir une concurrence aux chemins de fer et de protéger l'industrie des canaux, va se terminer par une aggravation des droits et des taxes, à la charge de l'industrie des canaux.

S'il s'agit de travaux d'amélioration des voies existantes, le rapporteur propose, pour solder le programme du Ministre des travaux publics et réaliser les améliorations qui paraissent indispensables, une augmentation de 20 p. o/o sur les droits actuellement existants.

Seconde hypothèse : S'agit-il maintenant non plus de travaux d'amélioration des voies existantes, mais de travaux nouveaux et de canaux à créer?

Ce résultat va encore se traduire par une augmentation de taxe. On propose une taxe spéciale, qui serait fixée à 5 ou 6 millimes sur les marchandises de première classe, et à 3 ou 4 millimes sur les marchandises de deuxième classe.

Ce n'est pas que ces conclusions n'aient effarouché quelques judicieux esprits dans le sein du *Conseil supérieur*; car, quelques pages plus loin, je vois que M. Hubert-Delisle intervient lui-même, et nous fait cette confidence que je puis bien divulguer, puisqu'elle est dans le *Journal officiel* :

Je disais hier — c'est M. Hubert-Delisle qui parle — que j'allais prendre des informations auprès d'une personne qui s'est occupée de cette industrie pendant toute sa vie. Cette personne s'est récriée très fort à l'idée qu'on pourrait mettre une augmentation quelconque sur les taxes. Ce serait fort grave, a-t-elle dit. La batellerie en souffrirait beaucoup, mais le commerce souffrirait davantage. Ce serait extrêmement impopulaire, et il y aurait de grandes difficultés d'exécution.

Voilà tout mon discours, à moi-même, et il me paraît excellent. « La batellerie en souffrirait beaucoup! » Comment! elle ne peut tenir avec les taxes actuelles, et vous voulez les aggraver au lieu de les supprimer! Vous les avez bien supprimées pour des Compagnies plus jeunes, plus favorisées, pour les chemins de fer, ces Benjamins permanents des pouvoirs publics! Et cependant les Compagnies de navigation rendent des services immenses au commerce et à l'agriculture; seules, elles peuvent, par leur nature même, réaliser certains

transports spéciaux et faire circuler les marchandises volumineuses, à des prix acceptables.

Vous admettez, il est vrai, le développement et l'extension des canaux, dans les programmes officiels destinés à ouvrir une ère nouvelle de travaux publics. Mais, au lieu d'admettre ces entreprises comme des sœurs bien-aimées, vous empêchez leur établissement et vous fermez la porte de leur avenir. (Très bien ! très bien !) Est-ce possible ? Est-ce acceptable ? M. Hubert Delisle a frappé à une bonne porte, quand il prit conseil d'un homme aussi autorisé que la personne anonyme dont il rapporte la conversation.

Je lui fis remarquer, ajoute M. Hubert-Delisle, qu'on n'allait pas mettre ces taxes brusquement, qu'on ne les mettrait que quand les voies seraient en état. Mon interlocuteur me dit :

« Dans ce moment, nous rencontrons beaucoup de difficultés. Avec les améliorations projetées nous pourrions faire quelques bénéfices, mais alors le bénéfice que nous comptons faire nous serait enlevé par l'impôt. A quel moment appliquerez-vous votre augmentation ? Est-ce quand tous les canaux seront mis en état ou quand chaque canal sera mis en état ? Si vous nous imposez dès que le canal dont nous nous servons plus particulièrement sera mis en bon état, nous n'avons pas les avantages sur lesquels nous comptons, c'est-à-dire la possibilité des grands parcours. »

Malheureusement, je suis étonné que, malgré la force de ce petit discours auquel M. Hubert-Delisle ne paraissait pas antipathique, comme le démontre la forme même de la conversation qu'il reproduit, je suis étonné que, malgré tout cela, on lise, quelques lignes plus loin, qu'à l'unanimité le Conseil supérieur des voies de navigation ait résolu qu'il n'y avait pas lieu de diminuer ni de détruire les taxes sur les voies de navigation.

La solution que nous devons revendiquer ici est la solution diamétralement contraire : ce n'est pas parce que nous sommes intéressés, ce n'est pas parce que nous voulons nous faire une arme de guerre contre les chemins de fer. Non ; c'est parce que cette solution toute différente est conforme à la vérité des choses et à la saine économie politique.

Comment ! les Gouvernements qui se sont succédé ont pris dans le trésor des contribuables des sommes immenses pour les chemins de fer ; sous toutes les formes, on leur est venu en aide. Mais les générations précédentes, à leur tour, avaient dépensé des sommes colossales, 900 millions pour les canaux (pour les chemins de fer on évalue les dépenses à 1,300 millions) ! Pouvons-nous laisser dépérir les canaux pendant que nous favorisons les chemins de fer ? Pouvons-nous jeter dans l'abandon cette industrie maritime et fluviale, qui est l'œuvre des labeurs et des épargnes de nos ancêtres ?

Je n'en reviens pas, quand je vois que de bons esprits comme ceux qui composent le *Conseil supérieur*, se posent la question de savoir si les canaux sont bien utiles, ou si, au contraire, le temps de ces canaux n'est pas définitivement passé ! Est-ce qu'ils ne sont pas aussi utiles que les chemins de fer ? Est-ce qu'ils ne constituent pas la seule concurrence pratique à l'égard des chemins de fer ?

Ce que je demande, encore une fois, n'est pas un acte hostile d'opposition

frondeuse. Je demande seulement qu'aux solutions émanées d'hommes sérieux, mais moins compétents, industriellement parlant, vous opposiez une solution et un vote contraires, émanés d'hommes plus industriels et plus compétents. (Très bien! très bien!)

Comment! lorsque vous donnez, sous forme de garantie d'intérêt ou autre, des avantages aussi considérables aux Compagnies de chemins de fer, vous ne pouvez pas faire crédit de 4 millions aux canaux! Car l'impôt sur les canaux est d'environ 4 millions... 4 millions sont sans doute une somme bonne à prendre, alors que les finances de l'État sont obligées d'aller chercher des recettes partout. Mais nous sommes pourtant à une époque budgétaire où, en matière de dégrèvement, une somme de 4 millions ne doit pas faire reculer devant une solution qui est à la fois juste et opportune. (Approbation.)

Car, enfin, les voies de terre, les routes nationales sont libres; pourquoi donc voulez-vous que les fleuves, ces routes qui marchent, d'après l'expression de Pascal, ne soient pas libres? Il n'en coûte rien pour marcher sur une route nationale. Pourquoi faut-il payer pour marcher sur un canal, sur un fleuve?

Il y a quatre ou cinq ans, un impôt établi sur les chemins de fer a attiré toutes les imprécations, toutes les haines: l'impôt sur la petite vitesse; or, on l'a tellement criblé d'attaques de toute nature, que malgré les 20 millions qu'il rapportait, il a fallu le faire disparaître de nos budgets. Ce qui s'est fait pour les 20 millions des chemins de fer, pourquoi ne le ferait-on pas pour les 4 millions des canaux?

D'ailleurs, ici, nous ne nous attachons pas aux chiffres; c'est un but de justice que nous poursuivons. A ce point de vue, je vous prie, Messieurs, d'émettre le vœu formulé dans l'amendement de M. Finet, et de recommander respectueusement l'étude de cette question aux nouvelles délibérations du Conseil supérieur des voies de navigation et à l'attention des pouvoirs publics. (Très bien! très bien! — Nombreuses marques d'approbation.)

M. WILSON. Messieurs, je veux faire une simple rectification de fait, en ce qui concerne la délibération du Conseil supérieur des voies de navigation. Je suis d'autant plus à mon aise pour parler de la délibération dont il vient d'être question que, dans le sein du Conseil supérieur, j'ai voté en faveur de la suppression des droits de navigation, ce qui répond d'une façon absolue à l'allégation produite par l'orateur précédent, que la proposition avait été repoussée à l'unanimité.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. La rectification a sa raison d'être pour le Conseil supérieur des voies de navigation, réuni en assemblée générale. Mais, dans la Sous-Commission de la navigation, c'est bien à l'unanimité que la proposition de supprimer les droits de navigation a été rejetée. Je m'en rapporte à l'honorable représentant de la sténographie, pour être sûr que c'est exact.

M. WILSON. Il y a ici un malentendu évident; vous voulez parler sans doute de l'opinion émise par la Commission dont M. Dumoustier de Fréduilly était le rapporteur. J'ai ici, sous la main, le compte rendu du Conseil supérieur des voies de communication, et si ce n'était pas trop long, je pourrais le lire. Il

ne s'y trouve, à la page 75, qu'un seul discours, prononcé par M. Richard Waddington, qui combatte, en principe, les droits de navigation. Une résolution a été formulée par le Conseil supérieur de navigation, non pas à une grande majorité, contre la suppression pure et simple des droits. C'est vrai; mais il y a une opposition assez importante.

Maintenant, en ce qui concerne les résolutions du Conseil supérieur des droits de navigation, je désirerais donner quelques explications.

Le rapport de M. Dumoustier de Frédilley portait sur les deux questions suivantes, posées par le Ministre :

1° Convient-il de mettre un droit de péage ou de navigation sur les marchandises circulant par canaux ou rivières canalisées et dans les ports?

Dans le cas de l'affirmative, quelles devraient être les bases de la tarification?

Le droit devrait-il être unique sur la même ligne ou dans le même port, ou varier suivant la nature de la marchandise?

2° Quel est le meilleur mode de concours pour les départements, communes ou chambres de commerce, pour les travaux de navigation?

La Commission, dis-je, dont l'honorable M. Dumoustier de Frédilley était rapporteur et qui avait été chargé de faire son rapport sur ces deux questions, l'avait fait absolument contraire, en principe, à la franchise absolue des rivières et de la navigation. C'est exact; et, dans ce rapport, il y avait certaines paroles qui pouvaient même parfaitement autoriser M. Ameline à croire que cette Commission se demandait si, en réalité, la circulation sur les voies navigables était chose utile ou non. Il y avait des expressions regrettables dans ce rapport, mais les conclusions formulées par le rapporteur ont été repoussées en totalité par le Conseil supérieur des voies de navigation. La proposition adoptée par ce Conseil n'avait pas pour objet le maintien absolu des droits de navigation; elle était ainsi conçue :

Le Conseil est d'avis que le principe d'une taxe soit maintenu, en exprimant le vœu que le taux puisse en être abaissé quand les améliorations projetées sur les voies navigables auront développé les transports.

Eh bien! voici ce qui a inspiré cette réduction à l'honorable M. Carnot, l'auteur de cette rédaction. On s'est trouvé en présence de cette situation : on a besoin de beaucoup d'argent pour les canaux et les rivières. Or, il est absolument impossible, si l'on veut marcher vite, en principe, de repousser à l'avance l'offre de concours des départements, des communes et des chambres de commerce; et le Conseil supérieur des voies de communication, qui avait à tenir compte dans une large mesure des impossibilités budgétaires du pays, et qui avait le désir de ne pas repousser les offres de concours des chambres de commerce, des départements, des communes, le Conseil supérieur, dis-je, n'a pas voulu prendre une mesure qui repoussât absolument ce mode de concours, et voici le vœu qu'il a émis :

Toutefois, on pourra autoriser des relèvements de taxes d'une durée restreinte, lorsque ces relèvements seront, après enquête, sollicités par les départements, les communes ou les chambres de commerce, à titre de contribution des intéressés aux travaux, dans les conditions du paragraphe ci-après :

Pour opérer ou hâter l'exécution des travaux d'extension ou d'amélioration des voies navigables, l'administration des travaux publics ne devra pas négliger le concours des départements, des communes ou des chambres de commerce, non seulement lorsque ce concours sera offert sous forme de subvention à fournir dans leurs ressources ordinaires, mais encore lorsqu'ils demanderont le droit de percevoir des taxes dont le produit sera affecté à l'intérêt et à l'amortissement des emprunts qui auront été gagés sur ces taxes, et dont le montant sera versé au Trésor public, soit à titre d'avance, soit à titre de subvention, suivant les conditions arrêtées entre le Gouvernement et lesdits départements, communes ou chambres de commerce, sous la sanction de la loi.

Quant à moi, je n'ai pas à défendre cette résolution. Personnellement, je suis partisan de la suppression des droits de navigation; je crois que le budget peut faire abandon de 4 ou 5 millions qu'il en tire, c'est insignifiant sur un budget de 2,800 millions. Mais autre chose est la question des droits de navigation perçus sur les canaux actuellement en état de viabilité, et autre chose, le concours facultatif que les chambres de commerce, les communes et les départements peuvent venir offrir au Gouvernement, pour l'établissement de canaux nouveaux ou l'amélioration des canaux en mauvais état. Et c'est surtout pour répondre à cette dernière préoccupation que le Conseil supérieur a adopté la proposition dans les termes dont je viens de donner lecture. Il y a un orateur surtout qui a fait impression sur le Conseil, c'est l'honorable M. Varroy, sénateur de Meurthe-et-Moselle. Vous connaissez tous sa haute compétence dans ces matières, vous savez tous également qu'au lendemain de nos désastres, dès 1871-1872, M. Varroy s'est mis à la tête d'un syndicat des cinq départements de l'Est, et qu'il a pu, au moyen du concours très considérable de ces départements et le concours plus restreint de l'État, rétablir immédiatement les voies de communication interrompues sur notre frontière de l'Est. Eh bien! ce que M. Varroy avait fait avec le concours des départements, des chambres de commerce, des communes, on a pensé qu'il n'était pas bon d'empêcher que cela fût dans d'autres parties de la France, et l'on n'a pas voulu fermer la porte à des tentatives de ce genre. Mais, je le répète, la proposition votée par le Conseil supérieur n'a pas le caractère absolu que lui a donné le précédent orateur. Il admet bien le principe de la taxe, mais il n'en recommande le maintien qu'à titre provisoire.

Vous voyez que le Conseil a surtout été dominé par cette préoccupation : terminer le plus tôt possible notre réseau de voies navigables. Il a craint qu'il ne fût pas possible de demander au budget de l'État la totalité des capitaux nécessaires. Voilà ce qui a inspiré la délibération du Conseil supérieur, dont le vote n'a pas le caractère absolu que lui a donné le précédent orateur. J'ai cru devoir donner ces explications à la réunion. Mais je n'ai pas pris la parole pour combattre les conclusions formulées par la Commission, car, pour ma part, j'ai partagé l'opinion de M. Waddington, qui a combattu, en principe, le maintien de la taxe. (Applaudissements.)

M. Roy. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Roy.

M. Roy. Messieurs, dans les Commissions du Gouvernement l'on voit cons-

tamment cette préoccupation : les chemins de fer ! toujours les chemins de fer ! On vient vous dire que, pour achever les canaux, on aura besoin du concours des communes, des départements. Mais, pour les chemins de fer, cette préoccupation n'a pas lieu de se produire. On affecte des sommes énormes à l'achèvement d'un réseau qui est pour ainsi dire complet. Je demande que, dans le budget, il soit attribué une somme suffisante à l'achèvement et à l'amélioration des canaux, jusqu'à ce qu'ils soient en état de lutter avec les chemins de fer ; qu'ils soient, à ce point de vue, mis sur un pied d'égalité avec ces derniers.

Permettez-moi de revenir à la question pratique et de n'être pas tout à fait de l'avis des précédents orateurs, en ce qui concerne la suppression des tarifs.

Le tarif de l'État est d'un quart de centime. Si vous annulez ce tarif, ce n'est pas ce qui relèvera la batellerie, car les chemins de fer pourront abaisser leurs tarifs d'un quart de centime, et la batellerie restera dans le même état qu'aujourd'hui. Ce qui fait l'infériorité de la navigation sur les chemins de fer, ce sont ses moyens d'action. Eh bien ! Messieurs, il faut le dire, la navigation n'est pas morte ; mais le temps de la vieille navigation est mort et bien mort. Ce n'est pas en lui accordant un quart de centime que vous la ferez renaitre. C'est à la navigation à se créer un instrument qui lui permette de lutter avec les chemins de fer. (Applaudissements.)

M. COTARD. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Cotard.

M. COTARD. Je reviens un instant à cette tribune pour rappeler que c'est volontairement que, dans l'exposé que j'ai fait, je n'ai pas parlé des moyens d'améliorer l'exploitation, attendu qu'il y a une chose plus importante : c'est de créer les canaux. Il faut d'abord que les canaux existent. Eh bien ! à ce point de vue, je crois également que M. Ameline a été un peu trop absolu, parce que, si l'on s'adresse aux bateliers, je crois qu'il n'y en a pas un qui ne réponde : Mettez-moi d'abord les canaux en état.

Là est la grande affaire. C'est la seule question. Ensuite, l'industrie de chacun saura bien trouver les meilleurs moyens pour exploiter les canaux. Dans le rapport, il est dit que, pour faire les réparations nécessaires, on maintiendra les taxes, alors qu'il faudrait les supprimer ; car l'État est dans son tort d'avoir laissé périr ce travail de la navigation. Je dis que, plus tard, quand les canaux seront en bon état, demander aux bateliers de payer quelque chose : rien de mieux. Nous ne nous enfermons pas dans un principe absolu. Mais il y a une chose certaine : la nécessité d'une réparation, car il ne s'agit pas pour l'État de chercher à réaliser des bénéfices.

On parle de l'étendue des chemins de fer. On sait qu'il y a des chemins de fer nouveaux, ne rapportant pas 1,000 francs, et l'on va en faire encore des milliers de kilomètres, qui reviendront à 200,000 francs ! L'État ne vient pas dire aux Compagnies : Je ferai les chemins de fer si vous assurez l'intérêt. Et on le demanderait aux canaux ! La question n'est pas là.

Il s'agit de prouver que le bénéfice indirect à obtenir des canaux est bien

plus grand que pour les chemins de fer. Mais, pour cela, il faut redonner de la vie à ce mode de transport; aussi demandons-nous à l'État non seulement de ne pas mettre de taxes sur les canaux existants, mais encore de faire les travaux nécessaires pour amener ces canaux à l'état de viabilité. Je suis venu à cette tribune pour que cette question des canaux, qui intéresse le monde entier, soit prise en main par le Gouvernement, à l'égal des chemins de fer. C'est là une amélioration impérieusement réclamée par l'agriculture et par l'industrie, qui ont besoin d'avoir des transports à bon marché.

M. PASCAL DUPRAT. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Pascal Duprat.

M. PASCAL DUPRAT. Je suis favorable à toutes les mesures qui peuvent avoir pour but le développement de nos canaux. Mais j'ai été étonné d'entendre énoncer certains chiffres, que je crois devoir repousser dans l'intérêt de la question.

On demande la suppression totale des taxes. Pourrions-nous la voter? Tous les canaux n'appartiennent pas à l'État. Nous serions d'abord obligés de les racheter.

L'orateur qui m'a précédé demandait qu'on inscrivit dans notre budget, pour la construction et le développement des canaux, une somme égale à celle des chemins de fer...

M. COTARD. Qu'on prit une partie du budget des chemins de fer.

M. PASCAL DUPRAT. ... Mais il ne s'agit pas seulement de ce que nous payons pour les chemins de fer anciens. C'est une dette pour l'État. Est-ce que vous voulez demander à l'État un sacrifice aussi considérable pour les canaux? Non. Il faut être réservé, plus modeste, moins exigeant. Vous ne voulez pas, évidemment, émettre une résolution pour qu'elle figure seulement au compte rendu sténographique très exact de nos délibérations. Eh bien! alors, il faut limiter vos demandes. Qu'on demande, autant que possible, la suppression des taxes sur les canaux, oui! Mais aller au delà serait, pour le moment au moins, dépasser le but et risquer de compromettre ce qu'il y a de logique dans votre demande.

M. D'ARTOIS. Je demande la parole.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. d'Artois.

M. D'ARTOIS. Je ne prendrais pas la parole si je croyais que le vœu qui est proposé à votre sanction dût être adopté purement et simplement. Mais il m'a paru que quelques-uns parmi vous seraient disposés à y apporter quelque atténuation. Pour ma part, je désirerais, au contraire, qu'il fût voté tel qu'il a été présenté, dans toute son énergie.

Il y a, Messieurs, plusieurs raisons qui justifient la demande de suppression des droits de navigation. Il y a la raison de principe, la raison de nécessité, la raison d'équité.

La *raison de principe*, la voici telle que nous la comprenons. Les voies de

navigation sont des voies accessibles à tout le monde, qui ne peuvent pas être l'objet d'une exploitation privilégiée, d'un monopole, et qui, par conséquent, sont en tout assimilables aux routes. Les mariniers sont, sur les cours d'eau, soumis à une concurrence aussi libre, aussi illimitée que celle que comportent les routes.

Il ne faut pas perdre cela de vue. Or, qu'est le régime des routes? Il est gratuit. Nous soutenons que, pour les mêmes raisons, le régime de la navigation doit être gratuit. (Très bien! très bien!)

On a cherché à établir je ne sais quelle distinction subtile entre les routes et les voies navigables, en soutenant que les premières étaient indispensables à tout le monde, qu'elles existaient en vertu d'un droit primordial de circulation! Mais, quoi! ce droit n'existe-t-il pas aussi bien pour les rivières, ces «chemins qui marchent», comme l'a dit Pascal.

Messieurs, les ponts n'ont été établis qu'au prix de grandes dépenses, que l'État a dû s'imposer; et, s'il en est un grand nombre qui ont été l'objet de concessions, on a reconnu qu'il y avait nécessité de les racheter, et, chaque année, on en rachète pour les rendre à la libre circulation. Or, nous le demandons, pourquoi ne fait-on rien payer à la voiture, au lourd chariot qui passe sur un pont? et pourquoi le bateau qui passe dessous paye-t-il? (Rires approbatifs.) N'y a-t-il pas là une contradiction inexplicable?

Examinons la question au point de vue de l'équité.

L'État, nous objecte-t-on, se propose de dépenser 900 millions pour améliorer et compléter le réseau des voies navigables. Est-il juste qu'il fasse des sacrifices si considérables sans compensation?

Messieurs, nous savons trop par expérience tout ce qui peut survenir entre des projets de cette nature et leur exécution, quel temps aussi s'écoulera avant qu'ils soient réalisés. Et, en vérité, nous consentirions volontiers, pour notre part, à voir réduire ce chiffre de 900 millions, à la condition que l'État commencerait par donner à la batellerie, qui souffre depuis de si longues années et qui dépérit, une preuve plus immédiate de l'intérêt qu'il lui porte, en la dégageant de ce lourd impôt perçu sur ses transports et qui contribue à la ruiner.

Mais ces grandes dépenses elles-mêmes suffisent-elles pour justifier en réalité le maintien de cet impôt? Évidemment non; et la preuve, nous la trouvons dans les sacrifices que l'État n'a pas hésité à s'imposer, dans ceux qu'il s'impose chaque jour lorsqu'il s'agit de grands travaux d'utilité publique et d'intérêt général.

Les routes de terre ont coûté plus de 4 milliards à établir; près de 100 millions sont consacrés annuellement à leur entretien. On n'en a pas moins supprimé l'impôt qui grevait leur circulation, il y a soixante-dix ans, alors qu'il n'était pas question des chemins de fer et que leur concurrence n'exerçait pas, sur leur fréquentation, cette influence dont la batellerie a tant à souffrir aujourd'hui.

Les intérêts du budget, dit-on, ne permettent pas de faire de grandes dépenses sur nos cours d'eau et de supprimer en même temps les produits compensateurs de l'impôt!

Mais on a bien supprimé l'impôt sur la petite vitesse des chemins de fer, qui rapportait 20 à 22 millions par an à l'État, et cela par des considérations d'intérêt général qui sont essentiellement applicables aux transports par eau. Et ces 20 ou 22 millions de revenu annuel, on les obtenait sans grever les marchandises de plus de 5 p. o/o de leur prix total de transport. Comment donc pourrait-on hésiter à supprimer les droits de navigation qui ne produisent guère plus de 4 millions annuellement et qui grèvent le fret du marinier dans la proportion de 10 à 20 et 25 p. o/o?

Nous savons bien qu'on l'a contesté; que M. Dumoustier, directeur du commerce intérieur, dans un rapport au Conseil supérieur des voies de communication, a prétendu que la moyenne du fret, s'élevant à 3 centimes par tonne et par kilomètre, les péages, qui sont, selon lui, de 1 millime à 1 millime et demi ne grèvent ce fret que de 5 p. o/o.

Il y a dans cette affirmation une double erreur, flagrante, manifeste; et nous avons le droit de nous étonner que M. Dumoustier ait pu la commettre.

Et d'abord, il est inexact de dire que les droits de navigation sont de 1 millime à 1 millime et demi seulement, par tonne et par kilomètre, lorsque ces droits, qui varient de 1 millime et quart à 6 millimes et quart, y compris les 2 décimes et demi, suivant les cours d'eau et la classe de marchandises, ne s'élèvent pas en moyenne à moins de 2 millimes et quart.

En second lieu, le fret de 3 centimes par tonne et par kilomètre est exceptionnel; il n'existe que pour les marchandises de première classe qui figurent à peine pour un vingtième dans le tonnage total du cours d'eau imposé, et même pour une partie seulement de ces marchandises. La vérité est que la moyenne du prix de la batellerie ne s'élève pas à 2 centimes, dans lesquels l'élément de droit entre par conséquent dans la proportion de 12 p. o/o.

Nous voici loin du calcul de M. Dumoustier, qui réduit les péages de moitié et exagère le prix d'un bon tiers. En doute-t-on? Voici des exemples :

De Mons à Paris, le prix de la houille varie de 6 à 7 francs au maximum. Les droits de la frontière belge à Paris (Saint-Denis), sur les canaux et rivières imposés au profit du Trésor, sont de 80 centimes par tonne, soit 12 p. o/o du fret moyen de 6,50. Et nous ne comptons pas, bien entendu, les 60 centimes par tonne perçus sur le canal Saint-Denis, de la Briche à la Villette, par la ville de Paris.

Un bateau chargé de grains ne paye pas moins de 2 fr. 40 cent. à 2 fr. 65 cent. par tonne pour aller de Paris à Dunkerque ou à Lille, pour un fret qui varie de 10 à 11 francs par tonne. C'est plus de 22 p. o/o.

Nous pourrions multiplier les exemples, mais ce serait abuser de votre patience.

On ne peut, nous dit-on, faire des travaux et des dépenses considérables pour la navigation, et supprimer en même temps les impôts auxquels elle est soumise! Mais que fait-on donc pour les chemins de fer?

Voici à ce sujet des renseignements qui ne seront pas suspects, puisque c'est M. le Ministre des travaux publics qui se charge de vous les fournir.

Dans les discussions auxquelles a donné lieu devant la Chambre des députés et devant le Sénat le projet de rachat des lignes de chemins de fer secondaires,

après avoir constaté à quels chiffres énormes s'élèvent les sacrifices faits par l'État pour établir des chemins de fer, étendre leurs réseaux et affermir le crédit des Compagnies, M. le Ministre nous fait connaître que les revenus des *grandes Compagnies* seules sont formés en grande partie de la gratuité de la subvention et de la garantie d'intérêt servi par l'État.

Ainsi, dit-il, elles ont *16 ou 1,700 millions de subvention*, représentant 80 millions de revenus gratuits tous les ans, qui, avec les 40 millions de garanties d'intérêt qu'elles reçoivent de l'État, et qui sont distribués aux actionnaires, font 120 millions, tandis que la somme totale de leurs dividendes est de 150 millions. Donc *les quatre cinquièmes de leurs revenus sont formés de la gratuité des subventions de l'État*, et si vous les remboursez vous seriez obligés de payer cette somme!

Nous demandons si, jamais, on a rien fait de comparable pour la navigation. Ainsi 1,700 millions de subvention, représentant, avec les garanties effectives d'intérêt, 120 millions pour lesquels l'État contribue chaque année aux revenus payés aux actionnaires. Voilà quels sacrifices il s'impose pour les chemins de fer! Cela l'a-t-il empêché de supprimer la taxe sur les transports à petite vitesse, de renoncer aux 22 millions qu'elle produisait annuellement? Pas le moins du monde. Eh bien! nous lui disons : Faites cela pour la navigation. Débarrassez-la immédiatement d'impôts qu'elle ne peut plus supporter; il y a urgence. Nous savons bien qu'on a voulu contester la déplorable situation de la batellerie. Elle n'est cependant pas contestable, car aujourd'hui elle transporte tout au plus ce qu'elle transportait il y a vingt ans, et, si l'on compare les chiffres aux deux époques, on verra qu'ils sont à peu de chose près les mêmes. Mais ce qui a singulièrement varié, c'est le fret qui a baissé de 25 à 40 et 50 p. o/o dans la même période. Or, Messieurs, il est évident qu'une industrie qui réduit ses prix dans ces proportions, et qui n'augmente pas sa production ou son trafic, est ruinée. Voilà pourquoi nous disons qu'il y a urgence; déjà les hommes manquent pour le métier de marinier et, pour peu qu'on tarde, on n'en trouvera plus pour conduire les bateaux.

La suppression des taxes est la première des améliorations que nous réclamons. Les autres exigeront du temps, les travaux que l'on projette demanderont de longues années; mais il suffit d'un trait de plume pour supprimer les droits de navigation.

Voilà pourquoi nous insistons pour obtenir cette satisfaction, au nom de l'industrie des transports et de tous ceux que son sort intéresse. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Finet.

M. FINET (Belgique). Je suis également partisan de la suppression des taxes, non seulement sur les canaux, mais encore sur toutes les voies de communication; mais les péages actuels sur les canaux représentent-ils des taxes ou des frais d'entretien? Je crois que ce sont des frais d'entretien. L'État doit l'outil, mais non pas son entretien.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. L'État entretient les routes.

M. FINET (Belgique). C'est vrai, parce qu'il a les ressources nécessaires pour pourvoir à cet entretien.

Quant à l'impôt sur la petite vitesse, on l'a supprimé et on a bien fait; mais, véritablement, je le répète, on ne peut pas exiger de l'État l'entretien d'un outil dont vous vous servez. L'État doit fournir le canal à ses frais. Sur ce point je partage l'opinion de M. Cotard : la nécessité des canaux est évidente; mais, encore une fois, l'État peut-il les créer et les entretenir ensuite?

UN MEMBRE. Oui, l'État peut les entretenir à l'aide des impôts indirects.

M. FINET. A l'aide des impôts indirects, me dit-on. Mais alors nous ne formons plus qu'un Congrès de rouliers d'eau, et on a eu tort de comparer les canaux aux routes, puisque vous voulez que ces canaux enlèvent leur trafic aux chemins de fer.

Il faut faire pour les canaux ce que l'on a fait pour les chemins de fer : les exploiter convenablement et logiquement afin d'en tirer des ressources utiles et ne pas se borner à une suppression de taxes. Le chemin de fer qui prend aujourd'hui 3 centimes et demi par kilomètre et par tonne de transport, n'a pas vu sa clientèle l'abandonner pour employer le canal, parce que le transport par canal est mal organisé, parce qu'il n'y a aucune régularité, aucune garantie pour l'arrivée des marchandises.

En exploitant les canaux d'une manière logique on pourrait en tirer un plus grand revenu. En un mot, au lieu de demander la suppression des péages, il faut réclamer, pour le canal, une exploitation semblable à celle du chemin de fer; le transport, par la voie du canal, serait alors économique, régulier et relativement rapide; conditions qui manquent tout à fait.

J'expédie aujourd'hui des fers de Belgique à Marseille, mais non pas par la voie du canal, qui exigerait trois mois pour le transport; et, quand j'expédie des marchandises, je désire qu'elles arrivent et non pas qu'elles restent en route. (Marques d'assentiment.) S'ensuit-il qu'il faille faire des canaux à grande section pouvant faire des transports de 500 à 1,000 tonnes? D'abord, tout le monde n'a pas 500 ou 1,000 tonnes à expédier, et ensuite il faut penser à ceux, et ce sont les plus nombreux, qui n'ont que 100 tonnes à faire transporter. L'état actuel des canaux ne permet même pas ces transports dans de bonnes conditions, parce que les bateaux de Charleroy à Paris, par exemple, exigent des prix de transport trop élevés.

Il faut étudier la question à un point de vue tout moderne, et au lieu de se servir de chariots-bateaux, il faudrait créer des wagons-bateaux, de manière à pouvoir constituer des trains. Le système actuel de bateaux tirés les uns derrière les autres, y compris même le tonnage d'aujourd'hui qui est très primitif, ce système devrait être modifié de manière qu'on pût former des trains complets sur les canaux. A l'origine, les chemins de fer avaient établi des wagons d'un tonnage considérable, puis ils les ont changés; ils ont établi des wagons plus petits pour les mettre à la portée de toutes les industries, et leur clientèle s'est augmentée. Ils ont formé des trains entiers de wagons de marchandises. Il faut procéder de même pour les bateaux. Il faut abandonner, en général, les bateaux de grande capacité afin de mettre les transports par eau à la portée de tous. Il

s'agit d'organiser logiquement l'exploitation des canaux, sinon nous serons toujours livrés aux habitudes anciennes des bateliers et des intermédiaires de toutes sortes qui livrent la marchandise quand ils peuvent, c'est-à-dire que cette marchandise n'arrive jamais. Aujourd'hui, les canaux ne peuvent réellement transporter que des articles sans grande valeur, dont l'arrivée peut se faire attendre et qui ne craignent pas la détérioration en route. Avec une exploitation régulière, logique, on pourra organiser des convois réguliers de 1,000 à 1,500 tonnes sur la Seine ou, en bonne saison, des trains de 3,000 à 4,000 tonnes, qui voyageront la nuit, et surtout la nuit. Tous les péages seront supprimés. Les chemins de fer avaient la faculté, par leurs actes de concessions, d'appliquer des taxes de péage et de transport, mais ils ont eu le bon esprit de n'en pas tenir compte afin de pouvoir effectuer les transports de houille. Ce que demande, en résumé, l'industrie, c'est de payer le moins possible le transport du charbon dont elle a besoin; elle ne se préoccupe pas de savoir s'il y a des droits de péage ou de transport à acquitter, elle demande des transports rapides et à bon marché entre Mons et Paris, pour sa houille.

Et remarquez que le chemin de fer réclame cinq à six jours pour effectuer un transport entre Mons et Paris, et dix jours pour Marseille. Les chemins de fer ne vont pas aussi vite qu'on pourrait le croire. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. Veuillez, je vous prie, ne pas vous écarter de la question de principe qui est en discussion.

M. FINET (Belgique). Il faut donc supprimer les taxes sur les canaux.

Il y a six ans, l'État de New-York a mis au concours la solution de la question dont nous nous occupons en promettant un prix de 550,000 francs à celui qui trouverait le meilleur système de traction. Faites de même : mettez en concours la question de savoir quel est le mode de transport qui remplirait les meilleures conditions. Cherchez à moderniser la voie d'eau en abandonnant les pratiques surannées, qui datent de deux cents ans. (Bravos.)

Il y a, entre la Belgique et Paris, 1,000 kilomètres de canaux qui rapportent environ 30,000 francs par kilomètre. C'est le commerce qui paye cette somme énorme qui se répartit entre diverses entreprises : l'État, le haleur, le batelier. Ce serait là un beau revenu kilométrique pour un chemin de fer. Eh bien! dans ces conditions, on peut supprimer les péages sans obliger l'État à faire des sacrifices; au contraire, il trouverait une source de revenus dans une organisation nouvelle bien étudiée, en ce sens qu'il n'aurait plus à pourvoir aux frais d'entretien. Mais, tout d'abord, les canaux principaux qui doivent transporter les grandes masses de marchandises, c'est-à-dire les matières premières de l'industrie, à des prix plus bas qu'aujourd'hui, et avec une sécurité et une régularité inconnues, ces canaux ne coûteraient rien à l'État, parce qu'ils feraient leurs frais.

Ainsi supprimons les péages, organisons l'exploitation des canaux comme celle des chemins de fer, et ceux-là procureront le même rapport que ceux-ci. (Marques d'assentiment et applaudissements.)

M. WILSON. Pour répondre à l'observation qui a été faite, tout à l'heure, par

M. Pascal Duprat, je crois que la Commission ferait bien d'invertir l'ordre de ses propositions; en effet, on a placé au troisième rang la question du rachat des canaux. Or, avant de statuer sur la question de la suppression des péages, il est indispensable de statuer d'abord sur la question de savoir si les canaux seront rachetés par l'État.

Je manque de renseignements en ce qui concerne les canaux exploités par l'industrie privée, dans les différents pays de l'Europe; je regrette de ne pouvoir traiter la question qu'au point de vue des canaux de la France.

Actuellement, en France, nous avons fort peu de canaux exploités par l'industrie privée, et je crois qu'il n'y a rien d'excessif à émettre un vœu en faveur du rachat de ces canaux. En exprimant ce vœu, nous entrerions dans un ordre d'idées indiqué par M. le Ministre des travaux publics de France qui, dans un rapport important qui a précédé la nomination des Commissions régionales chargées d'examiner quel développement pourrait être donné à notre réseau de voies de communication, se prononçait formellement en faveur de la possession de tous les canaux par l'État. Le Ministre a même fait mieux: il a déposé, récemment, sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi ayant pour objet le rachat d'une de nos voies navigables, exploitée aujourd'hui par l'industrie privée, la Scarpe inférieure.

Voici l'indication des canaux exploités actuellement en France par l'industrie privée:

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise, 123 kilomètres;

Canal de la Scarpe inférieure, dont le projet de rachat, comme je viens de le dire, a été déposé sur le bureau de la Chambre des députés, projet qui sera adopté;

Canal de Beaucaire, 78 kilomètres;

Puis deux canaux très importants et qui sont dans une situation spéciale, en ce sens qu'ils sont exploités par une Compagnie de chemin de fer. (Rires.) C'est le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne. Par une sorte d'aberration, je ne crains pas de le dire, on a livré à une Compagnie de chemin de fer la grande voie fluviale du Midi qui, à ce que disait Dupont de Nemours, sous la première Révolution, après avoir coûté 17 millions, avait enrichi la fortune publique de plus de 500 millions.

La Compagnie de chemin de fer à qui le canal du Midi a été livré n'a rien fait pour en favoriser la navigation; elle y a même maintenu des tarifs excessifs.

L'ensemble de ces canaux représente un parcours d'environ 800 kilomètres et leur rachat n'exigerait pas une dépense considérable.

J'espère que d'autres membres de ce Congrès pourront nous renseigner sur les canaux des autres pays; quant à moi, je le répète, je ne suis renseigné que sur les canaux de France. Je crois que nous pourrions formuler un vœu qui n'aurait rien d'utopique, en ce qui concerne les canaux français, et qui rentrerait, au contraire, dans l'ordre d'idées partagées par notre Gouvernement.

Je répondrai, maintenant, à l'honorable préopinant qui proposait l'inscrip-

tion, au budget de l'État, d'une somme identique pour les canaux et les chemins de fer. Je lui ferai remarquer que l'identité ne serait pas rationnelle, parce que les canaux ne transportent pas beaucoup de voyageurs, et que ce transport de voyageurs figure pour moitié dans le chiffre des recettes des chemins de fer. Dès lors, il ne serait pas équitable d'inscrire en faveur des canaux un crédit égal à celui des chemins de fer. La proportion pourrait être établie ainsi : 1 pour les canaux et 2 pour les chemins de fer, et ce serait encore, je crois, aller trop loin, parce que la valeur des deux instruments de transport diffère beaucoup.

Si nous nous maintenons dans l'ordre d'idées qui a inspiré à M. de Freycinet le programme si complet que vous connaissez, et qui n'est que la reproduction d'un programme précédemment développé par M. Krantz devant une des Commissions de l'Assemblée nationale; et sans parler de la question du rachat des canaux, opération que je voudrais voir s'accomplir tout d'abord, si nous nous maintenons, dis-je, dans cet ordre d'idées, et si nous pouvons consacrer 300 ou 400 millions à la mise en état de nos canaux, cette somme équivaldrait à celle de 3 à 4 milliards qui serait employée à l'achèvement de nos voies ferrées. En résumé, je crois qu'il faut rester dans les limites du programme de M. de Freycinet. Et je ne pense pas être contredit par M. Ameline en disant que c'est la Commission du Sénat, présidée par M. Hubert Delisle, qui a repoussé la proposition de suppression des droits de navigation.

Il convient donc, à mon avis, d'intervertir l'ordre de nos discussions pour placer, en première ligne, la question du rachat des canaux et émettre un vœu favorable dans ce sens; ensuite nous nous prononcerions, en principe, sur la question de la suppression des droits de navigation en restant bien réservés sur la question d'application immédiate.

M. Roy. En proposant d'inscrire au budget, au chapitre des canaux, une somme égale à celle qui est allouée au chapitre des chemins de fer, je n'ai pas entendu demander une inscription définie. Dans ma pensée, le crédit ouvert serait appliqué seulement aux travaux les plus urgents.

En outre, je ferai remarquer à l'honorable M. Wilson que, depuis quarante ans, l'État a toujours fait des dépenses en faveur des chemins de fer, tandis qu'aucune somme n'a été accordée aux canaux.

Aujourd'hui, le transport des voyageurs est assuré partout en France; les points les plus extrêmes du territoire sont touchés par les chemins de fer; presque tous les chefs-lieux de département sont desservis. Il n'en est pas de même pour le transport des marchandises par la voie des canaux: c'est ce qui fait qu'on ne peut comparer ces deux modes de transports; en effet, l'un est presque achevé et l'autre comporte des lacunes importantes et nombreuses qu'il est indispensable d'achever le plus tôt possible. Parmi ces lacunes il en est une surtout qui, lorsqu'elle sera comblée, reliera le Midi au Nord par la canalisation du Rhône. C'est là, véritablement, une question de grande navigation internationale.

M. LE PRÉSIDENT. Je prie l'orateur de revenir à la question à l'ordre du jour.

M. ROY. La navigation intérieure est dans un tel état de souffrance qu'on ne peut s'empêcher de réclamer en sa faveur.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix la proposition de M. Wilson, qui consiste à intervertir l'ordre de la discussion. Voici l'ordre dans lequel elle aurait lieu, si la proposition de M. Wilson est adoptée :

- 1° Question du rachat des canaux par l'État;
- 2° Suppression des droits de navigation;
- 3° Suppression des chômages.

(La proposition de M. Wilson est mise aux voix et adoptée.)

M. LE PRÉSIDENT. Si personne ne demande la parole, je vais mettre aux voix l'amendement proposé par M. Finet, et qui est ainsi conçu :

Je demande que cette organisation par réseaux, d'une manière analogue à l'exploitation des chemins de fer, ne soit pas remise à des Compagnies pour une période dépassant vingt-cinq ans.

(L'amendement de M. Finet, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. DELBOY. M. Finet, qui est Belge, désirerait savoir pour quels motifs son amendement a été repoussé. Il serait peut-être bon qu'en sa qualité d'étranger on lui fournît quelques explications.

M. LE PRÉSIDENT. J'ai dû mettre aux voix la proposition de M. Finet après avoir demandé si quelqu'un voulait prendre la parole avant le vote. (Marques d'assentiment.)

Je mets aux voix le troisième vœu qui, en tenant compte de l'intervention qui vient d'être adoptée en principe, serait ainsi conçu :

Le Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport,

Considérant que le rôle des voies de navigation intérieure, rivières et canaux, est de servir au transport économique des matières lourdes et de peu de valeur employées par l'industrie et par l'agriculture;

Considérant que les transports se font sur ces voies au moyen de véhicules indépendants, pouvant se croiser ou se dépasser, circuler en convois ou séparément, sans aucun inconvénient pour leur sécurité;

Considérant, en conséquence, que les voies navigables doivent être assimilées à toutes routes et à tous chemins constituant la voie publique et jouir de la franchise et des libertés de circulation que l'intérêt public accorde depuis longtemps, sur tout le continent européen, aux routes et chemins;

Considérant que la franchise et la liberté du transit sur les rivières et canaux, dont les réseaux desservent les pays voisins, apporteront la plus grande facilité aux voyages d'un pays à l'autre, et sont, à ce titre, d'intérêt international;

Considérant qu'à tous ces titres, les États ont le devoir de créer et d'entretenir les voies navigables nécessaires à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, comme elles

le font pour les routes et chemins, attendu que si cette charge retombe sur tous les contribuables, tous en recueillent les bénéfices directs et indirects;

Considérant d'ailleurs que l'importance des taxes est d'un faible contingent dans les budgets nationaux,

Émet le vœu :

1° Que les canaux concédés soient rachetés par les États et ramenés au régime commun de franchise et de liberté de circulation;

2° Que les droits de navigation soient supprimés sur les rivières et canaux, et que la circulation y soit aussi libre que sur les routes et chemins;

3° Que les améliorations des voies existantes et la création de voies nouvelles soient, ainsi que leur entretien, à la charge des États, provinces ou communes, suivant que ces voies sont d'intérêt général ou local.

(Le troisième vœu est adopté).

La discussion est maintenant ouverte sur le **Vœu relatif aux canaux d'intérêt national.**

M. Roy a présenté la proposition suivante, qui est appuyée par la Section :

Le Congrès émet le vœu que, pour établir la communication la plus directe entre la Méditerranée et les départements du nord et du nord-est de la France, la Belgique et la Hollande :

1° Il soit construit un canal, dit de la Haute-Meuse, entre Troussey et le canal, projeté par l'État, de la Saône à la Marne, en modifiant le tracé de ce dernier pour le passage du faite;

2° Le canal de l'Oise à l'Aisne, également projeté par l'État, soit exécuté dans le plus bref délai possible.

M. Roy a la parole pour motiver son vœu.

M. Roy. Dans l'état actuel des choses, la voie de communication par eau entre la Méditerranée, les départements du nord et du nord-est de la France, la Belgique et la Hollande, est formée par le Rhône, la Saône, le canal de l'Est, de la Saône à la Moselle et à la Meuse, en construction, franchissant le faite des Vosges, près Épinal, suivant la vallée de la Moselle jusqu'à Toul où il emprunte le canal de la Marne au Rhin, entre Toul et Troussey, d'où il suit la Meuse jusqu'à Givet, sur la frontière belge. Cette voie de navigation, entre Pontailier, sur la Saône, et Troussey, sur la Meuse, présente un développement de 319 kilomètres et, dans ce parcours, il y a 151 écluses à franchir. Ce canal est à double point de partage, car il passe de la vallée de la Saône dans celle de la Moselle en franchissant le faite des Vosges, en s'élevant de l'altitude de 180 mètres, à Pontailier, à celle de 338 mètres; à son point culminant, il descend, en suivant la vallée de la Moselle, à l'altitude de 205 mètres, à Toul, dans le canal de la Marne au Rhin, par lequel il franchit le faite de séparation de la vallée de la Moselle de celle de la Meuse, à l'altitude de 243 mètres, pour redescendre, à Troussey, dans le canal latéral à la Meuse, à l'altitude de 237 mètres.

Si on examine une carte de l'État-major, on voit : 1° que la Meuse suit directement son cours du nord au sud entre Troussey et sa source, et que, pour passer du bassin de la Meuse dans celui de la Saône, il n'était nullement nécessaire d'aller emprunter le cours de la Moselle en faisant ainsi un détour considérable; 2° que les sources de la Meuse et de la Marne sont voisines l'une de l'autre, et situées sur un même plateau, un peu à l'est de la ville de Langres; 3° que la ville de Nancy et les importants établissements industriels qui l'environnent eussent été tout aussi bien desservis par un canal direct de la Meuse à la Saône, par le canal de la Marne au Rhin, qu'ils le sont par le canal de l'Est, improprement appelé de la Marne à la Saône.

D'autre part, le Gouvernement a projeté et fait continuer lentement, il est vrai, l'exécution d'un canal de la Marne à la Saône, de sorte que toute la partie de ce dernier canal, entre son point culminant, près de Langres et la Saône, pourrait être commune avec le vrai canal de la Marne à la Saône.

Le canal de la Marne à la Saône étant une question décidée en principe, le canal de la Haute-Meuse, à construire entre Troussey et le canal de la Marne à la Saône, n'aurait que 129 kilomètres de longueur; et, si on recherche quel serait le parcours de la voie navigable près Pontailier, point où arrive le canal de la Marne à la Saône, dans la Saône et Troussey, en suivant les deux voies de navigation, on trouve que, par le canal de l'Est, le parcours sera de 319 kilomètres avec 151 écluses à franchir, et que, par les canaux de la Marne à la Saône et de la Haute-Marne, il ne serait que de 217 kilomètres, avec 130 écluses seulement à franchir; d'où il résulte que la construction du canal de la Haute-Meuse, d'une longueur de 129 kilomètres, raccourcirait de 102 kilomètres le trajet de la grande ligne de navigation entre le bassin du Rhône, la Méditerranée et tout le nord-est de la France, la Belgique et la Hollande, et réduirait de 21 le nombre des écluses à franchir. J'ajouterai que le canal de l'Est se trouve en pleines Vosges, l'une des contrées les plus froides de France, et que personne n'ignore que les contrées situées à l'ouest de ces montagnes ont une température moyenne plus élevée, des hivers moins longs et des froids beaucoup moins intenses; d'où il résulterait, au point de vue des chômages occasionnés par les glaces, un avantage notoire en faveur du canal de la Haute-Meuse sur celui de l'Est.

Par tous ces motifs, j'ai cru intéressant de signaler à l'attention du Congrès les avantages que présenterait la construction du canal de la Haute-Meuse, et je demande qu'il veuille bien émettre un vœu en faveur de l'établissement de ce canal.

En considérant le canal de la Marne à la Saône, j'appellerai également l'attention du Congrès sur la construction du canal de l'Aisne à l'Oise, dont les études définitives ont été faites sous la direction de M. l'ingénieur en chef de la navigation entre Paris et la Belgique, allant de près Chauny à Bourg-sur-Aisne et déjà mis aux enquêtes. Ce canal n'aurait que 47 kilomètres de longueur et, avec les canaux existants et celui à achever de la Marne à la Saône, il mettrait les départements de l'Aisne, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord en communication aussi directe que possible, par voie d'eau, avec le bassin du Rhône et la Méditerranée.

En résumé, la construction des trois canaux, 1° de la Marne à la Saône, entre Pontallier et Donjeux, de 180 kilomètres de longueur; 2° de la Haute-Meuse, entre le canal de la Marne à la Saône et Troussey, de 129 kilomètres; 3° de l'Oise à l'Aisne, de 47 kilomètres, soit, en tout, 356 kilomètres, constituerait, avec l'amélioration de la navigation du Rhône et les canaux déjà existants, une voie de transport économique de la plus haute importance pour les relations commerciales entre le nord et le sud-est de la France, et une voie de transit international entre la Méditerranée avec la Belgique et la Hollande, dont l'importance n'échappe à personne, au point de vue des intérêts du grand port de Marseille.

Je ferai remarquer que le tracé actuel du canal de la Marne à la Saône, suivant un affluent de la Marne passant à l'ouest de Langres pour arriver au point culminant, aurait besoin d'être réétudié pour passer à l'est de cette ville, en suivant la Marne en vue de son raccordement avec le canal de la Haute-Meuse.

M. LE PRÉSIDENT. Quelqu'un demande-t-il la parole sur le vœu émis par M. Roy ?...

Personne ne demande la parole, je mets ce vœu aux voix :

Le Congrès émet le vœu que, pour établir la communication la plus directe entre la Méditerranée avec les départements du nord et du nord-est de la France, la Belgique et la Hollande :

1° *Il soit construit un canal, dit de la Haute-Meuse, entre Troussey et le canal, projeté par l'État, de la Saône à la Marne, en modifiant le tracé de ce dernier pour le passage du faite ;*

2° *Le canal de l'Oise à l'Aisne, également projeté par l'État, soit exécuté dans le plus bref délai possible.*

(Le vœu de M. Roy est mis aux voix et adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. M. Bergmann, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg, propose le vœu suivant concernant la **Prolongation des canaux du Rhône au Rhin** :

Le Congrès émet le vœu que les canaux du Rhône au Rhin, qui se réunissent à Strasbourg, soient prolongés par un canal latéral au Rhin, entre Strasbourg et Mannheim, afin qu'une voie navigable continue à grande section soit ouverte entre la mer du Nord et la Méditerranée.

M. Bergmann a la parole.

M. BERGMANN, *membre de la Chambre de commerce de Strasbourg.* Pour se rendre compte de l'importance de la proposition que j'ai l'honneur de faire au Congrès, il suffit d'examiner une carte d'Europe. Au centre de l'Europe, on voit deux grands fleuves : le Rhin, qui monte vers la mer du Nord, et le Rhône, qui descend vers la Méditerranée. Le Rhin est navigable jusqu'à Mannheim. A partir de ce point, il est impossible de le rendre navigable. Le Rhône est navigable jusqu'à la Saône. Il y a donc une lacune importante entre Mannheim et

Strasbourg. On pourrait donc faire communiquer le Rhin à la Saône et au Rhône, et établir ainsi une grande voie de transport, avec d'autant moins de frais que le Gouvernement allemand se serait volontiers prêté à cette entreprise si on avait insisté plus qu'on ne l'a fait, auprès de lui, pour atteindre ce but.

La création de cette grande communication donnerait à peu près satisfaction à M. Roy, au point de vue des relations internationales à établir entre la Hollande, l'Allemagne, la Suisse et la France, et ces puissances seraient intéressées, sur un long parcours, au succès de l'entreprise.

Je crois qu'un vœu émis dans ce sens par le Congrès exercerait une certaine pression sur le Gouvernement allemand qui, comme je l'ai dit, n'a pas émis d'opinion contraire à l'exécution de ce projet, qui serait facilitée par son adhésion.

Il existerait alors une communication directe entre la mer du Nord et la Méditerranée; on n'aurait plus recours, comme aujourd'hui, au cabotage qui oblige à passer par l'Espagne pour aller de la mer du Nord dans la Méditerranée. Et, puisque nous faisons des vœux pour l'exécution des canaux à grande section de 42 mètres, cette voie navigable serait dans les conditions voulues pour permettre le passage à des navires de 300 à 400 tonnes. Ce serait réellement une voie de grande navigation. (Bravos.)

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le vœu proposé par M. Bergmann.

(Le vœu de M. Bergmann est mis aux voix et adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Voici le texte du vœu présenté par M. Delboy, et relatif à la **Mise à l'étude des diverses jonctions du Danube**:

Le Congrès émet le vœu que l'on mette à l'étude :

1° *La jonction du Danube au Rhin par un canal plus parfait que le canal Louis qui la réalise aujourd'hui;*

2° *La jonction du Danube au canal français du Rhône au Rhin, à l'aide d'un canal qui traverserait la Suisse près du cours du Rhin supérieur et du côté du lac de Constance.*

M. DELBOY. Mon vœu consiste dans la jonction du Rhin au Danube et du Rhône au Danube. Vous savez que cette idée a été, pour la première fois, émise par Charlemagne pendant la guerre contre les Avars; mais, de son temps, la science des ingénieurs était bien restreinte, et, malgré sa constance à venir surveiller les travaux, le grand homme constata l'impossibilité de réaliser sa pensée.

Cette jonction du Rhin au Danube a été faite, depuis quelques années, par le roi Louis, au moyen d'un canal qui porte son nom. C'est un canal à petite section, c'est-à-dire insuffisant, et il importe de faire un canal d'après le seul type qui soit susceptible de donner un nouvel essor à la navigation et de donner satisfaction à l'industrie internationale qui réclame légitimement des moyens de transport nouveaux.

Par la jonction du Rhin au Danube, on rétablit une ligne de communication commerciale qui remonte à la plus haute antiquité, puisqu'elle a pour point de départ, pour origine, l'émigration de la race aryenne d'Asie en Eu-

rope. Il y a là un grand courant commercial qu'il faut doter d'une voie navigable digne des besoins modernes.

En second lieu, nous réclamons la jonction du Danube au Rhône par une ligne navigable qui prendrait le Rhône ou le canal français du Rhône au Rhin du côté de Belfort, qui suivrait le Rhône à l'aide d'un canal latéral jusque vers le lac de Constance et qui atteindrait de là le Danube.

Nous ne voulons pas qu'on considère seulement comme grande voie de communication internationale la ligne du Rhin au Danube; il y a à rétablir une autre grande voie internationale, aussi antique que la première: c'est celle qui a permis aux races primitives, en passant par la Suisse et la vallée du Rhône, de venir peupler la Gaule. C'est la grande route des peuples, depuis la civilisation phénicienne, que celle qui passe par le Pont-Euxin, le Danube, pour descendre vers le Rhône et la Méditerranée.

Il faut, au moyen de la science moderne, joindre la vallée du Danube, vallée qui a, aujourd'hui, une importance capitale au point de vue du concert européen, aux vallées du Rhin et du Rhône.

C'est sous le bénéfice de ces courtes observations que nous appuyons la résolution de votre Commission. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. Voici le texte d'un vœu présenté par M. Raverdy, relativement à la **Jonction des canaux du Nord et de la Belgique** :

Le Congrès émet le vœu qu'une voie navigable mette directement en rapport la Belgique et les départements du Nord avec Rouen et la Normandie, par Amiens et Beauvais, et embranchement sur Creil.

Au point de vue international, ce vœu intéresse surtout la Belgique. Il correspond également aux demandes nombreuses présentées par nos départements du Nord.

M. Raverdy a la parole.

M. RAVERDY. Les communications entre la France et la Belgique sont très mal desservies par une voie presque unique. Cet état d'infériorité a frappé les départements de tout le nord de la France, et le Conseil général de la Seine, lui-même, s'en est ému.

D'un autre côté, des ports de mer français ne sont pas reliés avec des voies navigables. Boulogne, par exemple, qui compte une population de 40,000 âmes, ne se lie à aucun canal. Dunkerque est mal desservi. Quand on vient d'Anvers, on trouve la Scarpe inférieure dont le Gouvernement français vient de proposer le rachat, qui, évidemment, sera voté par les Chambres. Quant à la Scarpe supérieure, elle est à peu près achevée; elle va se trouver dans un état de navigabilité suffisant, avec 2 mètres d'enfoncement. C'est là une belle amorce pour faire un canal direct sur l'Escaut. Tous les départements du Nord et de l'Est et Paris réclament une voie directe, et celle que nous proposons présenterait un raccourci de 181 kilomètres pour aller à Rouen. Qui est-ce qui pourrait s'opposer à l'exécution d'un projet qui aurait pour résultat d'amener de la houille à 4 francs à Rouen, alors qu'aujourd'hui le prix est de 6 fr. 60 cent. ? (Vive approbation.)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix le vœu de M. Raverdy.

(Le vœu est mis aux voix et adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. M. Pascal Duprat a la parole pour faire une proposition relative à l'**Établissement d'un canal direct de Paris à la mer.**

M. PASCAL DUPRAT. Ma proposition étant un amendement à un projet qui doit être discuté, il me semble que je ne devrais prendre la parole qu'après la discussion de ce projet.

M. LE PRÉSIDENT. C'est évident. M. de Rautlin de la Roy a la parole pour présenter sa proposition relative à l'**Approfondissement de la Seine**, qui est ainsi formulée :

Le Congrès émet le vœu :

- 1° Que les 3 mètres de tirant d'eau soient donnés dans les trois années à partir du vote de la loi. Ce délai est plus que suffisant;
- 2° Que les travaux soient entrepris simultanément, partout, dans ce but;
- 3° Que tous les travaux d'écluse et de maçonnerie soient faits en vue du tirant d'eau de 5 mètres, de manière à réserver l'avenir;
- 4° Que le Gouvernement fasse étudier et déposer un projet de loi de canalisation à 5 mètres.

M. E. DE RAUTLIN DE LA ROY. Je serai bref, quoiqu'il s'agisse du port de Paris. J'ai, d'ailleurs, résumé ma pensée dans une note imprimée que les membres du Congrès ont dû recevoir. Je m'en rapporte à cette note pour certains détails que je me garderai bien de reproduire ici.

J'ai demandé la canalisation de la Seine à 5 mètres, depuis le bassin du Havre jusqu'à Saint-Denis. Pourquoi ai-je proposé 5 mètres? Parce que le bassin Vauban, du port du Havre, a 5 mètres et que le port de Rouen a également 5 mètres, de sorte que je ne demande que la prolongation des ports du Havre et de Rouen jusqu'à Paris, c'est-à-dire la transformation de la Seine en un véritable bras de mer de 360 kilomètres de longueur environ.

Quels sont les moyens de réalisation? Ils sont des plus simples. On obtiendra ce résultat au moyen de huit barrages qui existent actuellement sur la Seine. Il suffit seulement de relever ces barrages. Or, il est certain que les nouveaux barrages mobiles, éclusés, déjà expérimentés, — je ne parle pas des autres, — permettent d'assurer des retenues d'eau de 10 mètres; car, pour obtenir un tirant d'eau de 5 mètres, il suffit d'une retenue de 7 mètres.

Telle est ma proposition.

Voilà trois siècles qu'on nous promet le port de Paris; il serait temps de passer du rêve à la réalité, et vous voyez que rien n'est plus facile : en trois années, on peut avoir un tirant d'eau de 5 mètres. Dans ma note, j'ai répondu aux objections possibles; je n'y reviendrai pas; mais j'ai examiné un point particulier. Vous savez qu'on a décidé l'établissement d'un tirant d'eau de 3 mètres sur la Seine. Les travaux vont être entrepris; eh bien! sans préjuger la question de savoir à quelle époque on nous donnera un tirant d'eau de 5 mètres, — et il faudra bien qu'on nous le donne, — je demande que le

Congrès émette le vœu suivant : C'est que l'avenir soit réservé et que les travaux soient exécutés de manière que les écluses aient une profondeur nécessaire pour pouvoir assurer, à l'avenir, un tirant d'eau de 5 mètres, que nous réclamerons toujours. Il faut, en effet, que Paris soit doté d'un port de défense sérieux, autre qu'un port de commerce, et cette question est tout à fait internationale, puisqu'il s'agit de rendre le port de Paris accessible aux navires de mer de toutes les nations.

M. LE PRÉSIDENT. M. Pascal Duprat a la parole pour développer un amendement à la proposition de M. de Rautlin de la Roy. Voici le texte de cet amendement :

Le Congrès est d'avis qu'un canal direct de Paris à la mer rendrait de grands services aux relations maritimes internationales.

M. PASCAL DUPRAT. Messieurs, je ne viens pas précisément combattre le projet qui nous est soumis par M. de Rautlin. Ce projet est inspiré par une idée généreuse qui ne peut être profitable qu'à Paris, et, comme député de Paris, je me reprocherais de lui être contraire.

Nous avons voté, à la Chambre des députés, il y a quelques mois, un crédit ayant pour but de pourvoir aux travaux nécessaires qui doivent donner à la Seine un tirant d'eau de 3 mètres. Le projet qui accompagnait la demande de crédit appartient, si je ne me trompe, à un homme éminent que vous connaissez tous, à M. Krantz; ce projet ne répondait pas entièrement à la pensée plus large, plus hardie dont M. Krantz aurait voulu voir la réalisation; malgré cela nous avons voté le crédit demandé.

La Seine aura donc 3 mètres de tirant d'eau, c'est-à-dire qu'elle se trouvera dans des conditions de navigabilité plus favorables que celles d'aujourd'hui, et le mouvement commercial en sera plus énergique, non seulement au point de vue parisien, mais encore au point de vue international.

Mais ce projet, je l'avoue, ne me suffit pas. Il ne suffit pas non plus à l'orateur qui m'a précédé à cette tribune. Qu'a-t-il proposé? D'émettre un vœu en faveur d'un projet qui aurait pour but de donner à la Seine un tirant d'eau de 5 mètres. C'est, au fond, la canalisation de la Seine qui est demandée par M. de Rautlin. Il est évident que, si nous avions les ressources nécessaires et si un autre projet n'était pas en présence, je voterais ce projet qui favoriserait les relations commerciales. Je ne parle pas de l'intérêt militaire auquel il a été fait allusion, parce qu'il faut écarter ici toute image de guerre; mais, enfin, ce projet ne me satisfait pas complètement malgré ses grands avantages, parce qu'il ne raccourcit pas la distance entre Paris et la mer. Le commerce de Paris aurait toujours 363 kilomètres à parcourir pour porter ses produits à la mer.

Il y a un projet plus large, plus hardi et qui se présente dans des conditions scientifiques parfaites. Il est dû à un collègue, M. Mainfroy, dont je ne crains pas d'embarrasser la modestie. Ce projet a figuré, il y a trois ans, à l'Exposition maritime des Champs-Élysées; il a été examiné sérieusement par un jury à la tête duquel était placé l'un des hommes les plus compétents, l'amiral Fourichon, et il a obtenu une médaille d'or. Il est exposé, je crois, dans un des pavillons de ce palais, où vous pourrez le voir.

Je laisserai de côté la partie technique et spéciale du projet, parce que l'heure avancée ne me permettrait pas de l'examiner, et, d'ailleurs, nous n'avons pas ici à discuter des questions techniques.

Je laisserai également de côté les questions économiques et financières qui présenteraient plus d'intérêt. Il serait bon, en effet, de connaître le prix d'exécution d'un semblable projet et de savoir ensuite — tout en restant fidèle à notre pensée, c'est-à-dire sans faire payer des taxes à la navigation, — comment on retrouverait l'intérêt des capitaux engagés. Je me bornerai à ne considérer qu'un seul côté du projet de M. Mainfroy, c'est qu'il raccourcit beaucoup la distance entre Paris et la mer; il la réduit à 190 kilomètres entre le Havre et Paris, c'est-à-dire qu'il économise 173 kilomètres de parcours. Voilà un des bons côtés du projet : une économie considérable de temps par suite de la réduction de la distance.

Il ne s'agit pas ici de profiter du cours de la Seine, de la corriger, de la canaliser; non, il s'agit d'ouvrir un canal direct entre la mer et Paris.

Quant aux avantages qui résulteraient de ce trajet direct, je n'ai pas besoin de les signaler; il y a, tout d'abord, l'établissement de relations plus faciles entre Paris et toute l'Europe.

Je crois donc pouvoir, sans sortir des convenances ni des limites imposées à nos débats, recommander ce projet à vos sympathies et même à votre vote. Toutefois je n'admets guère que, dans un Congrès international, qui doit regarder un peu au-dessus des intérêts particuliers, on puisse voter sur un projet ayant un intérêt particulier. Je vous demande non pas d'émettre un vote favorable sur ce projet, mais d'adopter une formule qui serait ainsi conçue :

Le Congrès est d'avis qu'un canal allant directement de Paris à la mer rendrait de très grands services au commerce français et étranger.

Vous voyez, Messieurs, dans quelles limites très réservées je signale ce projet à votre attention; c'est ce qui me donne l'espérance que vous voudrez bien voter la formule que je vous propose. (Très bien! très bien! — Applaudissements.)

M. d'Artois. Messieurs, je suis assez embarrassé pour combattre des projets qui présentent des difficultés d'exécution à côté d'un caractère de grandeur et de popularité, mais je vois un danger actuel dans ces propositions.

En vérité, quand le Gouvernement est en présence de 750 millions de travaux de première nécessité à exécuter dans l'intérieur du pays pour le mettre en relation avec les frontières, je crois qu'il est inopportun de demander l'exécution des projets qui nous sont soumis.

En ce qui concerne la Seine, nous ne demanderions pas plus qu'un tirant d'eau de 3 mètres pour rendre un service réel à la ville de Paris. Depuis vingt-cinq ans nous demandons un tirant d'eau de 2 mètres et, depuis nombre d'années, nous souffrons de l'insuffisance d'eau entre Mantes et Conflans. Il y a là une lacune qu'il est important de combler. On nous accorde plus, puisque le projet propose de porter le tirant d'eau à 3 mètres, et ce projet est voté. Le nombre des bateaux étrangers qui remonteront la Seine sera-t-il plus con-

sidérable qu'il ne l'est aujourd'hui ? Ces bateaux consentiront-ils à engager leurs équipages sur un parcours de 240 kilomètres entre Rouen et Paris ? C'est hypothétique.

Je crois qu'avant de s'occuper de faire venir à Paris les produits étrangers, il y a intérêt à assurer d'abord un bon fonctionnement des voies intérieures. Voilà mon sentiment. C'est pourquoi je repousse, comme inopportune, la proposition de vœu qui vous est faite.

M. Pascal DUPRAT. Messieurs, je suis étonné du motif qui vient d'être opposé au projet dont je me suis fait ici l'interprète. Il faut, nous dit-on, ne nous occuper d'abord que des projets d'intérêt purement national. Sans doute, c'est le droit et j'ajouterai c'est le devoir de notre patriotisme ; mais il serait fort étrange que, dans un Congrès qui porte le titre de Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport, on ne pût pas s'occuper d'un projet ayant pour but d'accroître les relations entre les peuples et de les rapprocher. Je le répète, l'argument m'a surpris. La proposition que j'ai présentée à votre examen sort-elle des limites du Congrès ? Il serait difficile de l'établir. Et l'intérêt international sur lequel elle s'appuie, n'a-t-il pas été invoqué pour d'autres propositions ? On ne peut le nier.

On a dit que, depuis nombre d'années, on avait promis de relier Paris à la mer. Je ne vais pas si loin et, au lieu de remonter dans le passé, je ne considère que le présent. En examinant attentivement, on voit qu'il y a le plus grand intérêt à avoir des voies navigables directes qui permettraient de porter les produits du Centre à Paris et de Paris à la mer, vers tous les autres pays. C'est là une pensée utile et qui peut être féconde. Le projet qui veut la réaliser a été étudié par des hommes spéciaux, qui ont obtenu la récompense due à leur travail. Je ne recommande pas ce projet en particulier ; je dis qu'il y a là une idée très grande, qui peut produire les meilleurs résultats, et je demande au Congrès de déclarer, par l'émission d'un vœu qui n'a rien d'embarrassant ni de compromettant, qu'une voie directe allant de Paris à la mer pourrait rendre de grands services. Je crois que la proposition est très modeste dans ces conditions et, de plus, le projet en question a ce mérite particulier que, s'il satisfait l'intérêt national, il se préoccupe également de l'intérêt international. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. La proposition qui est faite par M. Pascal Duprat, dans les termes où il vient de l'expliquer, n'est pas en contradiction avec les précédents. C'est une contre-proposition. Je vais d'abord consulter le Congrès sur la proposition de M. de Rautlin de la Roy. Mais, auparavant, je dois donner une explication.

Lorsque M. Krantz présentait les projets, l'état de la science, quant à la construction des barrages mobiles, était limité. On ne calculait alors que sur une profondeur de navigation de 3 mètres. Mais, depuis la réalisation des idées de M. Krantz, la construction des barrages mobiles a fait des progrès considérables et c'est en raison même de ces progrès que M. Rautlin de la Roy a présenté sa proposition que je mets aux voix.

(La proposition de M. de Rautlin de la Roy est mise aux voix et rejetée, après une épreuve douteuse.)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets maintenant aux voix la contre-proposition de M. Pascal Duprat qui se formule ainsi :

Le Congrès est d'avis qu'un canal direct de Paris à la mer rendrait un grand service international.

(La contre-proposition de M. Pascal Duprat est mise aux voix et adoptée.)

M. LE PRÉSIDENT. Je sou mets au Congrès le projet de **Vœu contre la concurrence temporaire faite aux voies navigables**, présenté par MM. d'Artois et Chérot.

Il est ainsi conçu :

Le Congrès émet le vœu que les Gouvernements n'autorisent pas les chemins de fer à abaisser des tarifs au-dessous du prix de revient pour faire une concurrence temporaire aux voies navigables.

Personne ne demande la parole?... Je mets ce vœu aux voix.

(Le projet de vœu de MM. d'Artois et Chérot est mis aux voix et adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. M. Weyl, lieutenant de vaisseau, a la parole pour faire une communication au Congrès sur un **Système de transports sans rompre charge**.

M. WEYL, *lieutenant de vaisseau*. Messieurs, on trouve encore dans les vieilles bibliothèques la traduction d'un ouvrage intitulé : *Recherches sur les moyens de perfectionner les canaux de navigation et sur les nombreux avantages des petits canaux dont les bateaux auraient deux jusqu'à cinq pieds de large et pourraient contenir une cargaison de deux à cinq tonneaux*, par Robert Fulton, ingénieur américain. Dans cet ouvrage, Fulton traite cette question non seulement en mécanicien des plus féconds, mais aussi en véritable économiste. Il avait parfaitement vu que les moyens de transport dont on se servait à son époque étaient l'obstacle le plus sérieux au développement du bien-être et de la richesse dans les pays civilisés.

Son génie créateur s'emparant de ces idées, il proposa un système de canalisation économique, basé sur l'emploi des petits bateaux dont la contenance égalait au moins celle des charrois en usage à la fin du siècle dernier. Afin de généraliser ce système de la façon la moins onéreuse, il supprimait les écluses et les remplaçait par des plans inclinés construits sur les berges, de sorte que les bateaux passaient d'un bief dans l'autre en franchissant les barrages de séparation sur les plans de halage, au moyen de machines hydrauliques empruntant leur force à la différence de niveau des biefs.

Fulton prit pour cette invention un brevet français qui est enregistré sous la date du 29 pluviôse an vi de la République. Il est inutile de dire que dans notre pays, il trouva, à cette époque de sa laborieuse carrière, autant d'incrédules qu'il en rencontra quelques années plus tard, quand il vint offrir au Gouvernement français son torpedo et son bateau à vapeur; du reste il n'avait pas été plus heureux en Angleterre et aux États-Unis.

Dans son projet, Fulton faisait des canaux de petite dimension, sans écluses, de 3 mètres de plafond, de 6 mètres de large et de 1 mètre de profondeur. Son bateau type (en bois) avait 6 mètres de long, 1^m,20 de large et un peu plus de 1 mètre de hauteur; il passait d'un bief dans l'autre au moyen d'une machine hydraulique qui le faisait monter sur un plan incliné jusqu'à la ligne de séparation des biefs. La réduction des sections des canaux, la suppression des écluses diminuaient environ des deux tiers les dépenses et le temps de construction.

On aurait pu créer trois voies nouvelles avec le capital nécessaire pour en construire une seule, et établir des voies de communication par eau économiques, à condition toutefois de renoncer au vieux matériel de navigation.

N'oublions pas qu'à cette époque les chemins de fer n'existaient pas et que les transports par eau étaient les plus sûrs et les plus rapides.

Ces petits canaux eussent été en même temps des canaux de navigation et d'irrigation. Après avoir décrit les ingénieux appareils qu'il avait imaginés, Fulton montra, avec une grande force de raisonnement, ce qu'un pays gagnerait en prospérité en développant ses moyens de communication.

Les chemins de fer lui ont donné raison, mais ils ne transportent pas malheureusement aux prix qu'indiquait Fulton, environ 15 millimes la tonne kilométrique, droits du Gouvernement non compris. Je n'avais nulle connaissance de ce travail de l'illustre ingénieur américain quand j'ai publié une étude sur un système de transport *sans rompre charge*, applicable à toutes les voies connues, dans laquelle j'avais que mieux valait créer des voies nouvelles et compléter notre réseau intérieur qu'agrandir les canaux existants.

Le matériel dont il se servait était tel qu'on pouvait le concevoir à son époque; aujourd'hui l'industrie métallurgique nous donne le fer et l'acier à bon marché, les machines ont tellement progressé que rien n'est impossible avec leur aide. Si je rappelle les idées de Fulton, c'est pour rendre hommage à sa grande personnalité et pour montrer qu'un petit matériel très facile à mouvoir de toutes façons a déjà été proposé par des esprits éminents.

C'est en étudiant le type de bateau applicable à la navigation maritime et fluviale que j'ai été amené à proposer le système dont on va lire l'exposé.

Je le crois simple, et il présente l'immense avantage de ne pas faire subir aux chargements ces transbordements si coûteux par la main-d'œuvre qui renchérit de plus en plus et par les déchets de route qui constituent une perte sans compensation.

Le système général décrit je l'appliquerai à certaines exploitations qui pourront être prises comme des types. Afin de ne pas surcharger cette étude, j'ai évité d'entrer dans les détails de construction qui sont du domaine des ingénieurs spéciaux.

SYSTÈME DES TRANSPORTS PAR VOIES MARITIMES, FLUVIALES, CANAUX,
VOIES DE FER ET DE TERRE, SANS ROMPRE CHARGE.

Éviter les transbordements est le *desideratum* de l'industrie des transports, mais comme les différentes voies que l'on doit suivre obligent à changer les

moyens de transport, il est souvent impossible de diriger les chargements par la meilleure route, sans les soumettre à une manutention quelconque.

L'application du travail des machines aux opérations de chargement et de déchargement ne s'est pas généralisée; cependant le remplacement de la force de l'homme par la force mécanique s'impose à cette industrie comme à toutes les autres.

Le système qui va être exposé remplace toutes les manutentions intermédiaires, coûteuses sous tous les rapports, par des manutentions mécaniques appliquées à l'engin qui contient le chargement; la plupart des avaries seront donc supportées par une enveloppe solide, tandis que les denrées ne subiront aucun des déchets qui les grèvent aujourd'hui.

Cet engin présente en outre ce précieux avantage, c'est qu'assez petit pour être manié avec toute sécurité et pour devenir une unité de chargement, il est assez grand pour être par lui-même une unité de transport.

Le système est basé sur l'emploi de chalands, vrais wagons flottants pouvant à la fois naviguer sur fleuves et canaux, être chargés sur navires de mer, sur trucs et chemins de fer, sur tramways et sur camions. De telle sorte que tout transport pourra se faire *sans rompre charge*, d'un lieu à un autre, quelles que soient les voies différentes qu'il doive suivre.

Ces wagons flottants ne pèseraient pas 2 tonnes et porteraient une charge variable d'après la nature de l'exploitation (8 à 12 tonnes). Véhicules flottants sur les voies d'eau intérieures, ils peuvent, en devenant colis de gros encombrement, former les unités de transport sur un navire de mer; la manutention agissant sur la masse entière serait ainsi supprimée pour les marchandises. Prenons pour exemple un transport de vin à effectuer de l'entrepôt de Bercy (Paris) à Londres. Il faut aujourd'hui expédier au chemin de fer par camions ou rouler à quai pour embarquer les fûts sur bateaux de rivière. Au point de départ sur le littoral français, il faut décharger pour recharger sur le navire de mer en partance pour Londres. Dans mon projet, le vin serait mis à l'entrepôt dans les wagons flottants; ceux-ci, poussés au quai au moyen de chariots sur rails, mis à l'eau au moyen d'une grue ou d'une cale d'inclinaison, prendraient la route du fleuve, et arrivés à Rouen seraient embarqués sur navire de mer. De cette façon deux mouvements de grue suffiraient pour la manutention d'un chargement de 32 bordelaises, par exemple, pesant 8 tonnes environ, et un seul pour la mise à terre sur la côte anglaise. Comme on le verra plus loin, l'emploi de navires spéciaux permettrait de supprimer tout mouvement par les grues et de faire la plupart des manœuvres par traction horizontale.

LES WAGONS FLOTTANTS, en tôle et fer galvanisés de 4 millimètres $1/2$ d'épaisseur, pèseront, avec leurs accessoires, moins de 2,000 kilogrammes; en tôle d'acier de 3 millimètres, ils auront autant de solidité et pèseront de 1,500 à 1,600 kilogrammes. Leurs dimensions seront à peu près les suivantes : 5 mètres de long, 2 mètres de large, 1^m,80 à 2 mètres de hauteur totale. Leur tirant d'eau sera de 1 mètre pour 8 tonnes de chargement (augmentant de 1 décimètre pour 1 tonne en plus), ce qui leur permettra de faire route sur certains fleuves par les basses eaux. Leurs petites dimensions, la forme des convois

feront que la résistance à la traction sera assez faible pour qu'on obtienne une vitesse suffisante (5 à 6 kilomètres par heure sur les canaux et 8 à 10 sur la Seine) sans grandes dépenses. Ils seront à couvertures étanches, cadénassés et pourront être plombés; ce sont, en somme, des *wagons flottants devenant de vastes colis pour traverser la mer et pour circuler sur les voies ferrées*.

On ménagera, aux angles du fond de la face avant des chalands, des encastremements pouvant recevoir des galets, et on disposera un ou deux galets semblables à leur partie arrière; seulement, tandis que ceux de l'avant seront fixés, ceux de l'arrière, mus par une tige verticale et par un volant, pourront se lever et s'abaisser.

Par ces mouvements, les chalands porteront par leur fond, les galets arrière seront levés, et ceux-ci étant abaissés, les galets porteront sur le sol et pourront imprimer aux chalands un mouvement dans le sens de leur longueur; il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que de déplacements limités.

En outre, pour certaines exploitations, celle d'un charbonnage, d'une saline, par exemple, les wagons flottants seront percés, dans leur fond, d'une ouverture circulaire de 0^m,50 de diamètre environ, bouchée par une soupape s'ouvrant et se refermant à volonté; de sorte que, pour décharger, il suffira de soulever le chaland, d'ouvrir la soupape pour que charbon ou sel s'écoule naturellement, sans frais appréciables.

Convois. — Un certain nombre de chalands tenus les uns aux autres formeront un convoi qui peut être remorqué par les moyens ordinaires sur les voies d'eau intérieures, le remorqueur en tête traînant la série de chalands; mais cette disposition est vicieuse, le remorqueur a à compter avec le train qu'il dirige et n'a pas sa liberté de mouvements; tout incident de route met le désordre dans le convoi et devient une cause d'avaries. C'est pour cela que la disposition suivante semble préférable : le wagon de tête aurait l'avant affiné et l'arrière à section rectangulaire identique aux extrémités des autres wagons; tous seraient reliés les uns aux autres, à se toucher, par des chaînes à vis. Enfin, comme dernier élément du convoi, viendrait une locomotive fluviale, grande embarcation à vapeur, l'avant à section plane égale à celle des wagons, l'arrière arrondi, portant un gouvernail de rivière puissant et un pont de manœuvre de 3 mètres de large. Le convoi aurait ainsi l'aspect d'un long bateau très étroit et sectionnable à volonté.

Ces dispositions présentent quelques avantages que l'on va énumérer :

1° La force motrice à l'arrière et la résistance de l'eau à l'avant font que chacun des éléments du convoi tendra à adhérer sur celui qui le précède; le convoi formera donc un tout et sera plus manœuvrant que s'il était remorqué de la façon ordinaire.

2° Le convoi est sectionnable à volonté et peut abandonner et prendre des wagons en tous points de son parcours, sur l'une ou l'autre rive de la voie, et en cela il est supérieur aux trains de chemins de fer, qui ne peuvent s'arrêter et se former qu'en des lieux déterminés.

3° Les berges des fleuves et canaux étant, pour ainsi dire, une gare con-

tinue, la batellerie devient accessible à la petite comme à la grande industrie; en effet, la batellerie actuelle procède en général par de grandes masses, tandis que l'usage des wagons flottants permettra aux petites industries de s'approvisionner et d'expédier des masses moins importantes. Aujourd'hui, un industriel qui a besoin de houille, par exemple, trouve souvent son avantage à s'en faire expédier un certain nombre de wagons par chemin de fer : limité par son crédit, il ne veut pas de grands approvisionnements et ne peut user de la batellerie; avec les wagons flottants, il pourra s'adresser à la voie fluviale, qui lui amènera, le plus près possible de son usine, la quantité de houille qu'il désire à des prix inférieurs à ceux des chemins de fer; car il est évident, comme l'établissent les droits, que ce mode de transport utilisant un matériel plus simple sera infiniment moins coûteux que le transport par voie ferrée. Une exploitation serait rémunératrice au prix de 2 centimes environ la tonne kilométrique.

4° Les escales de ces convois seront toujours très courtes, limitées qu'elles sont par le temps nécessaire pour changer quelques-uns de leurs éléments; conséquence : meilleure utilisation du matériel et du personnel.

5° On pourra toujours utiliser complètement les écluses, quelles que soient leurs dimensions.

TRANSPORTS SUR MER. — L'embarquement et le débarquement des wagons pourra se faire au moyen de grues à vapeur; les chalands seront enlevés directement par des mains de fer faisant corps avec eux, ou, si l'on craint la fatigue des rivets, on se servira d'élingues en fil de fer ou encore de chaînes à la Vaucanson.

Lorsqu'un service régulier sera établi entre deux ports, les grues de manœuvre seront à terre, à chariot mobile; le navire pourra recevoir les wagons, partie dans la cale, partie dans l'entrepont.

Ils arriveront par des panneaux, et, pouvant circuler sur leurs galets de l'avant à l'arrière, ils seront trainés à leur poste par des treuils à vapeur. On pourra aussi les arrimer sur le pont dans des compartiments formés par les baux et barrots et par des cloisons longitudinales et latérales.

Il faut aussi prévoir le cas où le navire devrait porter avec lui sa puissance de chargement : une grue serait alors installée vers la partie centrale du bâtiment, et la mise à bord se ferait par des panneaux disposés à l'avant et à l'arrière de la grue.

Enfin, quand il n'y aura que de courtes traversées à effectuer, on pourra faire arriver les chalands sur le pont du navire construit d'une façon spéciale, imitant en cela le type de bâtiment porte-trains de chemins de fer, imaginé par M. Dupuy de Lôme pour la traversée du Pas-de-Calais.

Nous reviendrons plus longuement sur ce dernier sujet, à propos de l'exploitation de Marseille aux ports de la Manche.

REMARQUE IMPORTANTE. — Il n'est pas inutile de faire remarquer quelles seraient les conséquences de l'adoption des wagons flottants sur la construction des canaux. Pour les convois que nous avons décrits, les dimensions des canaux existants sont plus que suffisantes; on pourrait même, pour les lignes à créer,

se contenter d'une moindre largeur, 8 à 9 mètres par exemple, et d'un mouillage de 1^m,20 environ. Il serait possible, en outre, comme le proposait Fulton, de supprimer les écluses, en séparant les différents biefs par des barrages que les wagons franchiraient sur des cales de halage. Il est loin de ma pensée de critiquer les travaux d'amélioration des grandes artères de navigation; elles sont destinées à satisfaire à des besoins multiples, mais à côté de celles-ci, les alimentant, il y a place pour des canaux étroits, peu coûteux, faciles à établir rapidement, consommant peu d'eau, et qui seraient à la grande canalisation ce que les chemins de fer d'intérêt local sont aux chemins d'intérêt général.

TRANSPORT PAR TERRE. — Les wagons flottants sont de telles dimensions qu'on pourra les charger sur des trucs de chemins de fer. Le wagon pris pour type peut être mis sur les wagons à pierre. Les exploitations mixtes seront faciles dans la plupart des cas.

ÉCONOMIE DU SYSTÈME.

La batellerie par wagons flottants pourra s'effectuer dans des délais à peu près égaux à ceux de la petite vitesse, et comme les frais de traction sur l'eau sont moins chers que sur le rail, les transports se feront à de moindres prix. Les dépenses d'établissement, les frais d'exploitation sont tout à l'avantage de cette batellerie, qui cheminera plus lentement que les trains de petite vitesse, mais qui n'aura pas à subir les manœuvres nombreuses imposées par les nécessités d'un grand service par voie ferrée. On pourrait livrer de Paris à Lille dans un délai de cinq à six jours.

Sans insister sur tous les bénéfices résultant du bon marché du transport pour notre prospérité commerciale, nous allons montrer par quelques exemples tout le profit qu'on tirerait de l'emploi de ce mode de transport. Supposons un chargement de 100 tonnes de vin allant de Bordeaux à Paris; la tonne de vin étant estimée à 200 francs, le chargement vaudrait 20,000 francs.

Estimons les déchets de route par chemin de fer, manutentions de toutes espèces à 3 francs p. o/o. Ces déchets supprimés entraînent une économie de 600 francs; économie due uniquement au mode de transport et qui répond à une observation que suggère à l'esprit l'emploi des wagons flottants sur les navires de mer.

En effet, on porte un poids mort; et, dans le cas présent, si les wagons portent 32 bordelaises, soit 8 tonnes, il est de 24 tonnes; 2 tonnes par wagon, s'ils sont en tôle de fer. (Ce poids mort serait moindre si les wagons étaient en tôle d'acier.) Mais ces 24 tonneaux, en supprimant les déchets, font économiser 600 francs; ce qui revient à dire que chaque tonne de poids mort représente, pour la traversée de mer de Bordeaux à Rouen, une somme de 25 francs, fret très rémunérateur. Je rappelle pour mémoire le temps gagné, la facilité d'arrimage, l'économie sur la manutention, qui se résument par une moindre dépense.

Pour le charbon, en vidant directement les wagonnets dans les wagons, il arriverait à son point de livraison tel qu'il serait sorti de la mine. On pourrait,

en effet, pousser par voie ferrée les chalands-wagons jusqu'à la voie navigable voisine; ils pourraient ensuite traverser un bras de mer, reprendre une nouvelle voie d'eau ou une voie de fer. Exemple: si un canal existait, reliant le bassin houiller du Gard au Rhône, les wagons flottants le suivraient jusqu'à son point de jonction avec le fleuve qu'ils descendraient jusqu'au canal Saint-Louis, ou, devenant les unités de chargement sur un navire de mer, ils seraient dirigés sur Marseille sans avoir subi le moindre déchet. Si maintenant on suppose ces chalands armés d'une soupape comme il a été dit plus haut, on n'aura qu'à les déposer sur les panneaux des navires en charge, et le charbon s'écoulera naturellement dans les cales du bâtiment. On aura ainsi un élément de fret de sortie précieux, car le prix de la houille sera diminué par l'économie faite sur le transport (2 centimes la tonne kilométrique environ), sur la manutention au port et par l'absence de tout déchet. Les frais de chargement seraient, par tonne de houille, de 10 à 15 centimes, et on pourrait aisément charger 1,000 tonnes par navire en un jour.

Pour l'approvisionnement des usines, des établissements à terre, les wagons seraient amenés, soit par les grues, soit par les plans inclinés, sur une plate-forme creuse munie d'un gros conduit d'écoulement. En ouvrant la soupape quand les charrois de distribution seraient sous la plate-forme, la houille s'écoulerait dans les divers véhicules et pourrait être amenée au lieu de consommation sans avoir subi la moindre déperdition depuis sa sortie de la mine. On pourrait transporter la houille à Marseille, par ce moyen, à 2 centimes la tonne kilométrique, tandis qu'actuellement le tarif d'exportation est 3 centimes, et le tarif pour la ville, de 8 centimes. Dans son enquête sur l'industrie houillère en France et en Angleterre, M. de Ruolz, inspecteur générale des chemins de fer, dit que: la proportion des menus et poussières produits dans l'abatage et les manutentions postérieures s'élève souvent à 40 p. o/o, et que la quantité déjà faible des gros et moyens obtenus sur le carreau de la mine subit encore un déchet considérable pendant le transport, surtout par les chemins de fer et pendant les opérations de transbordement. En supprimant cette dernière cause de perte, on abaisse en réalité le prix d'une matière qui, aujourd'hui, est à juste titre considérée comme une matière précieuse.

En admettant, ce qui est vrai, que les transports se fassent à des tarifs inférieurs à ceux du chemin de fer, le bénéfice résultant du système est tel que l'industriel y trouvera un immense bénéfice. Ces déchets perdus sans retour, semés à tous les vents, représentent une portion de la fortune publique, une somme de travail qui pourrait être mieux utilisée, et n'est-ce pas une grave considération économique à faire valoir?

En outre, s'il est vrai qu'une des causes de décadence de notre marine est le manque de fret de sortie, il faut chercher à la faire affluer vers nos grands ports, et, dans ce but, ouvrir au plus vite de nouvelles routes aux produits si variés de notre sol. Est-ce à des travaux à long terme qu'il faut demander le remède à un mal qui mine une de nos grandes industries?

Cherchons donc à utiliser ce que nous avons, à en tirer le meilleur parti possible, à lutter par notre intelligence de la situation contre les dangers éco-

nomiques qui menacent nos grands ports; et pour compléter notre réseau de navigation intérieure, faisons des canaux plus étroits, moins coûteux, qui ne conviendront pas, il est vrai, au vieux matériel existant, mais qui auront l'avantage d'être livrés rapidement à la navigation, et de multiplier à moindres frais nos voies de communication.

Je joins à ce mémoire un devis d'établissement et d'exploitation de Paris à Londres, de Paris à Bordeaux et de Marseille à Rouen. On aura ainsi une idée des résultats financiers que l'on peut espérer.

Le type du navire de mer à adopter a une grande importance. Vaudra-t-il mieux n'avoir, pour la Manche et l'Atlantique, que des navires à même tonnage et même modèle, ou bien des navires différents? Il y a d'excellentes raisons pour et contre l'unification du matériel. Si, d'un côté, elle est toujours précieuse, d'un autre, on peut admettre que les besoins d'une exploitation ne sont pas toujours les mêmes; et il peut arriver, par exemple, que Londres offre beaucoup de fret au moment où Bordeaux en donne peu.

Il est enfin probable qu'on cherchera à avoir sur Londres des vitesses supérieures à celles de la ligne de Bordeaux.

Pour les exploitations qui auront Paris pour point d'attache, le tirant d'eau des navires de mer sera de 3 mètres environ, de telle sorte que le jour où le mouillage en Seine sera amené à cette profondeur, nos navires pourront remonter jusqu'à Paris. Ils seront donc prêts pour l'avenir comme ils le sont pour le présent.

DE MARSEILLE AUX PORTS DE LA MANCHE.

L'importance de cette ligne, qui est une de nos grandes artères de notre système de navigation intérieure et une route de transit international, les obstacles que l'on a à vaincre, m'obligent à entrer dans quelques développements.

On sait que Marseille est complètement isolé du Rhône, que ce grand port est relié à l'intérieur de la France par une seule voie ferrée, qui traverse le massif de l'Estayne par le beau tunnel de la Nerthe. Un canal qui, partant de Marseille, irait rejoindre celui d'Arles à Bouc, suivrait une direction à peu près parallèle au chemin de fer, et on aurait à percer un tunnel à section beaucoup plus grande. Certaines études concluent à un travail de *dix ans* et à une dépense minima de 50 millions. Ce canal exécuté, Marseille communiquerait directement avec le Rhône, fleuve des plus rapides, dont la navigation exige une batellerie spéciale. Les travaux que l'on entreprend sur ce fleuve, pour augmenter son mouillage et améliorer son cours, entraîneront encore un accroissement de la force du courant, de telle sorte que le bateau de canal ordinaire ne pourra servir économiquement à la remonte du fleuve. Un ingénieur distingué, M. Grenier-Chevalier, qui a construit un type de bateaux-grappins porteurs, établit que les frais de traction par grappin porteur sont le tiers de ceux par grappin remorqueur. Il faudrait donc que les bateaux du Rhône puissent arriver à Marseille, puisque ceux qui partent de Marseille ne peuvent naviguer sur ce fleuve.

On arrive donc, par la simple logique, à proposer un canal de grande navigation qui coûterait des sommes énormes.

Il n'y a évidemment aucun espoir de voir modifier, à bref délai, la situation économique de Marseille par de grands travaux publics. Les deux seules voies qui aboutissent à l'intérieur, le chemin de fer et la voie du Rhône prolongée par la mer, seront, quoi qu'on fasse, pour de longues années, les deux seuls débouchés de ce grand port sur la vallée du Rhône. Le chemin de fer transporte un tonnage énorme, tandis que celui qui emprunte la voie de navigation n'a qu'une faible importance. La raison en est très simple : le commerce exige sécurité et rapidité dans les transports et, malgré le canal Saint-Louis, il ne peut user d'une route soumise à des chômages continuels. Il faut se rappeler que, dans ces parages, le mistral souffle environ cent quarante jours par an, avec plus ou moins de force, et que la traversée de Marseille au Rhône est une vraie traversée de mer. Le canal Saint-Louis, qui a été creusé pour éviter les dangers de la barre du Rhône, n'a pas répondu aux exigences de ses promoteurs : c'est une voie déserte ; car si l'accès du fleuve est facile, la distance qui le sépare de Marseille ne peut être régulièrement franchie que par de bons navires.

Aujourd'hui on charge à Marseille des chalands que l'on remorque aux embouchures du Rhône qu'ils franchissent de beau temps, tandis qu'ils empruntent la voie du canal Saint-Louis quand la barre est mauvaise. On sait quelles sont les difficultés d'un remorquage, sitôt qu'il y a un peu de mer ; les amarres fatiguent, la force est gaspillée, car, la résistance augmentant rapidement avec le nombre de bateaux remorqués, on n'utilise qu'une faible partie de la puissance développée ; de plus la manœuvre est toujours délicate ; toutes ces raisons font que les bateaux ne prennent la mer que quand le temps est beau, et de là l'irrégularité de leur service. Au contraire, un navire de mer de puissance moyenne peut presque toujours faire cette traversée ; on comptera dans l'année les jours où il ne pourra gagner le long de la côte.

Plus manœuvrant, n'ayant à veiller que sur lui-même, utilisant, dans les proportions ordinaires, la puissance de son appareil moteur, il se trouve dans les conditions de tout navire de mer et franchira, en quelques heures, les 46 kilomètres qui séparent Marseille du canal Saint-Louis. Cette traversée sera certes plus facile que celle que tant de navires font journellement pour franchir le Pas-de-Calais, malgré le vent, la brume, les courants et les nombreux bâtiments qui le sillonnent.

Les chalands remorqués ont pu partir de Marseille et atteindre Saint-Louis ou Arles : il faut les décharger pour faire passer leur chargement sur les bateaux spéciaux du fleuve, car ils ne peuvent tenter économiquement la remonte. Quelques heures après son départ de Marseille, la marchandise subit donc un premier transbordement qui entraîne une perte de temps, des dépenses, des déchets, etc., et remarquons qu'au delà de Lyon, au point où cesse la grande navigation fluviale, il faut faire une nouvelle opération de même nature. Un canal de Bouc à Marseille ne remédierait pas à ces graves inconvénients ; on arrivera au Rhône par une voie intérieure, plus sûre, mais la batellerie s'y arrêtera et on transbordera sur les bateaux fluviaux, d'où les

chargements passeront sur le type de bateaux appropriés à la navigation de canaux, rivières et fleuves qui complètent la voie navigable, s'étendant de la Méditerranée à la Manche.

Que devient donc ce projet de faire circuler les marchandises, *sans rompre charge*, à travers l'isthme français? Le bateau type que l'on cite sans cesse doit utiliser la plus petite écluse du parcours; il ne peut donc avoir des formes fines, appropriées aux grandes vitesses nécessaires, pour refouler un courant rapide comme celui du Rhône. Si, au contraire, ce bateau est assez fin, assez puissant pour remonter à l'égal des bateaux spéciaux, il utilisera mal les écluses et portera, au détriment du chargement, un appareil moteur encombrant, dont la puissance ne pourra être utilisée sur les canaux, de telle sorte que le problème que l'on a à résoudre doit être attaqué par une solution indirecte.

Celle que je propose est basée sur l'emploi des wagons flottants, qui passeraient de Marseille au canal Saint-Louis sur des navires de mer, puis de Saint-Louis à la Saône sur des bateaux-grappins porteurs; pour le restant du parcours, ils navigueraient poussés par leurs locomotives fluviales.

Le matériel nécessaire se compose : 1° des wagons flottants; 2° de navires de mer porte-trains de Marseille à Saint-Louis; 3° de bateaux-grappins porteurs pour la navigation du Rhône.

Dans ce projet, Marseille reste tête de ligne, et Saint-Louis, qui n'est qu'un village, sera une étape importante sur le Rhône, où se fera le passage des convois d'un navire sur l'autre.

Les navires de mer seront des navires porte-trains, dont le type a été complètement étudié par M. Dupuy de Lôme pour la traversée du Pas-de-Calais. Dans le cas actuel, les conditions auxquelles ils doivent satisfaire sont beaucoup plus simples. Les wagons seront tout simplement chargés à ciel ouvert sur un pont très solide, établi à une petite hauteur au-dessus de la flottaison. L'opération se fera ainsi : les wagons flottants chargés à Marseille en tous les points du port, à terre comme le long des bâtiments, seront expédiés sur le navire en partance qui les halera et les enverra à leur poste, au moyen d'une cale inclinée, d'un treuil et de chaînes. Le chargement se fera par l'avant et par l'arrière, de façon à conserver à peu près la même différence de tirant d'eau. On mettra sur le pont plusieurs rangées de wagons, et à mesure qu'ils seront à leurs postes, on les amarrera au moyen de saisines à vis en fil de fer. Le navire chargé prendra la mer et arrivera, en quelques heures, au bassin Saint-Louis, où il trouvera un bateau-grappin vide pour recevoir les wagons.

La manière d'opérer serait à étudier sur place; le plus simple serait de transborder de bord à bord en se servant d'un ponton pour effectuer la jonction des deux bateaux; mais si les dispositions du port ne le permettent pas, on prendra pour intermédiaire les quais disposés à cet effet, en faisant glisser les wagons à terre, pour les présenter ensuite à la hauteur du pont ou bateau-grappin.

Les avantages du grappin porteur sur le grappin remorqueur sont montrés rigoureusement par M. Grenier-Chevalier; le grappin porteur est toujours maître de la manœuvre, à la descente comme à la montée, tandis que le grap-

pin remorqueur ne sert qu'à la montée; il est forcé de descendre seul, les chalands de rivière descendant avec le courant. Il y a donc mauvais emploi du matériel, du personnel et une perte de temps considérable.

La position du chargement sur ce bateau est moins importante que sur un navire qui doit satisfaire aux conditions de stabilité en haute mer. Il est évident que le passage d'un convoi de wagons flottants d'un navire sur l'autre se fera très rapidement, plus rapidement qu'au moyen de grues, réduisant à un minimum la durée de l'escale et transbordement. Que de temps gagné sur la manière d'opérer ordinaire! Les chances d'avaries, les déchets deviennent presque nuls, et il y a à faire entrer en ligne de compte l'économie inhérente à l'emploi d'installations fixes qui suppriment des frais de personnel considérables.

A Lyon ou au delà, on poussera les wagons à l'eau au moyen d'une cale inclinée, on formera les convois qui chemineront sur la basse Seine par leurs propres moyens. Les principaux avantages de cette façon d'opérer sont les suivants :

- 1° Régularité du service par l'emploi des navires de mer entre Marseille et le Rhône;
- 2° Diminution de la durée des escales;
- 3° Meilleure utilisation du matériel et du personnel, entraînant de moindres dépenses d'établissement et d'exploitation.

M. LE PRÉSIDENT. Au nom du Congrès, je remercie M. Weyl de son intéressante communication.

L'ordre du jour de notre séance est épuisé. Nous aurons à nous occuper, à la séance de demain, des questions relatives à la navigation maritime et aux ports de mer.

La séance est levée à cinq heures vingt minutes.

ORDRE DU JOUR
DE LA SÉANCE DU SAMEDI 27 JUILLET 1878.

SIXIÈME QUESTION.

NAVIGATION MARITIME. — DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DES PORTS DE COMMERCE.
— COLLISIONS ET AVARIES.

Rapporteurs : MM. BECKER, avocat à la Cour d'appel de Paris; BOURDON, vice-président de la Chambre de commerce de Dunkerque; DE COENE, ingénieur à Rouen; DRÉO, député; HOVIUS, député; ROUVIER, député.

EXPOSÉ.

RÉSUMÉ DES PRINCIPES D'UNE LÉGISLATION UNIFORME SUR L'AVARIE COMMUNE.

Parmi les questions qui intéressent les transports maritimes par mer, celle qui paraît solliciter de la façon la plus pressante une réforme législative, à cause des nombreux points de contact des intérêts internationaux, c'est le règlement uniforme de la législation des *avaries grosses* ou *communes*, désignées en anglais sous le nom de *General average*. C'est bien dans une telle matière que l'on peut affirmer que la législation doit se mettre à l'isson de la transformation de la marine contemporaine.

Comment doit se réaliser l'entente internationale? Évidemment par les lois parallèles basées sur un système de codification uniforme.

Les différences de législations des États maritimes ont été à diverses reprises signalées dans des Congrès d'hommes compétents qui se sont proposé d'écarter les divergences et d'amener le rapprochement. En voici l'énumération :

Le Congrès de Glasgow de 1860, présidé par lord Brougham;

Le Congrès de Londres de 1862, présidé par sir Travers Twiss;

Le Congrès d'York de 1864, présidé par le lord-chef-baron de la haute cour d'Échiquier, sir Fitzroy Kelly.

En 1865, la Commission instituée sous la présidence d'un ministre français, M. Béhic, pour la réforme internationale du droit maritime, a produit un premier essai de travail qui aujourd'hui même appelle un nouveau remaniement.

Depuis cette époque, l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, dans un Congrès tenu à Brème en 1876, a pris la résolution de formuler une codification uniforme sur le même sujet.

Donnant suite à cette idée, cette Association, dans le Congrès tenu à Anvers en 1877, a élaboré et voté un ensemble de règles auquel on a donné le titre de *Règlement des avaries de New-York et d'Anvers*. A ce travail législatif ont pris part plus de soixante membres représentant divers intérêts maritimes de plusieurs États.

La traduction de ce document a été publiée dans le rapport du Congrès d'Anvers 1877 qui a paru dans le bulletin d'avril 1878 de la Société de législation comparée.

Malgré l'importance pratique de ce document, il ne saurait être proposé comme type d'une codification internationale, parce qu'il n'est pas formulé d'après les procédés didactiques adoptés dans les législations modernes. On peut toutefois y puiser pour constater les points sur lesquels on est déjà parvenu à se mettre d'accord.

C'est au Congrès actuel ou à une Commission émanée de lui et choisie parmi ses membres les plus compétents qu'appartient le droit de présenter une formule de codification uniforme sur cette matière.

Mais pour l'aider à rédiger cette législation, ne convient-il pas de signaler d'abord, afin de faciliter la discussion, les principes les plus saillants qui doivent diriger les légistes?

C'est que nous allons faire d'une façon sommaire.

DÉFINITION DE L'AVARIE GROSSE.

RÉPARTITION CONTRIBUTIVE.

Nous empruntons les citations suivantes à M. de Courey, qui nous semble, de tous les auteurs modernes, celui qui a le mieux réussi, dans son ouvrage des questions de droit maritime, à résumer l'expression raisonnée des principes (p. 226-227) :

On a écrit des volumes sur l'avarie commune, et l'on remplirait une bibliothèque des décisions judiciaires intervenues dans des contestations d'avaries communes. Et pourtant, cette matière si litigieuse est une de celles dont le principe est le plus simple, le plus à la portée d'une intelligence ordinaire, même étrangère à l'étude du droit.

Le principe est celui-ci : Le navire et le chargement représentent deux intérêts différents. Souvent le chargement seul représente un grand nombre d'intérêts divers. Il y a là un tout, exposé à des périls communs ; quand ce tout est en péril, il peut être opportun de sacrifier une partie pour sauver le reste. C'est en cela que consistera l'habileté professionnelle du capitaine ; s'il atteint ce but de préservation en conjurant le danger de perte totale, les intérêts préservés viendront indemniser l'intérêt qui leur a été sacrifié. Il n'y a cependant aucune raison pour que cet intérêt sacrifié, qui était exposé au péril commun, y échappe sans lui payer sa part de rançon commune, et profite de ce qu'il a été sacrifié de préférence à un autre. Tout était solidaire devant le péril ; tout sera proportionnel devant le résultat de la mesure de salut, tous les intérêts supporteront la même proportion de dommage. Ainsi un navire, avec l'accessoire de son fret, a une valeur de..... 100,000 francs.

Le chargement entier vaudrait..... 300,000

Il y avait un ensemble de valeurs de..... 400,000 francs.
menacé de perte totale.

Le capitaine sacrifie, jette à la mer des marchandises d'une valeur de 100,000 francs. C'est le quart ou 25 p. o/o de ce qui était en risque ; les trois quarts échappent au péril ; le sort des intéressés sera le même. Chacun subira un dommage du quart, trop heureux d'avoir sauvé les trois quarts.

Tel est le principe sur lequel pourraient être basées la définition et la répartition.
Mais ces règles comportent des exceptions.

EXCEPTIONS.

Parmi les exceptions, le règlement d'Anvers de 1877 a admis le jet de la cargaison du pont, le jet des restes ou débris d'agrès, l'échouement volontaire, le forçement de voiles.

RÈGLES D'APPRÉCIATION.

Cherchez premièrement le royaume de Dieu et *sa justice*, dit l'Évangile. Cherchez donc pre-

mièrement, ne me lasserai-je pas de dire aux juges ; cherchez toujours la *justice*, de préférence aux vains formalismes, et surtout ne demandez pas des arguments à des mensonges. Attachez-vous à discerner la vérité des faits, et en cette matière spéciale, où il ne s'agit que d'une question de justice distributive, attachez-vous à reconnaître les caractères propres de l'avarie commune.

(M. DE COURCY, même ouvrage, p. 239.)

C'est pour ces raisons que le Congrès d'Anvers a classé dans les avaries communes les dommages causés par le jet, l'eau, l'incendie, les dépenses faites dans le port de refuge s'ils ont pour cause le salut commun.

ORGANISATION DE LA JURIDICTION COMPÉTENTE.

Ici s'élève la question de savoir si l'on doit organiser une juridiction spéciale ou si l'on doit se contenter de la juridiction de droit commun éclairée par des experts.

RÉPRESSION SÉVÈRE DE LA BARATERIE ET AUTRES DÉLITS MARITIMES.

Si l'on conçoit que l'on doit laisser au capitaine une certaine omnipotence dans le choix des moyens qu'il lui appartiendra d'employer pour sauver le navire, si l'on conçoit aussi qu'au moment d'un *sauve-qui-peut*, c'est-à-dire à ce moment d'angoisses suprême où les marins, affolés par la menace d'un péril, commettent des actes irréfléchis et désordonnés, il doit exister un trouble général qui excuse tous les actes, il y a lieu de se demander s'il convient d'ajouter à la loi un chapitre spécial de prescriptions sévères pour éclairer la justice répressive sur les abus qui peuvent se commettre dans de tels moments.

H. BECKER.

SÉANCE DU SAMEDI 27 JUILLET 1878.

PRÉSIDENCE DE M. FERAY,
SÉNATEUR,
ET DE MM. WILSON ET SAVARY,
DÉPUTÉS.

SOMMAIRE. — Ouverture de la séance par M. Feray, sénateur, président du Congrès. — Adoption d'une proposition de M. da Costa Corrêa Leite, membre du jury international de l'Exposition. — Ordre du jour. Sixième question du programme : **Navigation maritime. Développement et aménagement des ports de commerce. Collisions et avaries.** — Adoption d'un vœu ayant pour objet le **DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAINT-LOUIS** : discours de M. H. Peut, ancien député. — Adoption d'un vœu relatif à la **CRÉATION D'UN PORT EN EAU PROFONDE SUR LA CÔTE DE LA ROCHELLE** : discours de M. de Raulin de la Roy, avocat. — **DE L'UTILISATION DES MARÉES COMME FORCE MOTRICE** : adoption du vœu proposé par M. Briau. — Discussion et adoption d'un vœu concernant le **RACHAT DU CANAL MARITIME DE SUEZ** : discours de M. Hamelin et observations de M. Becker, avocat. — Adoption de deux vœux tendant à l'**ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE UNIFORME EN MATIÈRE DE TRANSPORTS MARITIMES ET AU SUJET DU RÈGLEMENT DE L'AVARIE GROSSE** : discours de MM. Collavru, Jones et Becker. — **VŒUX CONCERNANT LA MARINE**, présentés par M. J. Petit, président du Syndicat des négociants-commissionnaires de Boulogne-sur-Mer. Adoption du premier vœu. Discussion du deuxième vœu : discours de M. Petit et observations de MM. de Gasté, député, et Chérot, ingénieur. — **RÉSUMÉ DES DÉBATS DES SIX SÉANCES** : discours de M. Feray, président du Congrès. — Vote de remerciements au Président du Congrès, aux membres du Bureau et à l'Association pour le développement et l'amélioration des moyens de transport : MM. Chérot et Carpi. — Reprise de la discussion des **VŒUX CONCERNANT LA MARINE**. Adoption du deuxième vœu modifié. Adoption du troisième vœu. — Quatrième vœu présenté par M. Petit, et proposition de M. Wilhelm Joos, député au Conseil national de Schaffouse, ayant en vue la **SÉCURITÉ DE LA MARCHÉ DES NAVIRES ET LA CRÉATION DE SOCIÉTÉS DE SAUVETAGE**. Discours de MM. Wilhelm Joos, Petit. Observations de MM. Miot, Bing. Adoption du quatrième vœu. — Adoption d'un vœu présenté par la 1^{re} section du Congrès et relatif à la première question du programme : **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue des relations internationales**. Discours de M. Savary, député. — Proposition de M. Collavru tendant à la création d'une **ASSOCIATION INTERNATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT**. Discussion : MM. Collavru, Ameline de la Briselainne, Wilson, Becker. Vote d'un amendement visant l'**ORGANISATION ÉVENTUELLE DE NOUVEAUX CONGRÈS INTERNATIONAUX**. — Clôture du Congrès.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. LE PRÉSIDENT. Avant de donner la parole aux orateurs qui se sont fait inscrire, j'ai une communication à vous faire.

M. DA COSTA CORRÊA LEITE me prie d'appeler l'attention du Congrès sur les inconvénients qu'on éprouve aujourd'hui pour envoyer des petits colis de

France en Portugal. On est obligé de charger un agent soit à Irun, soit à Madrid, de recevoir les colis et d'en diriger l'expédition. *Il y aurait donc grand avantage à pouvoir obtenir un accord entre les Compagnies de chemins de fer sur lesquelles passent les colis, pour qu'on pût les expédier directement.* M. da Costa Corrêa Leite demande que le Congrès veuille bien s'intéresser à cette question. Vous savez combien il est important pour le commerce et l'industrie *que des rapports directs s'établissent entre la France et le Portugal, et qu'il n'y ait pas besoin d'intermédiaire pour les expéditions de ces petits colis.* Je propose donc au Congrès d'accueillir favorablement la proposition qui vous est faite.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

ORDRE DU JOUR. — SIXIÈME QUESTION.

NAVIGATION MARITIME. — DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DES PORTS DE COMMERCE. — COLLISIONS ET AVARIES.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Hippolyte Peut, qui l'a demandée, pour traiter la question du **Port de Saint-Louis**. Mais avant, je prierai M. le Secrétaire de vouloir bien nous donner lecture d'une note déposée par M. Peut sur ce sujet.

M. LE SECRÉTAIRE donne lecture de la note remise par M. Peut :

Le Congrès international, considérant :

Que le port de Saint-Louis du Rhône a fait, depuis plus de trente ans, l'objet des vœux incessants de tous les Conseils généraux et de toutes les Chambres de commerce du bassin du Rhône;

Que ce port, comme le déclare la Chambre de commerce de Lyon dans une récente délibération à la date du 3 juin dernier, est le vrai port de ce bassin;

Qu'il est situé, comme tous ou presque tous les ports principaux du monde, sur la mer et sur un grand fleuve;

Que par le Rhône il se relie à tout le système hydraulique de la France et des États limitrophes du Nord;

Qu'il abrège de 50 kilomètres la distance de la Méditerranée à tous les points du territoire français et de l'Europe occidentale, et qu'à ce titre il présente un caractère d'utilité générale incontestable;

Qu'il offre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, par l'économie qu'ils y trouveront, des avantages qu'aucun autre port du littoral méditerranéen ne saurait leur offrir;

Que ce nouveau port est complètement et magnifiquement achevé;

Qu'il revient aujourd'hui à l'État à plus de 26 millions, et que, pour mettre en valeur cet énorme capital et rendre les services immenses qui doivent en être le résultat nécessaire, il ne lui manque que les moyens de communication, sans lesquels aucun port ne saurait exister;

Émet le vœu suivant :

Que le port de Saint-Louis du Rhône soit doté sans retard de tous les moyens de communication, qui seuls peuvent en assurer le développement ;

Que le Rhône maritime, entre Saint-Louis et Arles, soit amélioré de façon à offrir un tirant d'eau constant de 3 à 4 mètres, pour faire jouir la navigation maritime et le commerce intérieur d'une économie de parcours d'environ 100 kilomètres ;

Que le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis, en construction, reçoive du Gouvernement toute l'aide nécessaire pour en assurer l'achèvement à bref délai ⁽¹⁾.

M. Hippolyte PEUT. Messieurs, je n'ajouterai qu'un mot à la lecture que vient de vous faire M. le Secrétaire : c'est que, dans le cas où le Congrès le jugerait utile, je me tiendrai, lundi, de midi à deux heures, auprès du plan afin de donner aux membres du Congrès, que cette question pourrait intéresser d'une manière particulière, les explications qu'il me sera possible de leur donner. Ce tableau est exposé (classe XVI, salles de la Géographie). Maintenant, je n'ai qu'un mot à dire sur l'histoire du canal Saint-Louis ; je veux être très bref.

La pensée qui a donné lieu à la création de ce projet est bien simple, c'est celle-ci : C'est que tous les grands ports, ou presque tous les grands ports du monde, sont situés à l'embouchure des grands fleuves, et, par une bonne raison, c'est que le commerce a toujours trouvé dans les grands cours d'eau la somme de communication la plus économique. En 1846, — car je m'occupe de cette question depuis plus de trente-deux ans, — j'ai été frappé de ce que le Rhône, ce grand fleuve de l'Europe qui par la direction de ses eaux remonte en ligne droite dans le Nord en reliant tout le système hydraulique de la France et même de l'Europe, ait pu être le seul grand fleuve de l'Europe sur lequel il n'y avait point de port de mer.

La vase et le limon qui se déposent sur ses rives en empêchent l'entrée, ce qui n'a pu permettre jusqu'ici qu'un commerce infime de cabotage.

C'est cette pensée qui m'a poussé à poursuivre la création du canal et du port de Saint-Louis. Il m'a fallu trente-deux ans pour obtenir que ce canal fût exécuté, et j'ajouterai qu'au commencement de cette année les quais sur le Rhône n'étaient pas encore terminés.

J'avais devant moi les oppositions les plus puissantes ; je ne veux pas entrer dans le détail de mes luttes ; je dois dire seulement que j'ai trouvé comme appui (et c'est ce qui m'a fait réussir auprès du Gouvernement) les Conseils généraux, les Chambres de commerce du bassin du Rhône, qui, dès l'origine, avaient parfaitement compris qu'un grand port placé à l'embouchure du Rhône était pour eux ce qu'est le Havre pour Paris et la Seine ; et ce n'est que par la pression de ces corps constitués des départements intéressés qu'à la longue le Gouvernement, dans une certaine mesure, a été obligé de se plier à cette demande d'intérêt général et a fait exécuter le canal.

Le canal et le port sont aujourd'hui exécutés et, comme il est dit dans la

⁽¹⁾ Le plan en relief du port Saint-Louis du Rhône figurait à l'Exposition universelle. (Classe XVI ; salles de la Géographie.)

note qui vous a été lue tout à l'heure, magnifiquement exécutés. Je ne crois pas qu'il y ait actuellement sur la Méditerranée un seul port aussi bien situé, aussi beau, aussi sûr, aussi vaste, d'un accès aussi facile soit pour l'entrée, soit pour la sortie. En deux mots, vous comprendrez ces affirmations qui peuvent vous paraître extraordinaires quand il s'agit d'un port que peut-être bien peu de vous connaissent.

Je dis que la situation est la meilleure qu'on puisse trouver; en effet, ce port est à la fois à cheval sur la mer et sur le Rhône, qui est le seul grand fleuve de la Méditerranée.

Il est le plus beau, puisqu'il vient d'être exécuté dans ces dernières années et on y a apporté tous les perfectionnements de l'art de la construction. Il est le plus aisé, puisqu'il est entièrement enclavé dans les terres, à l'abri des orages, des grosses mers, des intempéries, qui, même dans les ports extrêmement importants aujourd'hui, occasionnent non seulement des avaries, mais même des désastres. Il est le plus vaste, parce qu'il se compose non seulement d'un très large bassin de 14 hectares à peu près de superficie, c'est-à-dire 144,000 mètres carrés, mais encore d'un bassin maritime de 12 à 14 kilomètres de longueur, de 400 mètres de largeur et de 6, 10 et 12 mètres de profondeur. Aussi, pour utiliser cette partie inférieure du Rhône, le canal communique avec le Rhône au moyen d'une écluse, qui est la plus belle écluse du monde. J'ai visité l'écluse du canal de Nord-Hollande qui dessert tout le commerce d'Amsterdam et qui est renommée comme une des plus belles écluses, eh bien! cette écluse a seulement 120 mètres de longueur, 18 mètres de largeur et 6 mètres de profondeur; tandis que l'écluse qui fait communiquer le canal de Saint-Louis au Rhône a 150 mètres de longueur, 22 mètres de largeur et 7^m,50 de profondeur; c'est-à-dire une écluse dans laquelle quatre ou cinq navires ordinaires peuvent passer à la fois, qui peut permettre le passage aux plus grands navires transatlantiques. Voilà pour le port; je dois ajouter qu'il porte 1,400 mètres de quais, auprès desquels on trouve 6 mètres de tirant d'eau, de façon que les navires de commerce peuvent aborder bord à quai, qui est la condition la plus avantageuse pour les mouvements commerciaux.

J'aborde maintenant les avantages qui résultent de cette création, qui est entièrement nouvelle, achevée et non à l'état de projet. Nous avons devant nous un port réel, en état de servir immédiatement aux intérêts commerciaux, et, tout à l'heure, je vous dirai, en deux mots, pourquoi, jusqu'à présent, il n'y a pas eu un mouvement commercial dans la localité.

Je reviens aux avantages.

Ce port, par sa position, par sa distribution et les conditions dans lesquelles se sont exécutés les principaux travaux, comme le grand bassin et le quai, permet de faire les transbordements et les manutentions de marchandises dans des conditions essentiellement économiques, et beaucoup plus économiques que dans les ports commerciaux actuels de la Méditerranée, où le fret abonde, où le chargement et le déchargement sont très élevés. Ici les frais seront extrêmement minimes; de plus, les navires qui, dans l'avenir, fréquenteront ce port, auront à leur disposition le choix ou du chemin de fer pour

les marchandises légères ou de petit volume, ou de la navigation fluviale pour les marchandises qui demanderont à être transportées avec une plus grande économie; condition qui, par le fait de la position de ce port, lui est absolument particulière dans la Méditerranée. De plus, vous avez devant vous la configuration des côtes de la Méditerranée, et vous pouvez remarquer que le port de Saint-Louis, par sa position, se trouve à 50 kilomètres dans l'intérieur des terres, plus rapproché par conséquent de toutes les portions du territoire que le port de Marseille (50 kilomètres); c'est important pour toutes les marchandises, mais c'est surtout important pour les grosses marchandises qui demandent à être transportées avec une extrême économie, comme les houilles, les minerais de fer, les céréales en temps de famine, les fers, la fonte, etc. Il résulte de cette position une économie assurée au commerce de 50 kilomètres et qui peut être évaluée, en moyenne, à 3 ou 4 francs la tonne de marchandise transportée. Ce port a encore un autre avantage que ne peuvent offrir tous les ports, c'est de pouvoir donner de nombreuses marchandises, un très grand fret, et, j'irai même plus loin, je dirai presque que la question de l'amélioration de la marine marchande en France est tout entière ou à peu près entière dans la possibilité d'obtenir un fret de sortie à très bon marché, parce que c'est le fret de sortie à bon marché qui permet la manutention des marchandises à bon marché. Ainsi, c'est parce que l'Angleterre et les États-Unis ont des frets de sortie en abondance que ces pays prirent sur les mers.

Eh bien! si vous voulez vous reporter à cette partie de la France dont je parle, vous arriverez à cette conviction que, dans toute la France, il n'y a pas un seul port qui puisse donner un fret en quantité aussi considérable, aussi variée et aussi économique. Vous avez là les houilles du bassin de la Loire, les houilles du bassin du Gard, les agglomérés qui peuvent en fabriquer en quantité infinie, les sels de la Camargue, de la Méditerranée. Ainsi M. Balard, membre de l'Académie des sciences, que nous avons eu la douleur de perdre il y a quelques années, estimait que le littoral de la Méditerranée pourrait fournir 1,200,000 à 1,500,000 tonnes de sel si les producteurs avaient des moyens de transport à leur disposition. Eh bien! le port de Saint-Louis se trouve au milieu de la région où on produit le sel! la région salifère! Voilà donc un grand élément de fret; mais il y en a bien d'autres. Vous avez encore la pierre à bâtir: la pierre d'Arles, de Beaucaire, qu'on emploie sur tout le littoral de la Méditerranée; la magnifique pierre à bâtir de Saint-Paul qu'on peut livrer en quantité illimitée. Comme fret de sortie, ce port peut présenter 1,500,000 à 2 millions de tonnes avec la plus grande facilité. Sans doute la plupart de ces marchandises peuvent aller à Marseille, mais, en les expédiant à Marseille, elles se trouvent grevées de 1 fr. 50 cent. et 2 francs par tonne; or, pour du fret de sortie qui doit être donné en quantité considérable, des dépenses qui s'augmentent de 1 fr. 50 cent. à 2 francs par tonne rendent à peu près impossible l'accès du fret dans un port.

A un autre point de vue, il est une question également intéressante, mais je ne ferai que l'effleurer, car je ne veux pas être long. Cette question, c'est la question industrielle.

Je vous disais tout à l'heure que toutes les améliorations que l'on pourrait apporter à notre marine marchande consistaient dans la facilité d'obtenir un fret de sortie considérable et à bon marché; j'ajouterai qu'au point de vue industriel, ce qui constitue le succès d'un port, c'est sa situation géographique; il faut que cette situation soit telle que les industries groupées autour de ce port puissent lutter contre la concurrence étrangère. Que doivent faire, en effet, les industriels? Ils doivent chercher des positions où à tout jamais ils puissent être à l'abri de la concurrence étrangère et non seulement où ils puissent être à l'abri de cette concurrence, mais où ils puissent la dominer.

Je ne crois pas que, dans les conditions industrielles de la France, il y aurait un point géographique où l'industrie trouvât une situation plus avantageuse.

Que faut-il aujourd'hui aux industriels? Il faut surtout des houilles, des fers, des céréales, des produits chimiques. Il leur faut ensuite la nourriture de leurs ouvriers assurée et à aussi bas prix que possible. Eh bien! j'ose dire que dans peu de localités on trouve une réunion de conditions aussi avantageuses sous ce rapport qu'à Saint-Louis: les minerais, on les a; ils viennent directement par la mer de l'Algérie, de l'île d'Elbe et même de la France. Les houilles, on les a; le port de Saint-Louis est, pour ainsi dire, à cheval sur deux bassins houillers. Les céréales, on les a; le port est situé dans un pays de céréales, et, tout le monde le sait, c'est dans la Méditerranée qu'abondent les grains de l'Orient. La viande arrive dans ce port en quantités de plus en plus considérables de l'Algérie. Enfin il résulte de tout cela qu'au point de vue de la production industrielle, il n'y a pas de port qui se trouve dans une situation plus favorable.

A un autre point de vue, cette situation est plus favorable encore, et j'appelle sur ce point toute votre attention.

M. LE PRÉSIDENT. Ces développements sont impossibles: nous n'avons que deux heures et demie à peine de séance, et nous avons encore neuf orateurs à entendre.

M. H. PEUT. Eh bien! je ne dirai que deux mots de l'industrie étrangère. En Angleterre, une tonne de produits fabriqués à 5,000 kilomètres à parcourir pour venir jusqu'à la Méditerranée. Il en résulte que nos industries indigènes jouissent d'une prime effective de 5,000 kilomètres par tonne sur la même tonne fabriquée en Angleterre. Mais je ne veux pas, Messieurs, abuser de vos instants, et je crois que j'en ai assez dit pour que vous appréciiez l'importance d'un port qui serait créé dans ces conditions.

Je vous demande de vouloir bien adopter le vœu que j'ai eu l'honneur d'émettre tout à l'heure.

Le Congrès international, considérant:

Que le port de Saint-Louis du Rhône a fait, depuis plus de trente ans, l'objet des vœux incessants de tous les Conseils généraux et de toutes les Chambres de commerce du bassin du Rhône;

Que ce port, comme le déclare la Chambre de commerce de Lyon dans une récente délibération à la date du 3 juin dernier, est le vrai port de ce bassin;

Qu'il est situé, comme tous ou presque tous les ports principaux du monde, sur la mer et sur un grand fleuve;

Que par le Rhône il se relie à tout le système hydraulique de la France et des États limitrophes du Nord;

Qu'il abrège de 50 kilomètres la distance de la Méditerranée à tous les points du territoire français et de l'Europe occidentale, et qu'à ce titre il présente un caractère d'utilité générale incontestable;

Qu'il offre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, par l'économie qu'ils y trouveront, des avantages qu'aucun autre port du littoral méditerranéen ne saurait leur offrir;

Que ce nouveau port est complètement et magnifiquement achevé;

Qu'il revient aujourd'hui à l'État à plus de 26 millions, et que, pour mettre en valeur cet énorme capital et rendre les services immenses qui doivent en être le résultat nécessaire, il ne lui manque que les moyens de communication, sans lesquels aucun port ne saurait exister,

Émet le vœu suivant :

Que le port de Saint-Louis du Rhône soit doté sans retard de tous les moyens de communication qui seuls peuvent en assurer le développement;

Que le Rhône maritime, entre Saint-Louis et Arles, soit amélioré de façon à offrir un tirant d'eau constant de 3 à 4 mètres pour faire jouir la navigation maritime et le commerce intérieur d'une économie de parcours d'environ 100 kilomètres;

Que le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis, en construction, reçoive du Gouvernement toute l'aide nécessaire pour en assurer l'achèvement à bref délai.

(Le vœu, mis aux voix, est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Rautlin, sur le **Port de la Rochelle**.

Je rappelle à MM. les orateurs que nous avons encore neuf personnes à entendre et un résumé à faire. Je ne pourrai, par conséquent, donner que douze ou treize minutes à chaque orateur pour développer sa pensée.

M. DE RAUTLIN DE LA ROY. Messieurs, le port de la Rochelle se trouve, à l'heure actuelle, complètement ensablé par suite de la digue de Richelieu, et il est impossible de le débarrasser des sables qui s'y accumulent tous les jours. Dans ces conditions, il est nécessaire qu'un port en eau profonde soit créé à la Rochelle, non pas à la Rochelle même, mais sur les côtes qui l'avoisinent.

Vous le savez, Messieurs, le port de la Rochelle comble une lacune importante entre les ports de la Manche (ceux de Brest, de Cherbourg) et les ports du Midi (celui de Bordeaux surtout). Un travail considérable a été fait en vue de la création d'un port en eau profonde à la Rochelle; ce travail est l'œuvre d'un homme extrêmement distingué. Je n'ai pas l'honneur de le connaître personnellement, mais son œuvre parle pour lui : c'est M. Bouquet de la Grie, ingénieur des ponts et chaussées. Depuis vingt ans, il étudie cette question, et vous trouverez, dans la section de géographie, le modèle de ce port. Je n'ai donc pas à faire l'éloge de ces travaux; vous pouvez vous convaincre par vous-

mêmes de leur importance, et vous serez étonnés de la facilité d'exécution de ce projet. Je tiens absolument à vous donner quelques chiffres que j'ai relevés dans le travail de M. Bouquet de la Griè. Mais je dois vous dire tout d'abord qu'une commission locale a adopté le projet de création de ce port. Le radier du port serait de 5 mètres au-dessous des plus basses mers. La hauteur variable des eaux du port serait de 9^m,10 dans les basses eaux, dans les basses marées, et de 11^m,40 dans les grandes marées. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance de ces résultats. Ce port, de plus, aurait l'avantage de défendre la rade de la Rochelle et de la protéger de tous côtés. Il défendrait en même temps l'entrée de l'arsenal de Rochefort. Il permettrait aux navires construits à Bordeaux de venir s'y ancrer pour compléter leur chargement.

Enfin, Messieurs, sans la création de ce nouveau port, la rade de la Rochelle sera bientôt complètement inaccessible, et je vous ai dit que le port de la Rochelle comblait une lacune importante entre les ports du nord de la France et ceux du Midi.

Je me résume donc en émettant le vœu qu'un port soit créé à la Rochelle pour combler cette lacune, et je vous prie de l'accueillir favorablement. Je vous prie également de prendre en grande considération le travail de M. Bouquet de la Griè, ingénieur de la marine du plus grand mérite et en même temps de la plus grande modestie. (Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. M. le Secrétaire général va donner lecture du vœu proposé à l'adoption du Congrès.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, lisant :

Le Congrès émet le vœu qu'un port soit créé à la Rochelle pour remédier à l'ensemble du port actuel.

Une étude approfondie d'un port en eau profonde sur la côte de la Rochelle a été faite et est exposée à la section de géographie par M. Bouquet de la Griè, ingénieur en chef des ponts et chaussées à la résidence de la Rochelle. Cette étude est recommandée au Gouvernement.

(Le vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Briau pour l'**Utilisation des marées comme force motrice**. Je prie l'orateur d'être bref, attendu que cette question sort de notre programme. Ce n'est point une question de transports internationaux; c'est une question très intéressante, je l'avoue, mais elle ne rentre pas dans les attributions du Congrès.

M. BRIAU. J'ai vu qu'il serait question dans cette séance de la création de divers ports de mer pour venir en aide à la marine marchande. J'ai imaginé d'asservir une des grandes lois, une des grandes forces de la nature. Cette force, qui est toute puissante, c'est la force hydraulique des marées. Je crois qu'il est possible, au moyen de barrages, d'emprisonner, d'emmagasiner les eaux sur une grande partie de nos côtes, dans les parties surtout où il existe des criques, comme, par exemple, sur les côtes du Morbihan, à Carnac; comme les criques qui se trouvent près de la presqu'île de Quiberon, et une

infinité d'autres qu'on pourrait utiliser de la même façon au moyen de barrages et d'écluses.

Les eaux ainsi emmagasinées dans ces criques serviraient de refuge aux navires. De plus, on aurait une puissance hydraulique qu'on pourrait utiliser en faveur des industriels. On pourrait, au moyen de barrages et de turbines, utiliser cette hauteur d'eau emmagasinée pour faire fonctionner des usines. Ces usines recevraient par la navigation les matières premières. Ces matières premières, une fois fabriquées, trouveraient encore leurs débouchés par les navires pour l'exportation et par les voies ferrées pour l'importation. Il y aurait là, à la longue, un déplacement de forces motrices des cours d'eau de l'intérieur au profit du pays. Les cours d'eau de l'intérieur devraient être, en effet, uniquement utilisés pour la navigation intérieure, et ils sont, au contraire, distraits de leur véritable destination. Il en est ainsi pour beaucoup de rivières de certains départements de l'Indre, par exemple; il n'y a pas moyen que la navigation suive le cours de cette rivière. Eh bien! on pourrait faire servir à la navigation intérieure toutes ces eaux-là. Et, au point de vue de l'industrie, on ne devrait pas perdre une goutte d'eau. C'est ce qui arriverait si mon projet était mis à exécution, puisqu'elle serait puisée à sa source, à la marée. La chose est possible, faisable. Je ne l'ai pas exposée comme je l'aurais voulu; mais j'en ai dit assez, je crois, pour que le Congrès accueille favorablement ma proposition. Ce serait, je crois, une nouvelle source de richesse pour la France, et lorsqu'il est question, même au point de vue international, de moyens de transport les plus avantageux, j'ai cru que le vœu que j'ai eu l'honneur d'émettre se rattachait d'une façon directe aux questions traitées dans ce Congrès. (Approbation.)

M. LE PRÉSIDENT. M. le Secrétaire va donner lecture du vœu émis par M. Briaux.

M. LE SECRÉTAIRE, lisant :

Le Congrès exprime le vœu que l'eau des marées soit emmagasinée dans des bassins, au moyen de barrages éclusés, partout où les côtes s'y prêtent.

Ces réserves, convenablement opérées, deviendraient des ports de commerce et seraient une puissance hydraulique mise au service de l'industrie.

(Le vœu, mis aux voix, est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Hamelin sur l'Isthme de Suez.

M. le Secrétaire va donner lecture du vœu déposé par M. Hamelin.

M. LE SECRÉTAIRE. Le Congrès, considérant que l'intérêt de la marine marchande exige la suppression du péage du canal de Suez, invite les Gouvernements intéressés à négocier avec la Compagnie du canal de Suez la transformation du péage de tant par tonneau en un abonnement fixe annuel à la charge desdites puissances, lequel serait réparti entre elles au prorata du tonnage des navires de chaque pavillon ayant traversé le canal.

M. HAMELIN. S'il est vrai de dire que la création d'un péage coïncide toujours ou presque toujours avec un progrès dans les voies de communication, il est

vrai de dire également que la prolongation indéfinie d'un péage établi sur une voie de première nécessité, sur une grande voie maritime surtout, constitue une véritable barrière pour le commerce et l'industrie. Tous les économistes, d'ailleurs, tous les humanitaires ont, depuis longtemps, fait justice des péages. C'est une phase par laquelle il faut passer pour arriver au progrès, lorsque les Gouvernements surtout ne s'intéressent pas à cette question; mais il faut toujours en arriver au rachat : les péages sont faits pour être rachetés.

Mon seul mérite est d'avoir soulevé cette question à une époque où il était intéressant de le faire, c'est-à-dire en 1875.

En 1875, une proposition fut faite par M. Guichard, député de l'Yonne, je crois, pour qu'on dénonçât le traité qui lie l'État avec les Messageries nationales.

Je pris alors la plume pour combattre cette proposition que je considérais comme contraire aux intérêts de mon pays. Le service des postes, en effet, qui ne touche pas seulement à des intérêts commerciaux, est de la plus grande utilité. En outre, c'est quelque chose de merveilleux que ce service des Messageries, et la flotte qui le compose est une des gloires de la France.

J'ai donc pris la défense des Messageries, parce que l'intérêt général m'obligeait à le faire. J'étais avec elles sur ce point, mais, sur un second point, c'était tout différent. Les navires non subventionnés qui se rendent de Marseille dans la mer Rouge ou dans l'océan Indien se trouvent dans une singulière situation.

Leurs frais de navigation sont du double de ceux des navires subventionnés, puisqu'ils ont à payer le péage de l'isthme de Suez, tandis que, pour ces derniers, le péage est compris dans la subvention.

D'un autre côté, ce péage est tellement excessif qu'un navire non subventionné ne peut réellement pas traverser le canal de Suez. Il n'y a peut-être pas d'exemple qu'un navire autre qu'un navire anglais ait passé par le canal. Je parle, bien entendu, des navires non subventionnés.

J'ai donc émis le vœu, au moment où l'Assemblée nationale discutait la proposition de M. Guichard, de voir ce péage supprimé. J'ai fait une brochure sur la suppression des péages maritimes, et j'ai écrit à M. Bouchet, rapporteur de la Commission, pour qu'une clause, à peu près conçue en ces termes, fût introduite dans le contrat des Messageries : Dans le cas où, pendant le cours des nouveaux traités, le passage de l'isthme de Suez deviendrait libre, il est bien entendu que les Messageries devront subir, sur leur subvention, une réduction égale à celle du péage qu'elles subissent actuellement.

M. Bouchet fut frappé de l'importance de cette observation, mais il ne put l'introduire dans son rapport, parce que ce rapport avait été approuvé déjà par la Commission. Nous eûmes alors une conversation d'où il est résulté que, dans le cas où le péage serait supprimé, les Messageries auraient le plus grand intérêt à accepter cette réduction, parce que la suppression du péage leur serait plus avantageuse qu'à n'importe qui.

Voilà donc quelle a été la première phase de la question. Cette petite discussion et plusieurs articles insérés dans les journaux de Marseille ont amené un résultat très honorable pour moi, mais dont je n'ose trop me féliciter,

parce que je le regarde comme dû en grande partie au hasard. Mais, en Angleterre, tout ce qui touche au canal de Suez a un écho extraordinaire, et les journaux anglais m'ont fait l'honneur de me reproduire, et une interpellation a même eu lieu, à ce sujet, à la Chambre des communes.

Le 5 mai 1876, le chancelier de l'Échiquier fut interrogé sur le point de savoir quelle était l'opinion du Gouvernement anglais sur le rachat en commun du canal de Suez.

Sir H. Stafford Northcote a déclaré ceci : Si nous n'avons pas jugé à propos de prendre l'initiative pour le rachat en commun du canal de Suez, nous pouvons dire que, si cette proposition nous était faite, nous serions disposés à y adhérer.

Voilà donc, Messieurs, qui répond d'avance, ce me semble, à toutes les préventions que nous avons contre l'Angleterre dans cette question du canal de Suez. C'est un ministre qui tient une large place dans l'administration de son pays qui s'est engagé, par sa parole, à être favorable au rachat en commun du canal de Suez.

J'ai signalé cette proposition au Gouvernement français. J'ai été admirablement accueilli, tout le monde m'a encouragé, et le Ministre des affaires étrangères lui-même m'a écrit une lettre très flatteuse.

Tous les esprits sont d'accord pour déclarer que ce serait une excellente chose que le rachat du péage du canal de Suez; seulement, dans les régions gouvernementales, on vous tient à peu près ce langage : Sous le régime parlementaire, le Gouvernement est le serviteur de l'opinion publique. C'est à elle qu'il faut forcer la main, en lui montrant la nécessité de ce rachat. De plus, nous avons la Commission du budget qui a l'initiative de ces sortes d'opérations. C'est à elle qu'il faut s'adresser. Nous ne pouvons qu'appuyer ce qui nous semble bon, et, une fois l'affaire engagée, nous la menons à bonne fin.

J'ai eu, Messieurs, l'appui important d'une société créée à Marseille, celle qui a pour titre *Société pour le développement du commerce et de l'industrie*. Seulement, les personnes qui la composent craignent d'exposer leur crédit dans des démarches de cette nature et de se mettre en avant. Je vais vous donner lecture d'un passage d'une lettre de M. le Préfet des Bouches-du-Rhône relative à ce sujet :

« Monsieur, vous m'entretenez dans votre lettre du rachat du canal de Suez. Ces choses sont de celles qui ont besoin d'être longtemps agitées dans l'opinion publique, » etc.

Je vais vous montrer maintenant l'opinion des étrangers sur ce point. Mes articles ont obtenu un écho favorable en Égypte, en Angleterre. Le *Mercantile*, qui s'en est occupé, est de mon avis. Un autre journal maritime admet également ces conclusions d'une façon tout à fait chaleureuse.

Quant au *Times*, il a donné deux opinions différentes. L'opinion émise par le correspondant de Paris, M. Oppert de Blowitz, est essentiellement favorable. Quant à l'autre écrivain du *Times*, voici à peu près ce qu'il dit :

« Il en résulte que le seul intérêt de l'Angleterre est d'assurer le passage de

ses navires, surtout au moment où elle peut en avoir besoin. Si l'Angleterre était menacée par une insurrection que peuvent susciter des influences contraires, il faut naturellement que l'Angleterre protège sa navigation.»

Or, cette navigation aboutissant à deux extrémités d'un canal pourrait être fortement inquiétée par quelques croiseurs seulement. C'est ce qui vous explique pourquoi l'Angleterre a dû chercher à proximité de ce canal une position stratégique comme l'île de Chypre.

Je m'en vais maintenant arriver à la question financière. En réalité, le péage est supporté par les Gouvernements eux-mêmes, excepté par le Gouvernement anglais, parce qu'il y a un certain nombre de navires anglais qui ne sont pas chargés pour le compte de l'administration de leur pays.

Mais les Gouvernements méditerranéens payent des subventions très larges à leurs services de navigation à vapeur, et c'est de ces subventions surtout que vit la Compagnie de Suez. Or, si ma proposition était adoptée, les Gouvernements ne seraient pas surchargés. Ils payent le péage sous forme de subventions : ils le payeraient sous forme d'abonnements. Voilà la différence. Cela revient au même.

L'Angleterre, qui est engagée pour 74 p. 0/0 dans la question, pourrait trouver la contribution un peu forte. Je ne vous dis pas, par conséquent, que les choses iront comme sur des roulettes, sans rencontrer d'obstacles; seulement, je dis que, si l'Angleterre résistait, on saurait bien trouver le moyen de la contraindre. Il n'y aurait qu'à donner une prime aux navires qui traverseraient le canal, etc.

Il n'y a donc aucune opposition irrésistible à craindre si le Congrès adoptait mon vœu. Je suis bien sûr de réussir, je le dis avec une confiance absolue; je réussirai. L'autre opposition à redouter, c'est celle de M. de Lesseps. Mais j'ai une trop haute opinion et grande estime de sa personne pour croire déjà qu'il pourrait contrecarrer une question aussi importante pour la marine.

Cependant, Messieurs, mettons les choses au pire et supposons que M. de Lesseps ne veuille pas du rachat du canal de Suez.

J'ai indiqué la base de 10 p. 0/0 aux actionnaires. Si elle était adoptée, ce serait quelque chose d'énorme, au point de vue financier. La situation du vice-roi d'Égypte et celle du *Crédit foncier* en seraient singulièrement améliorées.

M. de Lesseps m'a répondu :

« 10 p. 0/0 ! Ni les actionnaires ni le vice-roi ne seraient disposés à livrer à un si bas prix leurs droits sur le canal de Suez ! »

Je trouve ce langage naturel dans la bouche de M. de Lesseps. Sa position lui commande de défendre les droits des actionnaires et de demander la plus haute somme possible pour la cession du canal. Mais, que les actionnaires touchent leurs intérêts au moyen du péage ou au moyen des abonnements, c'est toujours la même chose : ces intérêts sont sauvegardés.

Je dis donc que le plus médiocre des financiers parisiens qui serait en mesure de dire : « J'ai derrière moi la France et l'Angleterre », aurait raison de toutes les résistances. Si, demain, on venait offrir aux actionnaires de donner

leur adhésion à une mesure qui ferait monter leurs titres à 1,200 francs, il est évident qu'ils arriveraient tous.

J'ai à dire un mot, avant de finir, sur l'influence que pourrait avoir le rachat sur la navigation par les voies libres. Vous savez que l'isthme de Suez a été creusé pour assurer la route aux voiliers; M. de Lesseps évalue à 100,000 tonneaux le passage des voiliers.

Vous savez également que le canal de Suez n'est pas tout à fait un élément nouveau dans le monde maritime. Il a été creusé plusieurs fois, à différentes époques.

Les Anglais ont essayé de la navigation dans la mer Rouge; ils prétendent que jamais un voilier ne pourra la traverser, à cause du régime des vents qui y règnent. Il y a, à cet égard, deux opinions que je désire vous faire connaître.

M. LE PRÉSIDENT. Abrégez, s'il vous plaît; nous avons bien des personnes à entendre, et notre temps est limité.

M. HAMELIN. M. Rigaudy, commandant des *Messageries maritimes*, dit que, par suite des trois sortes de vents qui soufflent dans la mer Rouge, la navigation à la voile y est très difficile.

Une opinion contraire est soutenue par un capitaine au long cours de Marseille. Celui-ci soutient que, si un service d'éclairage régulier était établi sur les côtes, afin d'éviter les écueils; que si un service de pilotage et de remorquage était organisé sur certains points, les voiliers pourraient, à certaines époques, prendre ce chemin-là pour se rendre de la Méditerranée dans l'océan Indien.

Voici le vœu que je vous prie de formuler :

Le Congrès, considérant que l'intérêt de la marine marchande exige la suppression du péage du canal de Suez, invite les Gouvernements intéressés à négocier avec la Compagnie du canal de Suez la transformation du péage de tant par tonneau en un abonnement fixe annuel à la charge desdites puissances, lequel serait réparti entre elles au prorata du tonnage des navires de chaque pavillon ayant traversé le canal.

M. BECKER. Messieurs, le Président, l'honorable M. Feray, sénateur, me donne la parole, non pas pour critiquer le travail de l'honorable préopinant qui vient de prouver qu'il connaît à fond la question; seulement, nous nous sommes demandé si, en adoptant son vœu, nous n'irions pas contre le but que se propose l'orateur, en lui donnant une approbation générale en séance plénière avant d'être plus profondément éclairés.

Voilà ce qui préoccupe les membres du Bureau, qui me charge de vous transmettre ses inquiétudes à ce sujet. N'y aurait-il pas utilité à entrer plus avant dans cette question avant de donner acte à M. Hamelin de l'étude qu'il a faite, et à entrer plus profondément dans les détails que comporte une semblable question?

M. HAMELIN. Je demande à répondre, une seule minute, à ce que vient de dire l'honorable M. Becker. Quand je suis arrivé chez vous, je vous ai exposé combien il serait désastreux pour moi de faire subir à ma proposition un échec public; j'aimerais mieux y renoncer que de m'y exposer.

Remarquez que cela ne vous engage pas à grand'chose. Vous n'engagez pas les finances de l'État; vous n'avez pas qualité pour le faire. Mais si vous faites des restrictions, vous portez à la question un préjudice énorme. Si vous m'aviez fait cette objection, en particulier, je vous aurais répondu et éclairé, je l'espère.

UN MEMBRE. Je demande que le vœu soit maintenu.

M. LE PRÉSIDENT. Sur le vœu concernant le rachat du canal de Suez, il y a une demande d'ajournement. Je vous prie de voter avec soin sur cette question.

(L'assemblée, consultée, déclare, après une épreuve et une contre-épreuve, que le vœu est émis, conformément à l'opinion de M. Hamelin.)

M. COLFAVRU (Égypte). Messieurs, je viens demander que le Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport, émette le vœu suivant :

Le Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport émet le vœu :

1° *Que les propositions de principe votées en séance publique le 25 juillet, relativement à une **Législation internationale uniforme en matière de transport** par chemins de fer, soient appliquées aux transports maritimes, de façon que ces transports jouissent des mêmes avantages de police, de protection, de sécurité commerciale; et que, au delà des mers, les dispositions internationales relatives aux transports par les chemins de fer du réseau européen soient étendues dans les autres continents aux transports par chemins de fer aboutissant à des ports maritimes;*

2° *Que, pour arriver à cette fin essentielle, le législateur international complète la convention sur les transports par chemins de fer, en proposant une législation uniforme en matière de charte partie, de connaissance, de contrat à la grosse, d'assurances, etc.*

Le programme élaboré par la Commission organisatrice du Congrès nous a appelés à étudier le vaste et intéressant problème du développement et de l'amélioration des moyens de transport, sans limiter cette étude à aucun mode d'action particulier.

Cependant, en fait, les transports par chemins de fer ont été l'objectif presque exclusif des travaux du Congrès; et, au point de vue de la police légale qui seule peut réaliser dans la pratique ces progrès et améliorations signalés, le programme n'a songé à une législation internationale que pour les transports par chemins de fer.

Quant aux transports maritimes, le programme semble les avoir complètement oubliés.

Nous pensons que cet intérêt si universel, si important, devait trouver sa place dans la préoccupation des auteurs distingués et si compétents du programme, et qu'un vœu à ce sujet complètera l'œuvre compréhensive des délibérations du Congrès.

Si la mer est un obstacle, elle est aussi un lien entre les divers continents. Elle est aussi, sous ce dernier rapport, un agent universel de transport, et, sur cet élément commun qui doit s'ouvrir librement au commerce du monde,

les relations des peuples ont besoin pour se développer d'une police, d'une protection, d'une législation uniforme, qui leur rendent les mêmes services que la législation internationale, que nous demandons pour les chemins de fer, est appelée à rendre au commerce de toutes les nations.

Cette législation de police commerciale maritime reliera les ports de commerce entre eux et permettra aux chemins de fer transporteurs aboutissant à un port, Marseille, par exemple, de transporter à un autre port, Alexandrie, je suppose, des marchandises à destination du Caire, sans autre besoin que d'une seule lettre de voiture délivrée à la gare d'expédition. A Alexandrie, le transporteur retrouvera le chemin de fer qui, sous l'empire de la législation internationale des transports par chemins de fer dont le Congrès a esquissé les grandes lignes, accomplira la dernière étape et la dernière obligation du transport.

Eh bien! de même que la convention internationale fait de tous les chemins de fer pour l'accomplissement de l'obligation internationale des transports; de même, pour aider à la puissance d'expansion du commerce à l'extérieur, pour que nos relations avec l'Asie, avec l'Afrique, avec l'Amérique, avec tous les continents, se développent avec confiance et sécurité, il faut une convention maritime qui ne fasse plus de la mer qu'un élément de raccordement des chemins de fer qui porteront, au cœur de toutes les contrées pénétrées par l'initiative héroïque, des explorateurs du monde, et en rapporteront les produits échangés de la nature, de l'agriculture et de l'industrie.

Pour l'accomplissement de ce grand œuvre, il faut la discipline de tous les efforts, la solidarité de tous les concours et le moyen d'action de cette force; c'est une législation internationale uniforme qui s'impose à tous les ports maritimes comme une nécessité de progrès et de civilisation.

Messieurs, je devrais peut-être m'en tenir à ce simple exposé, car, si je voulais en vérifier l'utilité, je serais amené à entrer dans des détails beaucoup plus considérables. Il n'est pas une question plus vaste qui puisse être proposée. Je la présente comme un amendement à la question qui a été étudiée par la Commission du Congrès relative à l'amélioration des transports par les chemins de fer.

Je demande que cette amélioration ne s'arrête pas aux limites naturelles; je demande que les transports maritimes, qui ont évidemment, pour l'utilité publique, une étendue bien autre à travers les mers, soient eux-mêmes assujettis aux mêmes règles de police, de protection et de sécurité, qui feront le succès de la législation du transport par les chemins de fer.

Je demande que les chemins de fer transcontinentaux, qui évidemment se créeront en Asie lorsque la civilisation européenne aura remplacé cette administration caduque de la Turquie; je demande que les chemins de fer qui sont établis déjà dans l'Inde, en Cochinchine, au Japon, que tous ces chemins de fer adoptent eux-mêmes notre législation, au point de vue des lettres de voiture; et que par conséquent il soit possible, à un moment donné, à un négociant de Saint-Petersbourg, de ne se servir que d'une seule lettre de voiture pour transporter ses marchandises jusqu'à Karthoum, au cœur de l'Afrique centrale.

Voilà, Messieurs, l'idée de l'amendement que je propose. Dans tous les cas, il est possible, aujourd'hui que nous prenons comme domaine la Méditerranée, de demander qu'on crée, par la législation, une sorte de solidarité entre les chemins de fer.

Je crois donc que c'est là un amendement utile, et que lorsqu'on s'occupe de la question des transports il faut s'en occuper dans les proportions les plus larges. L'avenir donnera les résultats qu'il comporte.

M. LE PRÉSIDENT résume le vœu proposé par M. Colfavru et le met aux voix.
(L'assemblée, consultée, déclare l'adopter.)

M. JONES. Les vœux que je vais avoir l'honneur de vous présenter sont simplement la suite et le développement de ce qui est contenu en germe, en principe, dans celui qui vient de vous être présenté par l'honorable M. Colfavru.

Ils m'ont été inspirés par l'observation que j'ai eu l'occasion de faire des législations maritimes étrangères dans leur comparaison avec le droit français, par les difficultés que j'ai vues naître de la contrariété de ces législations. Ces difficultés sont nombreuses. Je n'en veux citer que quelques-unes parmi les plus graves et qui motivent les vœux que je vais proposer au Congrès de comprendre parmi ceux qu'il émettra.

Le premier exemple que je signalerai concerne un contrat d'un grand usage dans le commerce maritime, le prêt à la grosse aventure. On le sait, ce prêt, dont le remboursement tout aléatoire dépend de la bonne arrivée de l'objet, navire ou chargement qui s'y trouve affecté, a d'ordinaire pour but de procurer au capitaine, en cours de voyage, les fonds nécessaires pour pouvoir mener son expédition à bonne fin. Dans plusieurs pays, la France entre autres, depuis la loi sur l'hypothèque maritime, ce contrat n'a pas d'autre usage. Il n'est alors permis au capitaine que dans le cas de nécessité. Certaines législations, par exemple celle de la France, celles de l'Italie, de l'Espagne qui l'ont suivie et celle de l'Allemagne, ont établi, dans l'intérêt du propriétaire, du prêteur, des tiers et du capitaine lui-même, des formalités pour la constatation préalable de cette nécessité et de l'observation desquelles en résulte la présomption plus ou moins absolue, par exemple la délibération des principaux de l'équipage et l'autorisation du juge ou du consul, suivant les cas.

Dans d'autres législations, celle de l'Angleterre et celle des États-Unis notamment, ces précautions n'ont pas été prises. Le propriétaire du navire ou le réclamateur de la cargaison, ou tous les deux, suivant que le prêt est fait sur l'un ou l'autre ou sur les deux objets à la fois, ont le droit de se faire rendre compte des besoins auxquels l'emprunt a eu pour but de subvenir, d'en constater l'urgence et de le faire réduire ou annuler. Or, voici le danger que fait naître cette divergence dans les lois et que j'ai vu moi-même se réaliser. Un prêt à la grosse est fait au capitaine après l'observation des formalités habilitantes nécessaires, dans un pays où la loi les prescrit, et ce capitaine termine son voyage dans un pays où ces formalités ne sont point exigées par la loi, mais où elle permet de critiquer, envers et contre tous, la nécessité de l'emprunt et d'en demander la nullité ou la réduction.

Le prêteur ou le tiers porteur de bonne foi qui a eu confiance dans le titre, à raison de l'autorisation accordée, pourra se trouver dépouillé de tout ou partie de son gage. Ce résultat fâcheux, et qui pourrait être assez fréquent pour jeter de la défaveur sur le contrat à la grosse et rendre les prêteurs rares et exigeants, est de nature à provoquer toute la sollicitude du Congrès et à motiver, de sa part, un vœu tendant à ce que tous les pays adoptent une règle commune relativement aux formalités que doit observer le capitaine pour être habilité à contracter un emprunt à la grosse, de façon que, à l'égard du tiers porteur, la validité de cet emprunt ne soit pas contestée. En un mot, qu'un billet de grosse, valable au profit du tiers porteur dans le pays où il a été souscrit, le soit également partout.

Le deuxième sujet sur lequel il me paraît désirable d'appeler l'attention du Congrès est celui des avaries communes. Il existe, entre les diverses législations, de très notables différences relativement à ces sacrifices faits dans l'intérêt commun du navire et du chargement. Elles sont d'autant plus regrettables que la nécessité de ces sacrifices est très fréquente et que les avaries se règlent souvent dans des localités à la législation desquelles les intéressés ne pouvaient point s'attendre à être soumis, où une fortune de mer a forcé le navire à s'arrêter et à déposer son chargement. Les diversités juridiques concernant cette matière, que je signalerai, sur lesquelles nous nous bornerons à appeler l'attention du Congrès, sont particulièrement celles qui portent sur la détermination des sacrifices auxquels le caractère d'avarie commune peut être reconnu et des intérêts qui doivent y contribuer dans une mesure plus ou moins grande.

Ces différences sont ou générales ou spéciales. Celles qui sont générales touchent aux principes : le caractère que doit avoir l'intérêt qui motive le sacrifice commun pour qu'on puisse l'admettre comme avarie grosse; la question de savoir si le succès de la mesure doit influencer sur la dénomination de l'avarie; le degré de proximité qui doit exister entre la cause et l'effet, c'est-à-dire entre le sacrifice et les conséquences qui s'en sont suivies, pour que ces conséquences puissent elles-mêmes être regardées comme des avaries grosses.

Pour ce qui concerne les différences de détail, j'en citerai les exemples suivants :

Des voiles ont été à moitié arrachées des vergues ou des mâts brisés par la tempête, de façon à tenir encore à la coque; ces restes sont de nature à compromettre la sûreté du navire; on les détache, on les jette à la mer. Le droit français voit dans ce fait des avaries communes; le droit anglais le classe en avaries simples; de même le droit des États-Unis; la raison est que le jet, dans ce cas, est la conséquence directe et immédiate d'un fait de force majeure. Mais si l'on pressait ce raisonnement, il n'y aurait presque jamais d'avaries communes.

Le forçement volontaire de voiles ayant pour objet d'échapper à un danger est de même qualifié d'avaries communes en France et d'avaries particulières en Angleterre.

Le pansement et la nourriture des matelots blessés en défendant le navire présentent un cas de divergence. C'est une avarie particulière en Angleterre;

elle est commune en France, aux termes de l'article 400 du Code de commerce français.

Les frais de renflouement du navire, après un échouement volontaire, sont avarie grosse d'après le même article; en Angleterre, au contraire, ils sont avarie particulière; tandis que, aux États-Unis, ils sont classés en avarie commune s'il y a eu sacrifice volontaire. Je n'insisterai pas davantage sur cette matière, mon honorable confrère et collègue, M. Becker, devant s'en occuper dans les vœux qu'il se propose d'émettre. J'ajouterai seulement que, outre les autres raisons qui rendent l'uniformité de la législation sur les avaries si désirable, il y a en a une très importante tirée des rapports établis par la loi entre la matière de l'avarie et celle du contrat d'assurances.

L'assureur, à moins de convention contraire, doit à l'assuré le remboursement de celle des avaries communes tombant à la charge de celui-ci qui frappent ou grèvent l'objet assuré.

Mais quelle est la loi qui doit servir de règle et de mesure à l'engagement de l'assureur? Qu'arrivera-t-il lorsqu'il s'agit d'une perte que la loi du pays, où le règlement a eu lieu, classe en avarie commune, et que celle du pays, où le contrat d'assurance a été passé, laisse au contraire dans la catégorie des avaries particulières? Comment procédera-t-on si la loi de l'un des deux pays exempte par la législation de l'autre, ainsi que cela a lieu pour les avances de fret non restituables qui entrent en contribution en France (Cass., 22 avril 1872) et ne contribuent pas en Angleterre? Le règlement fait dans un port de décharge de ce dernier pays sera-t-il opposable aux assureurs de l'autre? Cette question a été soulevée en Angleterre; elle a donné naissance à une clause qui s'insère souvent dans les polices et par laquelle l'assuré stipule que le règlement fait à l'étranger sera opposable aux assureurs. En France, elle a été tranchée par la Cour de Bordeaux par deux arrêts (du 16 avril 1863 et du 29 décembre 1865), en faveur des assureurs auxquels on a reconnu le droit de demander l'établissement d'un nouveau règlement entre eux et leurs assurés.

Non moins grand est l'intérêt de ramener à l'uniformité les moyens d'extinction des actions maritimes. Cela est surtout désirable pour les déchéances à court terme, comme celle établie contre l'action d'abordage par les articles 435 et 436 du Code de commerce français. Pour faire apprécier toute l'utilité de cette mesure, il suffit de rappeler qu'il a été plusieurs fois jugé en France que la déchéance édictée par les articles d'une loi française ignorée à coup sûr par beaucoup d'étrangers était opposable au capitaine étranger abordé par un navire français dans des eaux étrangères, alors même qu'il avait observé les règles prescrites par la législation du pays dans l'enceinte de la souveraineté duquel l'abordage avait eu lieu.

Une définition concordante des termes employés par le droit maritime a également une très grande importance. Elle éviterait la confusion et les erreurs, souvent graves, qui résultent du fait que des choses bien différentes sont parfois représentées par les mêmes expressions.

Je ne citerai, comme exemple de ces causes de confusion, que le mot *baraterie*. Ce terme, en France, comprend toutes les fautes du capitaine, même celles

qui ne proviennent que de la négligence ou de l'impéritie; en Angleterre, au contraire, ces dernières fautes ne rentrent point dans la baraterie, qui ne consiste que dans les fautes volontaires du patron. Entre autres conséquences, il résulte de cette divergence que les assurés français qui n'inséreraient pas, dans les polices d'assurances qu'ils feraient souscrire en Angleterre, une clause spéciale pour y comprendre *l'abordage*, se trouveraient n'être pas assurés contre ce risque grave s'il provenait de la négligence ou de l'impéritie du capitaine, alors que, comprenant le contrat suivant le droit français, ils se croiraient couverts.

Tels sont les *desiderata* que je viens signaler au Congrès, et, en conséquence, j'ai l'honneur de lui proposer parmi les vœux qu'il émettra les objets suivants :

1° L'établissement d'une entente ou convention entre les diverses nations maritimes du monde, relativement aux droits du tiers porteur du contrat à la grosse et aux formalités qui doivent être observées pour l'autorisation de l'emprunt, afin que ce porteur puisse être à l'abri de toute contestation relativement à la légitimité de l'emprunt et à la validité de son titre;

2° Les mesures nécessaires pour arriver à une législation uniforme sur les *avaries communes ou grosses*, notamment en ce qui concerne les pertes auxquelles ce caractère pourra être reconnu, et les valeurs qui devront y contribuer;

3° Une entente relativement aux prescriptions, aux déchéances et aux fins de non-recevoir qui pourront être opposées dans tous les pays aux actions maritimes, notamment à l'action en indemnité pour abordage fautif;

4° L'adoption d'une signification identique dans tous les pays pour certains termes techniques partout employés, mais parfois avec des acceptions différentes.

Tels sont les vœux que j'ai l'honneur de soumettre au Congrès. Il faut savoir se borner, sans quoi il y en aurait bien d'autres à former, trop heureux si nous obtenons satisfaction sur ces divers points.

M. BECKER, *avocat à la Cour d'appel de Paris*. L'honorable orateur qui vient de me précéder à cette tribune a fait la démonstration la plus catégorique de la nécessité de la réforme du Code maritime. Ce serait donc une redite pour moi que de revenir sur un sujet qu'il a si bien exposé et dont il a si judicieusement critiqué les vices. Par conséquent, ma mission se borne tout simplement aujourd'hui à vous donner, sous la forme de certains principes élaborés pour préparer la rédaction d'une loi, les diverses raisons qui ont figuré dans l'imprimé qui vous a été distribué ⁽¹⁾. Je me suis proposé de formuler ces principes sous une forme à peu près législative. J'y ai été engagé par une nécessité que vous allez comprendre.

En effet, la question de l'**Avarie grosse** est une question qui a son importance dans le Code maritime, mais qui, à côté des autres questions, commence à pâlir. Cependant elle a sa place et son utilité; elle réclame certainement une modification et une réforme. Les Anglais, les Américains, les Allemands, qui sont des gens excessivement pratiques, en ont compris la nécessité depuis longtemps, et ils ont abandonné les idées sur lesquelles notre Code de commerce est basé. Dès 1860, les Anglais se sont préoccupés de la nécessité d'organiser

⁽¹⁾ Voyez page 242 (Ordre du jour de la séance du samedi 27 juillet 1878).

une réforme sur les questions d'avarie grosse, car, après avoir défini l'avarie grosse, on finira également par définir l'avarie particulière, et, par voie de logique, à exposer les conséquences des avaries à l'égard des assurances.

Par conséquent, en 1860, le Congrès de Glasgow, qui a été présidé par un homme politique célèbre, lord Brougham, avait déjà posé les bases de ces modifications. En 1862, les résolutions du Congrès de Glasgow ont été soumises à un nouvel examen du Congrès de Londres, et, dans ce Congrès, qui était présidé par sir Travers Twiss, elles ont pris déjà une nouvelle forme. Enfin, c'est en 1864, dans le Congrès d'York, présidé par le lord-chef-baron de la haute cour d'Échiquier, que la modification législative a commencé à prendre une forme sérieuse, tellement sérieuse qu'en 1865 nos législateurs eux-mêmes s'en sont émus et qu'une Commission française a été nommée, sous l'ancien régime, pour arriver à une modification de notre législation maritime. Vous vous rappelez que cette Commission a été présidée par M. Béhic et qu'elle a formulé un ensemble de propositions qui, aujourd'hui, commanderaient un nouveau remaniement.

Depuis cette époque, il s'est, en outre, formé une association qui s'est intitulée *l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens*, et, lors du Congrès qu'elle a tenu, en 1876, à Brême, elle a décidé, sur la proposition de M. Hack, un spécialiste du droit maritime, de nommer une Commission pour examiner à nouveau les résolutions qui avaient été votées dans les trois Congrès dont je vous ai donné tout à l'heure l'énumération. Cette Commission a formulé son travail, et enfin, l'année dernière, en 1877, la même association se réunissait à Anvers, et, dans un Congrès d'hommes spéciaux et des plus considérables qui tiennent aux intérêts maritimes, tels que des représentants de Lloyd, de chambres de commerce, de compagnies d'assurances, lesquels se trouvaient réunis au nombre d'environ cinquante, on a élaboré un ensemble de douze règles auxquelles on a donné le titre de *Règlement des avaries d'York et d'Anvers de 1877*. Ces douze règles ont été adoptées à l'unanimité.

Ces résolutions ayant été adoptées à Anvers, les intérêts maritimes allemands ont saisi le Reichstag allemand de la question de modifier à son tour, en adoptant les voies et moyens du règlement d'York et d'Anvers, le Code de commerce allemand, qui ne remonte cependant qu'à quelques années. La modification devait porter sur la définition et l'exposé des avaries grosses.

Vous voyez donc que, dans ce moment-ci, la question est assez intéressante pour solliciter une solution de la part des législateurs d'un pays voisin, pays considérable, dont les intérêts maritimes sont quelquefois en conflit avec les nôtres.

J'ai cru qu'en présence de l'intérêt que présentait la question il y avait utilité à ne pas nous en désintéresser de notre côté. J'ai formulé, à mon tour, un ensemble de principes sur lesquels pourrait être basée, au point de vue du droit international, une nouvelle loi qui réglerait la question des avaries grosses et qui ferait cesser une énorme injustice de notre Code de commerce lui-même, qui n'avait pas pu envisager les choses comme on les envisage aujourd'hui avec les nécessités de la marine contemporaine.

Je viens donc vous soumettre, Messieurs, le vœu suivant. Je propose à vos

délibérations l'adoption de certains principes qui pourront entrer dans une loi réglant les intérêts internationaux, concernant l'avarie commune ou grosse.

J'ai l'honneur de vous prévenir que ce matin ces principes ont été lus dans la 6^e Section et ont reçu l'approbation de cette Section. Ces principes se trouvent dans le règlement d'York et d'Anvers et, par conséquent, je n'ai qu'à en faire une nouvelle application; je les ai donc puisés dans des règlements qui avaient été formulés par des hommes pratiques.

Je vais vous donner lecture de ce vœu, que j'appuierai ensuite de quelques développements pour en faire comprendre la portée :

Le Congrès émet le vœu :

Que la législation maritime des diverses nations du globe soit mise en concordance, et, parmi les questions les plus urgentes à résoudre et se recommandant le plus à l'attention des législateurs, que le *règlement de l'avarie commune* (*General average*) reçoive une prompt solution;

Que, mettant à profit les travaux des précédents Congrès, à savoir : celui de Glasgow, en 1860; celui de Londres, en 1862; celui d'York, en 1864; de la Commission française, de 1865; le règlement d'York et d'Anvers, de 1877, et les travaux préparatoires de modification de la législation maritime du Reichstag allemand, les législateurs des différents pays prennent pour base du règlement de l'avarie commune les principes suivants :

1° On doit comprendre dans les avaries dites *grosses* ou *communes* tous les dommages causés dans l'intérêt du salut commun du navire, du chargement de l'équipage et du fret, à savoir : les dommages causés par le jet, par l'eau, l'incendie, les dépenses faites dans le port de refuge;

2° L'avarie commune étant le résultat d'un sacrifice opéré dans l'intérêt du salut commun du chargement, du fret du navire, la répartition du dommage doit se régler à charges égales, entre le chargement, le fret et le navire, proportionnellement à la valeur de chacun;

3° Il convient de ranger parmi les exceptions à l'avarie commune le jet des cargaisons de pont, contraires à un bon chargement; le jet des restes ou débris d'agrès; l'échouement volontaire, s'il n'a pas eu pour but d'éviter un péril commun; le forçement de voiles;

4° L'estimation des dommages doit avoir lieu sur la valeur des objets au lieu du déchargement et être celle que le propriétaire aurait reçue, s'il n'y avait pas eu de sacrifice de l'objet;

5° En cas d'avarie commune ou d'avarie particulière, l'obligation de la contre-vérification du rapport du capitaine doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures du débarquement devant le juge ou le consul, au moyen d'interrogatoires des matelots et passagers, sous peine d'amende du capitaine (par application plus sévère de l'article 247 du Code de commerce);

6° Les tribunaux ordinaires du lieu du débarquement constituent la juridiction compétente pour régler l'avarie commune ou particulière, survenue au cours du voyage.

La procédure doit être sommaire et organisée en vue d'arriver à une décision prompte.

Sur l'application de l'article 1^{er}, nous n'entrevoions point la possibilité d'une

objection. N'est-il pas vrai que l'avarie commune est la rançon du salut commun?

La répartition de l'avarie nous semble devoir être traitée d'après un principe d'égalité, proportionnelle entre le navire, le fret et le chargement. En procédant ainsi, on pratique un respect égal pour tout ce qui concourt au transport maritime. Il n'y a pas, en effet, de raison pour protéger l'un au détriment de l'autre, le navire plus que le fret, le fret plus que le chargement, et ce dernier plus que les autres. Telle est la raison de l'article 2.

En déterminant les exceptions à l'avarie grosse, on facilite la fixation des avaries particulières. A cet égard, cette détermination a été inspirée par les résolutions d'Anvers (1877).

Le principe de l'article 4 ne fait absolument que suivre la règle que vous avez adoptée vous-mêmes, dans la séance du 25 juillet, lorsque vous avez déclaré que toutes les Compagnies de chemins de fer étaient solidaires vis-à-vis des voyageurs et de la marchandise en cours. Par conséquent, si ce principe de solidarité est admis entre toutes les Compagnies, il faut bien admettre aussi que tout est solidaire dans le transport maritime, car si les navires n'existaient pas, ils ne pourraient pas transporter toutes les marchandises, et si les marchandises n'existaient pas, les navires seraient inutiles; il y a donc un intérêt de solidarité qui soude les deux choses ensemble, marchandises et navires, et c'est sur cet intérêt de solidarité que doit se baser la répartition à faire.

Quand on fait des sacrifices communs, on les fait volontairement pour le sauvetage des marchandises et du navire lui-même. Par conséquent, cette répartition, établie en proportion de la valeur de chaque chose, du navire et de la marchandise, me semble très équitable. Ce principe, qui répond aux sentiments qui nous animent tous dans ce Congrès, doit être admis. Notre Code de commerce et notre législation, voulant créer au profit de nos navigateurs ou des propriétaires de navires un certain privilège, ont fait entrer dans la répartition le navire pour la moitié de la valeur, ce qui amène une répartition inégale des sacrifices entre les marchandises et le navire. La règle que j'ai eu l'honneur de lire ce matin à la Section ne peut donc supporter d'objection, puisqu'elle repose sur un principe d'égalité et de justice.

Vient ensuite le troisième principe. L'important était de définir d'abord l'avarie grosse, car, si l'on définit l'avarie grosse, les exceptions, à leur tour, sont faciles à déduire. Par conséquent, les exceptions se rangent d'elles-mêmes dans le troisième principe, dès lors que le principe des avaries grosses est défini. Nous mettons donc dans le troisième principe les exceptions, et nous disons :

Il convient de ranger parmi les exceptions à l'avarie commune le jet de la cargaison du pont, contraire à un bon chargement; le jet des restes ou débris d'agrès; l'échouement volontaire, quand il n'a pas eu pour but d'éviter un péril commun; et enfin le forçement de voiles.

Si vous voulez, je vais reprendre en détail chacune de ces exceptions, et je vous dirai la raison pour laquelle elle figure dans les exceptions et non pas dans les avaries grosses.

D'abord le jet de la cargaison du pont, contraire à un bon chargement. C'est

l'Angleterre qui nous a donné cette formule dans le règlement d'York et d'Anvers, parce qu'elle a compris qu'il y avait, en effet, des abus considérables dans le mode de chargement sur le pont du navire. Elle a reconnu que c'était souvent la cause de naufrages et de sinistres épouvantables, parce que l'équilibre du navire se trouvait compromis. C'est pour cela qu'elle a rejeté dans les exceptions le jet des cargaisons qui sont sur le pont, sans compter les autres mesures qui ont été prises pour empêcher un mauvais chargement.

Quant au jet des restes ou débris d'agrès, M. Jones nous disait tout à l'heure pourquoi il ne devait pas figurer dans les avaries grosses. C'étaient déjà des objets perdus et considérés comme naufragés, par suite d'un fait de force majeure; ils n'avaient donc pas été sacrifiés dans l'intérêt commun.

L'échouement volontaire du navire a suscité dans le sein de la Commission une petite objection que nous avons levée par cette raison dernière. Nous avons dit que l'échouement volontaire du navire opéré par le capitaine, s'il a eu pour but d'éviter un péril commun certain, devait être considéré comme avarie grosse et classé dans cette catégorie. C'est la manière dont nous avons défini l'échouement volontaire. Les Anglais n'avaient pas eu cette préoccupation dans leur règlement; ils s'étaient contentés d'exclure l'échouement volontaire de l'avarie grosse. Mais cependant il peut arriver que le capitaine, menacé d'un péril par une voie d'eau qui ne faisait que s'aggraver, ou bien poussé par un courant sur un roc, se jetait à la côte pour éviter un plus grand danger. C'est pour cela que la règle 5 du Congrès d'York et d'Anvers ne définissant pas le cas exceptionnel; nous avons cru nécessaire de définir plus complètement cette situation, et de dire que l'échouement volontaire ne devient une exception qu'à la condition qu'il n'a pas servi à éviter le péril commun.

Nous avons aussi classé dans les exceptions le forçement de voiles, comme l'a fait le règlement d'Anvers de 1877.

Le classement des exceptions se trouvant épuisé, il restait à estimer la marchandise sacrifiée. A quel endroit devait-on estimer ces marchandises et la valeur qu'on devait leur donner? D'après le paragraphe 4, nous pensons que l'estimation des dommages doit avoir lieu sur la valeur des objets au lieu du déchargement. C'est conforme à notre Code et aux prescriptions du règlement d'York et d'Anvers. En même temps, l'estimation du dommage doit représenter la valeur de l'objet, y compris même le bénéfice que le propriétaire pouvait s'imaginer réaliser avec cet objet. Or, vous vous rappelez parfaitement que, jeudi dernier, nous avons adopté contre les Compagnies le recours d'un dommage encouru, en y comprenant non seulement la représentation de sa valeur matérielle, mais aussi le bénéfice que le propriétaire avait légitimement le droit d'acquiescer par la vente de cet objet. Je n'ai donc fait que me conformer au principe que vous avez voté vous-mêmes jeudi dernier.

Maintenant, vous savez que les avaries se produisent dans un milieu où il n'est pas toujours facile de faire des vérifications et où les équipages se rendent quelquefois complices de certains délits commis par les capitaines, qui sont tout-puissants sur leurs navires. On ne peut, il est vrai, leur refuser l'omnipotence. Le capitaine doit être le chef de son navire et personne n'a le droit de critiquer son commandement. Mais, à côté de cette omnipotence, la loi a

placé le remède, et elle a prescrit que quand le capitaine arriverait au port de débarquement, il serait tenu de déposer le livre du bord, et que ce livre serait soumis à une contre-vérification faite par le juge ou par le consul. Il paraîtrait que cette formalité ne s'observe pas d'une façon très régulière. Il se commet fréquemment des délits de ce genre. Notre président de Section, M. Jules Petit, nous disait ce matin que, sur vingt avaries dont on faisait supporter la perte au chargement ou au propriétaire du navire, il y avait souvent dix-neuf fausses avaries. Nous en avons été émus, et c'est pour cela que nous avons insisté pour le maintien de la règle 5, qui nous permet de remédier un peu à la façon trop légère ou trop superficielle dont se font les vérifications de tout ce qui s'est passé pendant le voyage. Par conséquent, nous traduisons ce cinquième principe de la manière suivante : « En cas d'avarie commune ou d'avarie particulière, l'opération de la contre-vérification du rapport du capitaine doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures du débarquement, devant le juge ou le consul, au moyen de l'interrogatoire des matelots et des passagers, sous peine d'amende du capitaine. » Et, ici, nous ne faisons qu'appliquer l'article 247 du Code de commerce français, en le rendant un peu plus sévère au moyen d'amendes.

Nous avons ainsi maintenu cette nécessité, qui s'explique d'elle-même : l'omnipotence du capitaine, la nécessité de le laisser maître sur son navire pour faire le sacrifice comme il l'entend. Mais, bien souvent, ce sacrifice s'effectue par des jets qui ne sont pas toujours nécessaires ou dont la cause n'est pas toujours bien justifiée. Si on le laisse libre, il faut au moins qu'il y ait un contrôle utile et que ce contrôle se fasse au moyen d'une contre-vérification organisée.

Cette contre-vérification ne peut se faire que quand le navire est débarqué et elle se fait alors à l'aide des dépositions de l'équipage et des passagers.

Nous arrivons maintenant au sixième paragraphe, qui décide la compétence. La compétence paraît tout à fait déterminée par le lieu de débarquement. Il vaut mieux avoir une juridiction, quelque insuffisante qu'elle puisse être, que de ne pas en avoir du tout. Il est de fait que, dans le cas de naufrage, si vous avez abordé sur des côtes inhospitalières, vous pouvez ne pas trouver une juridiction organisée. Mais enfin ce cas ne peut pas être prévu. Dans la nouvelle loi maritime, nous prévoyons le cas où nous nous trouvons dans des pays civilisés. Toutes les juridictions ne se ressemblent pas ; il y en a de bonnes et il y en a de mauvaises ; mais l'important en cette matière est d'avoir une juridiction immédiate qui statue tout de suite au moment du débarquement, plutôt que d'avoir à statuer au retour, alors qu'on aurait eu le temps de préparer des éléments particuliers de transformation des faits, et d'échapper ainsi aux conséquences de l'avarie. C'est pour ce motif que nous croyons qu'il est préférable de donner la compétence au tribunal du lieu de débarquement et de soumettre à ce tribunal la répartition à faire selon les principes établis plus haut.

Vous comprenez aussi que si le tribunal du lieu de débarquement doit être saisi, il faut que la solution intervienne rapidement. L'équipage n'a pas toujours le temps d'attendre, et bien souvent les retards causés par la justice sont des occasions de pertes et de dommages qui sont incalculables. C'est pour cela

que nous avons demandé comme paragraphe dernier que dans cette loi future la procédure fût sommaire; qu'on en supprimât les détails inutiles et superflus. La procédure ne doit donc consister que dans les pièces essentielles : au début, les actes extrajudiciaires strictement nécessaires.

Tels sont, Messieurs, les éléments sur lesquels nous appelons vos délibérations. Nous vous demandons d'approuver le vœu que nous avons proposé, afin qu'il puisse figurer dans les lois qui sont préparées en ce moment-ci, et qui, je crois, ne demandent qu'à voir le jour. Puisque le Parlement allemand est saisi d'une réforme législative au point de vue des avaries, nous aurons probablement l'avantage de voir notre projet et nos principes déférés à l'examen du législateur allemand; nous aurons eu ainsi le mérite de mettre la main à l'œuvre et d'apporter notre pierre à l'édifice.

Le vœu, mis aux voix, est adopté dans la forme suivante :

Le Congrès émet le vœu :

Que la législation maritime des diverses nations du globe soit mise en concordance, et, parmi les questions les plus urgentes à résoudre et se recommandant le plus à l'attention des législateurs, que le Règlement de l'avarie commune (General average) reçoive une prompt solution;

Que, mettant à profit les travaux des précédents Congrès, à savoir : celui de Glasgow, en 1860; celui de Londres, en 1863; celui d'York, en 1864; de la Commission française, de 1865; le règlement d'York et d'Anvers, de 1877, et les travaux préparatoires de modification de la législation maritime du Reichstag allemand, les législateurs des différents pays prennent pour base du règlement de l'avarie commune les principes suivants :

1° On doit comprendre dans les avaries dites grosses ou communes tous les dommages causés dans l'intérêt du salut commun du navire, du chargement, de l'équipage et du fret, à savoir : les dommages causés par le jet, par l'eau, l'incendie, les dépenses faites dans le port de refuge;

2° L'avarie commune étant le résultat d'un sacrifice opéré dans l'intérêt du salut commun du chargement, du fret du navire, la répartition du dommage doit se régler à charges égales entre le chargement, le fret et le navire, proportionnellement à la valeur de chacun;

3° Il convient de ranger parmi les exceptions à l'avarie commune le jet des cargaisons de pont, contraires à un bon chargement; le jet des restes ou débris d'agrès; l'échouement volontaire, s'il n'a pas eu pour but d'éviter un péril commun; le forçement de voiles;

4° L'estimation des dommages doit avoir lieu sur la valeur des objets au lieu du déchargement et être celle que le propriétaire aurait reçue, s'il n'y avait pas eu de sacrifice de l'objet;

5° En cas d'avarie commune ou d'avarie particulière, l'obligation de la contre-vérification du rapport du capitaine doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures du débarquement, devant le juge ou le consul, au moyen d'interrogatoires des matelots et passagers, sous peine d'amende du capitaine (par application plus sévère de l'article 247 du Code de commerce);

6° *Les tribunaux ordinaires du lieu de débarquement constituent la juridiction compétente pour régler l'avarie commune ou particulière, survenue au cours du voyage.*

La procédure doit être sommaire et organisée en vue d'arriver à une décision prompte.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Jules Petit, président du Syndicat des commissionnaires de Boulogne, membre du Conseil d'arrondissement de Boulogne.

M. Jules PETIT. Je serai aussi court que possible et je me bornerai à de brèves considérations en les appuyant sur quelques exemples.

Quand on jette un regard sur la carte de France, qu'on voit notre pays baigné du nord au sud, par la mer du Nord, la Manche, l'océan Atlantique et la Méditerranée, qu'on le voit d'un autre côté soudé par ses frontières terrestres à la Belgique, à l'Allemagne, à la Suisse, à l'Italie et à l'Espagne, on ne peut qu'être douloureusement surpris du rôle misérable que joue notre marine marchande et de son état de décadence.

Qu'il me soit donc permis d'abord de remercier les initiateurs de ce Congrès d'avoir appelé l'attention publique sur cette question si importante et qui intéresse, à un si haut degré, notre avenir commercial et industriel.

J'ai remis entre les mains de M. le Président une **Série de vœux concernant la marine**, que j'ai cru devoir formuler et auxquels je vous demande de vouloir bien donner votre adhésion. Je prie Monsieur le Président de vouloir bien en faire donner lecture au Congrès.

M. LE PRÉSIDENT. M. Lonchamp, secrétaire, va se charger de les communiquer à l'Assemblée.

M. LONCHAMP. Voici le premier :

Le Congrès émet le vœu que, dans tous les États, il soit fait une étude du meilleur outillage possible à donner aux ports maritimes pour l'abri, la sécurité et la rapidité des chargements et déchargements.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix ce premier vœu.

(Le vœu est adopté par le Congrès.)

M. LONCHAMP. Deuxième vœu :

Le Congrès émet le vœu :

Que le Gouvernement, qui possède entre les mains tous les documents nécessaires élaborés depuis plus de vingt ans, veuille bien accorder toute son attention à la marine marchande; qu'il prenne toutes les mesures nécessaires pour en assurer le relèvement.

Considérant que l'inscription maritime est nuisible au recrutement de nos marins et des ouvriers de nos chantiers; que, d'ailleurs, elle rompt l'égalité des citoyens devant la loi et constitue une violation flagrante des principes sur lesquels repose la société moderne, le Congrès en décide la suppression.

M. PETIT. Je suis obligé de revenir très brièvement sur la question du mo-

nopole des chemins de fer, et vous allez comprendre, par deux exemples, combien il crée une situation désastreuse à notre marine marchande et à nos ports.

Je prends le premier, que je pourrais accompagner de bien d'autres, dans un travail qui a été fait par la Chambre de commerce de Boulogne :

Causes de la diminution des transports par mer de port français à port français.

La principale cause de la décadence du cabotage se trouve, non pas dans l'établissement des chemins de fer, mais dans la coalition des Compagnies qui ont créé des tarifs communs présentant des réductions sur les tarifs généraux de 25 à 30 p. o/o, dans le but de faire concurrence aux transports par mer. Ainsi, la base des prix de transport par les tarifs généraux est d'environ :

	Par tonne et par kilomètre.
Pour la { 1 ^{re} série.....	0 ^f 16 ^c
2 ^e série.....	0 13
3 ^e série.....	0 155
4 ^e série.....	0 095
5 ^e série.....	0 055
6 ^e série.....	0 004

Les prix, pour une tonne de vin transportée de Bordeaux à Boulogne, seraient, d'après le tarif général :

	Par tonne et expédition partielle.	Par wagon complet.
De Bordeaux à Paris (2 ^e série).....	68 ^f 45 ^c	68 ^f 45 ^c
Ceinture.....	2 56	2 56
Nord (3 ^e série).....	29 65	(4 ^e série) 24 55
TOTAUX.....	100 66	95 56

Or, par le tarif commun, le prix est de 48 francs.

Je prendrai aussi mon second exemple dans le même travail, dont je vous demande la permission de vous lire encore quelques lignes :

Il a été combiné un autre tarif encore plus avantageux : c'est le tarif Orléans-Nord-Est n° 9 (exportation).

Sous ce régime, la tonne de vin venant de Bordeaux à Boulogne, par expédition partielle, payerait 40 francs de transport; venant par wagon complet de 5,000 kilogrammes, 35 francs. La distance de Bordeaux à Boulogne étant de 841 kilomètres, la taxe du transport des vins est par tonne et par kilomètre, d'après le premier tarif commun, de 5 centimes trois quarts, soit: sur le tarif général (13 centimes) une réduction de plus de 50 p. o/o; et d'après le tarif d'exportation, de 4 centimes par tonne et par kilomètre; cette réduction est de plus de 60 p. o/o.

Au contraire, pour transporter de Boulogne pour l'intérieur des vins arrivés par mer, il faut subir la taxe de 13 centimes.

Citons encore un exemple: le prix du transport des lins, par tarif général, est

de 103 fr. 60 cent. de Boulogne à Bordeaux; le tarif commun le fait descendre à 69 francs.

Ainsi, vous le comprenez tout de suite, pour transporter du vin de Bordeaux à Boulogne par le cabotage, on rencontre les tarifs réduits de la Compagnie du Nord, et cette réduction est de 50 p. o/o. Mais si les mêmes vins arrivés dans les ports du Nord, soit à Dunkerque, soit à Calais, veulent aller ailleurs, les tarifs reprennent leur rigidité et le Nord taxe à 13 centimes. Eh bien! je vous demande si, dans ces conditions, il est possible à la marine marchande de subsister.

L'exemple que je vous ai donné sur les transports des tissus de Roubaix a dû vous frapper également. Il vous montre qu'alors que l'État s'efforce de protéger les intérêts français, en taxant les tissus anglais de 10 à 15 p. o/o, le chemin de fer du Nord, lui, ne songe qu'à une chose : soutenir la lutte contre la Compagnie de l'Ouest; et pour la soutenir, il laisse aux tarifs français toute leur élévation, tandis que pour les tissus anglais, il applique une taxe réduite de 30 p. o/o. Est-ce une chose juste? Nous formons ici un Congrès international, les membres étrangers du Congrès peuvent avoir à soutenir des intérêts différents des intérêts français; mais il me semble qu'au nom du principe de justice, dans une question comme celle-là, nous devons tous désirer que tissus anglais et tissus français aient les mêmes avantages et subissent les mêmes taxes.

J'arrive à l'inscription maritime. Vous le savez, dès l'âge de dix-huit ans, avant même qu'il ne soit majeur, l'État s'empare du matelot et il le garde jusqu'à l'âge de cinquante ans : tous nos marins, nos ouvriers également, les charpentiers, les callats. . . .

M. DE GASTÉ. C'est une erreur pour les ouvriers.

M. Jules PETIT. Tous les hommes qui travaillent aux constructions maritimes sont sous les coups de cette loi. Qu'arrive-t-il? C'est que la main-d'œuvre pour la construction des navires est extrêmement chère, parce que les ouvriers qui s'y livrent sont très rares, les jeunes gens se souciant naturellement fort peu de s'engager dans des professions qui constituent, pour eux, une sorte de servitude.

Comment voulez-vous qu'un constructeur de navires puisse travailler avec sécurité, opérer ses achats avec confiance, si, à un moment donné, sous l'empire d'une crise politique, l'État peut lui enlever ses ouvriers? Il y a évidemment là un motif de cherté pour les constructeurs maritimes, qui doit attirer l'attention du Congrès.

A propos de cette question de l'inscription maritime, permettez-moi de vous lire une page qui en dit plus que toutes les explications que je pourrais vous donner :

Est compris dans l'inscription maritime tout individu âgé de dix-huit ans révolus, remplissant certaines conditions déterminées, lequel individu restera l'homme, le bien, la chose de l'institution jusqu'à l'âge de cinquante ans. Ainsi, à dix-huit ans révolus, un Français, mineur encore et qui peut à peine agir sans le consentement de ses pa-

rents, est tenu de renouveler sa déclaration, de se faire porter sur les matricules de l'inscription, et, le cas échéant, y est inscrit d'office.

Dès lors, cet individu est constamment exposé à se voir levé pour le service de l'État; il ne peut sortir du quartier dans lequel il est inscrit sans un permis du commissaire des classes; il ne peut naviguer sur un navire étranger; il est contraint d'abandonner sur sa paye tant pour cent, destiné à grossir une caisse des invalides de la marine dont il ne recevra peut-être jamais rien. A cinquante ans seulement, il rentre en possession de lui-même.

Je vous demande si c'est là du droit commun!

M. LE PRÉSIDENT. Des occupations auxquelles je ne puis me soustraire m'obligent à quitter la séance. Je vais avoir l'honneur de vous présenter en peu de mots le résumé des débats.

Sur la PREMIÈRE QUESTION, M. Savary, qui est présent, vous rendra compte des propositions dont la 1^{re} Section recommande l'adoption.

Sur la DEUXIÈME QUESTION, qui a donné lieu à des développements fort intéressants et qui a trait aux *Systèmes suivis dans les différents pays en matière de construction, d'exploitation et d'administration des voies ferrées*, il n'y a pas eu de résolutions formelles.

Sur la TROISIÈME QUESTION : *Bases sur lesquelles pourrait être établi un syndicat international des chemins de fer*, le Congrès a décidé que la 3^e Commission, au nom de laquelle M. Baum a fait un rapport, ferait connaître à la Commission internationale les réserves formulées par le Congrès en ce qui concerne le projet de la réunion de Rome, adopté en Angleterre en 1877, si la Commission de Rome doit se réunir de nouveau en septembre 1878.

Sur la QUATRIÈME QUESTION : *De l'établissement d'une législation internationale sur les transports par chemins de fer*, le Congrès a été saisi, sur cette question, d'un premier rapport de M. Delboy, et il a eu, en outre, communication de l'important travail de M. de Seigneux sur les travaux de la Conférence de Berne. Le Congrès a adopté les résolutions formulées par M. Lebaudy, président; MM. Deligny et Delboy, rapporteurs. Ces résolutions tendent à apporter dans l'intérêt du commerce d'importantes modifications au projet de Berne. Le Congrès a chargé son Bureau de faire auprès des Ministres compétents et auprès de la Conférence internationale toutes les démarches nécessaires pour faire prévaloir ces modifications.

CINQUIÈME QUESTION : *Navigation intérieure, fleuves, rivières, extension et raccords des canaux*.

Le Congrès, sur le rapport de MM. Cotard, d'Artois, Delboy et Deligny, a adopté un certain nombre de résolutions dont les plus importantes sont

le rachat des canaux par l'État et la suppression en principe des droits de navigation. Il a émis des vœux pour l'exécution de plusieurs voies navigables présentant le caractère international.

Vous êtes maintenant saisis des travaux de la 6^e Section.

Je vous remercie, Messieurs, au nom des personnes qui ont eu l'initiative de ce Congrès, de l'attention soutenue que vous avez bien voulu prêter aux importantes questions qui y ont été traitées. Vous avez prouvé que vous vouliez faire quelque chose d'utile comme je vous le disais le premier jour que j'ai eu l'honneur de vous adresser la parole. Nous ne sommes pas des iconoclastes, Messieurs; nous ne voulons pas briser ce qui existe, nous ne voulons pas faire de changements trop brusques, mais nous ne sommes pas non plus des iconolâtres, et nous ne voulons pas contribuer à ce que des abus se perpétuent au préjudice du commerce et de l'industrie. Nous savons que le mieux absolu ne s'obtient qu'au bout d'un très long temps; et nous voulons, dans ce moment-ci, faire le mieux possible : tels sont les sages principes qui, j'en suis sûr, sont dans vos esprits et qui présideront à la continuation de nos travaux.

M. CHÉROT. Puisque notre honorable Président est obligé de nous quitter, je vous demande la permission de vous soumettre un ordre du jour que je ne pensais avoir à vous proposer qu'à la fin de la séance :

Le Congrès, avant de se séparer, vote des remerciements au Président et aux Membres du Bureau pour la haute intelligence avec laquelle ils ont conduit les débats de nos séances.

(Applaudissements.)

UN AUTRE MEMBRE. Je demanderai qu'il soit aussi voté des remerciements à la Société pour l'amélioration des moyens de transport, pour l'heureuse pensée qu'elle a eu de réunir ici dans un Congrès tous ceux qui s'intéressent à cette importante question. (Nouveaux applaudissements.)

M. CARPI (Italie). Je demande à associer au nom des pays étrangers, dont je suis ici l'un des représentants, mes remerciements à ceux qui viennent d'être exprimés pour la manière bienveillante et digne dont nos débats ont été conduits par M. le Président et par les Membres du Bureau. (Très bien! très bien!)

M. LE PRÉSIDENT. Je remercie, en mon nom et au nom de mes collègues du Bureau, les Membres du Congrès, des témoignages si flatteurs dont ils veulent bien nous honorer.

Vous allez maintenant, Messieurs, pouvoir reprendre la discussion.

(M. FERAY cède le fauteuil de la présidence à M. WILSON et se retire.)

M. Jules PETIT. On vient de me dire que la loi avait été abrogée en ce qui concerne les callats et les charpentiers; mais le régime de l'inscription mari-

time n'en continue pas moins à opérer comme par le passé le vide sur nos marins. La question mérite certainement toute la sollicitude de l'État.

M. CHÉROT. Je demande que le Congrès n'adopte pas le vœu proposé par l'honorable M. Jules Petit. Je n'ai que quelques observations à vous présenter pour combattre ses conclusions, et je vous demande la permission de vous les donner de ma place.

La question de l'inscription maritime est absolument française, et je ne crois pas que le Congrès puisse avoir qualité pour la trancher. C'est d'ailleurs une question très grave, très difficile, sur laquelle non seulement les esprits mais les intérêts sont divisés en France : elle est en ce moment soumise aux Chambres avec toutes les autres questions qui intéressent la marine marchande ; et les Chambres ont confié à leurs membres les plus éminents le soin de l'étudier dans des commissions parlementaires. Je ne crois pas qu'un Congrès international ait à émettre sur cette question un vœu qui n'est pas de sa compétence.

M. JULES PETIT. Je demande la permission de répondre un mot à mon honorable contradicteur. Je lui ferai observer que nos marins soumis à l'inscription maritime travaillent tous, soit qu'ils soient embarqués à bord de navires marchands, soient que, comme pêcheurs, ils aillent demander à la mer ces précieuses ressources alimentaires qui entrent pour une si large part dans la consommation. Nous avons à lutter pour que les armateurs ne perdent pas dans certaines circonstances leur personnel. C'est une question d'alimentation publique et de concurrence vis-à-vis des marines étrangères.

M. CHÉROT. J'appartiens à un port de mer, et dans ce port on est favorable à l'inscription maritime ; il faudrait donc, si nous devons traiter la question à fond, que je combattisse votre vœu par des arguments spéciaux dans lesquels le Congrès, suivant moi, ne doit pas entrer.

UN AUTRE MEMBRE. Sur cette question de l'inscription maritime, j'émettrai plutôt le vœu que, dans l'enquête qui va se faire, il soit fait un appel à l'opinion du suffrage universel des marins et des matelots.

On entend beaucoup les armateurs, mais je crois qu'on n'entend guère les marins. L'inscription maritime a deux résultats, c'est d'imposer au personnel naval certains devoirs, certaines obligations, et en même temps d'assurer aux marins des moyens d'existence quand ils ne peuvent plus travailler sur mer. C'est une chose sans doute un peu contraire à la liberté, d'obliger un ouvrier à faire son fonds de réserve si cela ne lui convient pas ; mais, en définitive, il en résulte pour lui un réel avantage. Eh bien ! sur cette question, je répète qu'on a entendu beaucoup les armateurs et qu'on n'a peut-être pas suffisamment entendu les marins. J'émettrai donc le vœu que, dans l'enquête qui se poursuit en ce moment, on s'adresse un peu au suffrage universel des matelots et qu'on leur demande ce qu'ils pensent de la question.

M. WILSON, *président*. La Commission maintient-elle le paragraphe dont M. Chérot demande la suppression ?

M. Jules PETIT. Oui, Monsieur le Président.

M. Chérot. Voulez-vous faire la division, Monsieur le Président?

M. LE PRÉSIDENT. Je le veux bien, si vous la réclamez; mais elle me paraît inutile, car les premières lignes ne sont qu'un préambule.

Je mets aux voix la suppression du paragraphe.

(Le Congrès, consulté, se prononce pour cette suppression.)

UN MEMBRE. Je crois qu'il y a une équivoque dans le vote. La Commission propose la suppression de l'inscription maritime. Ce que demande M. Chérot, ce n'est pas qu'on en vote le maintien, c'est qu'on ne se prononce pas. Je vous demande donc de vouloir bien recommencer le vote en posant la question d'une façon plus claire.

M. LE PRÉSIDENT. Ce que j'ai mis aux voix, c'est la suppression du paragraphe. Si vous le voulez, voilà comment je pourrais formuler la question : « Que ceux qui sont d'avis d'adopter la proposition de M. Chérot tendant à la suppression du paragraphe sur l'inscription maritime veuillent bien se lever. »

Je mets aux voix la question ainsi formulée.

(Une première épreuve a lieu et est déclarée douteuse par le Bureau. A la seconde épreuve, la suppression proposée par M. Chérot est adoptée.)

M. LE PRÉSIDENT. Voici donc la partie qui subsiste du deuxième vœu émis par M. Jules Petit :

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement, qui possède entre les mains tous les documents nécessaires élaborés depuis plus de vingt ans, veuille bien accorder toute son attention à la marine marchande; qu'il prenne toutes les mesures nécessaires pour en assurer le relèvement.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur Petit, vous avez la parole sur le troisième vœu.

M. Jules PETIT. Voulez-vous avoir l'obligeance de le lire?

M. LE PRÉSIDENT, lisant :

Le Congrès,

Considérant que la pêche maritime constitue pour la France une source importante de force et de prospérité et qu'elle joue dans l'alimentation publique un rôle considérable,

Émet le vœu que le Gouvernement la favorise de tout son pouvoir, en obtenant des grandes Compagnies un abaissement dans leurs prix de transport et en fixant dans toutes les villes un maximum des droits d'octroi en rapport avec la valeur du poisson.

Considérant en outre qu'il est de l'intérêt de la marine marchande de se procurer à bas prix des bois de construction, et que le meilleur moyen pour obtenir ce résultat est d'assurer le reboisement de nos forêts,

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement veuille y donner tous ses soins.

Considérant enfin que des plaintes générales font ressortir l'insuffisance de notre consulat à l'étranger,

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement décide, pour former un personnel plus apte à remplir ces fonctions, la création d'une école de consuls.

J'ai négligé à dessein dans cette lecture les mots « tant par la suppression de l'inscription maritime » qui figuraient au premier paragraphe de ce vœu. La suppression de ces mots est en effet acquise par le vote précédent.

M. Jules PETIT. Je ne le développerai pas si aucune objection n'est soulevée. Je crois que la question est parfaitement posée.

M. LE PRÉSIDENT. Y a-t-il opposition? Personne n'ayant d'observation à faire, je mets aux voix le troisième vœu.

(Le troisième vœu est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Nous arrivons au quatrième vœu :

Le Congrès,

Considérant qu'en présence des sinistres maritimes qui, trop fréquemment encore, produisent dans le monde entier un si grand émoi et coûtent la vie à de si nombreuses victimes, les Gouvernements ont le droit et le devoir d'intervenir, pour assurer, dans la mesure du possible, la sécurité des voyageurs et des marins,

Émet les vœux suivants :

1° Que les Gouvernements, conformément à une proposition de M. W. Joos, membre du Conseil national suisse, étudient la question de savoir s'il ne serait pas possible d'obtenir des armateurs, et spécialement des Compagnies transatlantiques, qu'ils fassent voyager deux navires de conserve, qui seraient ainsi toujours prêts à se prêter mutuellement secours. Dans tous les cas, les Gouvernements sont invités à ne subventionner que les Compagnies qui se soumettront à cette obligation;

2° Les Gouvernements maritimes sont invités à établir, sur toutes les parties dangereuses de leurs côtes, des stations de secours, reliées télégraphiquement, non seulement entre elles, mais avec tous les postes de douanes et sémaphoriques, ainsi que des signaux en mer, à distance voulue, tels que bouées, sifflets automoteurs, etc., pour empêcher les navires de se jeter à la côte, ou, lorsque ce malheur arrive, pour pouvoir leur porter secours le plus promptement possible. Les Gouvernements sont priés aussi d'établir, sur toutes leurs côtes, des sociétés de sauvetage, analogues, par leur organisation administrative et disciplinaire et par les services qu'elles seraient appelées à rendre, à nos compagnies de sapeurs-pompiers.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur Petit, voulez-vous présenter quelques observations? Il y a ici, je crois, un représentant de la Suisse qui a participé à la rédaction de ce vœu. S'il a l'intention de prendre la parole, nous l'entendrons avec plaisir.

M. Jules PETIT. M. Wilhelm Joos est présent. C'est lui, en effet, qui a présenté la première partie du vœu; il m'a remis un mémoire à l'appui dont je donnerai lecture au Congrès, s'il le désire. M. le D^r Wilhelm Joos explique

dans ce mémoire qu'il s'occupe particulièrement de l'émigration et des services qui s'y rattachent.

DE TOUTES PARTS. Lisez! lisez!

M. Jules PETIT, *lisant* :

PROPOSITION DE M. WILHELM JOOS,

DOCTEUR EN MÉDECINE, DÉPUTÉ AU CONSEIL NATIONAL DE SCHAFFHOUSE (SUISSE).

M. le Dr Joos explique qu'il s'occupe spécialement de l'émigration et des questions qui s'y rattachent, et qu'à ce titre il croit devoir présenter à la Commission une proposition concernant le service des paquebots entre l'Europe et les États-Unis.

Il arrive souvent des accidents en mer; on a encore présentes à la mémoire de récentes catastrophes qui ont coûté la vie à des centaines de victimes. Or, si un autre navire se trouvait toujours à proximité du navire sinistré, le sauvetage pourrait se faire dans bien des cas, et l'on préserverait ainsi bien des vies humaines.

Il est à remarquer qu'il se fait annuellement quinze cents voyages des États-Unis en Europe et *vice versa*. Le samedi, il sort trois à quatre paquebots du seul port de New-York. Dans ces conditions, les Gouvernements devraient exiger que les Compagnies s'entendissent entre elles pour faire, aussi souvent que possible, naviguer deux navires de conserve, de façon que l'un fût toujours prêt à aller au secours de l'autre.

On y perdrait peut-être quelquefois en vitesse, mais on y gagnerait beaucoup en sécurité. Il serait d'ailleurs facile d'accoupler en quelque sorte les navires de même force.

Les Compagnies ont déjà pris des précautions: elles ont établi des lignes de traversée, que les bâtiments sont tenus de suivre.

On espère ainsi que, si l'un d'eux se trouve en détresse, il sera rejoint et secouru par celui qui le suit et qui tient la même route. Mais c'est là une précaution insuffisante. D'abord les navires peuvent se trouver à de trop grandes distances l'un de l'autre; ensuite certains courants, et particulièrement le *gulf stream*, ont bientôt fait de détourner de sa route le vaisseau en détresse, si bien qu'il ne peut plus être rencontré par ceux qui viennent après lui et qui suivent exactement leur route.

Au contraire, deux bâtiments peuvent, sauf les cas exceptionnels de violentes tempêtes, marcher de concert, à une ou deux lieues l'un de l'autre, et la législation serait dans son droit en obligeant les Compagnies à observer cette règle. Dans tous les cas, les Gouvernements ne devraient subventionner que les administrations qui s'y conformeraient.

Les avantages du système proposé sont tangibles. Tout d'abord, il inspirerait aux voyageurs un grand sentiment de sécurité, et il y aurait accroissement dans les relations entre l'Europe et les États-Unis. Il y aurait également augmentation de commerce, et, de part et d'autre, on ne pourrait qu'y gagner.

M. Joos fait ressortir qu'il y a là un intérêt de haute civilisation. Il importe,

suivant lui, d'empêcher l'immigration asiatique de peupler les États-Unis, et, le seul moyen, c'est de favoriser l'immigration de la race caucasique. On y contribuerait beaucoup en augmentant la sécurité des traversées.

Le moyen qu'il propose aurait aussi pour conséquence de diminuer le prix des assurances maritimes.

Il épargnerait aux voyageurs, particulièrement en cas d'incendie, ces terreurs qui avoisinent la folie et qui souvent y mènent.

L'application de la mesure proposée est facile neuf fois sur dix, les navires ne courraient aucun risque d'être séparés. Si une tempête les isolait momentanément, ils se rejoindraient de nouveau. Par les temps de brouillards, ils auraient les moyens qu'indique la science moderne : s'entendre sinon de se voir.

Seulement il importe que les Compagnies soient contraintes d'adopter cette mesure. Il faut qu'il y ait pression et répression. Si l'on s'en rapporte aux armateurs, rien ne se fera. Une intervention législative et gouvernementale est nécessaire. M. Joos prie le Congrès de la réclamer énergiquement.

(M. WILSON cède le fauteuil de la présidence à M. SAVARY.)

M. Jules PETIT. Vous connaissez les naufrages qui viennent affliger notre littoral et surtout nos côtes de la Manche. C'est en partie pour donner un refuge aux navires si nombreux qui fréquentent ces parages dangereux que la Chambre et le Sénat viennent de voter la création à Boulogne d'un port en eau profonde.

Il existe à Paris une Société centrale de sauvetage, mais il en existe de particulières. Eh bien ! chez nous, les sinistres sont considérables ; des navires côtiers, des navires venant des Indes ou d'Amérique, font naufrage aux environs du cap Gris-Nez. Notre Société de sauvetage est admirablement organisée ; mais trop souvent elle arrive trop tard, et vous allez comprendre la nécessité d'une organisation par le Gouvernement. Les navires qui viennent du large, qui sont déjà en détresse, poussés qu'ils sont presque toujours par le vent du sud-ouest et par la tempête, ne sont pas signalés, et ils arrivent sans savoir où ils se trouvent par le brouillard, au milieu des embruns, en vue du port de Boulogne et de la côte. Eh bien ! il y a un moyen facile de les avertir du danger. Il existe le long de la côte des postes sémaphoriques. Depuis huit ans, j'ai émis le vœu devant le Conseil d'arrondissement. Malheureusement, comme beaucoup de nos vœux, celui-là dort dans les cartons de la préfecture sans que le Gouvernement en ait jamais eu connaissance ; j'ai émis, dis-je, le vœu que le Gouvernement s'emparât de l'organisation des Sociétés de sauvetage. Pourquoi ? Si habitué qu'on soit à la mer, quand un sinistre se produit, que la tempête rugit sur nos côtes, il est souvent bien difficile de réunir une équipe de 18 à 20 hommes pour manœuvrer le bateau sauveteur, et ces 18 ou 20 hommes ne sont pas toujours préparés par le rude apprentissage nécessaire pour cette manœuvre. Il en résulte que les équipages ainsi groupés à la hâte ne s'entendent pas ; que la manœuvre ne se fait pas convenablement ; que le bateau sauveteur n'est pas toujours commandé par l'homme spécial qu'il faudrait. Le Gouvernement, s'il le veut, peut mettre fin

à cet état de choses; il accorde des subventions aux sociétés humaines : elles ont rendu bien des services à l'humanité, sauvé bien des existences; mais enfin il y a des cas où elles sont insuffisantes, parce que leur organisation n'est pas assez complète. Dernièrement, à Boulogne, il y avait huit navires en vue, à 100 ou 200 mètres de nous; nous les voyions périr les uns après les autres sans pouvoir leur porter secours; il faut donc que le Gouvernement s'occupe de faire une organisation complète de ces Sociétés de sauvetage. Lorsqu'un navire s'affale, lorsqu'il est sous la poussée de ce terrible vent du sud-ouest qui vient de la Méditerranée et qui soulève ces vagues courtes qui sont un perpétuel danger pour les navires, parce que le pont est toujours couvert par la lame et que le timonier est obligé de s'attacher pour ne pas être enlevé, il arrive souvent que les moyens dont nous disposons pour lui porter secours sont insuffisants. J'ai soumis ma pensée au Conseil des ponts et chaussées, qui a trouvé que j'avais raison; au Conseil d'arrondissement, qui l'a adoptée également et qui en a fait l'objet d'un vœu, probablement, je le répète, qui dort toujours dans les cartons de la préfecture.

UN MEMBRE. C'est toujours la même chose.

M. Jules PETIT. Il a été question de créer des sifflets automatiques : le mot peut paraître singulier. Cependant rien ne serait plus facile, car la mer, lorsqu'elle est en fureur, constitue une force motrice d'une puissance énorme. Si une série de sifflets automatiques était établie le long des côtes à des distances voulues, les navires qui, par des temps obscurs, ne les voient pas à la distance de 50 mètres, seraient prévenus de leur voisinage, et on rendrait un service immense à notre navigation. Ces côtes de la Manche sont terribles. Le vœu que j'é mets est un vœu tout d'humanité; le Congrès, en lui donnant son adhésion, en le faisant sien, ne peut que s'honorer. Il finira ainsi admirablement sa session. (Applaudissements.)

M. MIOT. Je demande à ajouter quelques mots à ce que vient de dire M. Jules Petit. On a déjà sous la main un appareil électrique qui pourrait rendre, pour prévenir les collisions en mer, de grands services. J'ajouterai qu'il a été préconisé par les amiraux, et que lorsqu'est arrivée la terrible catastrophe dans laquelle périt le brave colonel Montaigu qui s'était si héroïquement conduit dans le siège de Paris, on a constaté que, si cet appareil avait existé, le désastre n'aurait pas eu lieu. On a fait alors des démarches auprès du Ministre de la marine pour en faire décider l'établissement à bord des bâtiments de l'État. Le Ministre a promis de faire le possible; mais des nécessités budgétaires ont empêché l'exécution du projet. On pourrait, je crois, comme complément au vœu de M. Petit, ajouter que le Congrès recommande l'adoption de cet appareil électrique qui a diminué de prix et qu'on peut établir aujourd'hui pour 7,000 ou 8,000 francs.

M. BING. Je m'associe à ce qu'a dit l'honorable M. Petit. Sa proposition, qui tend à ce que le sauvetage soit placé sous le patronage du Gouvernement, est infiniment plus large que celle de M. Miot, qui ne concerne qu'un détail d'organisation. Or, ce sont les principes que nos vœux doivent avoir pour objet de

formuler. L'application sera l'affaire des hommes spéciaux. M. Petit a parfaitement raison de vouloir que le Gouvernement prenne en main la direction du sauvetage.

M. MIOT. Un mot pour les navires subventionnés . . .

M. BING. Mon Dieu ! c'est le Gouvernement qui appréciera sur qui doit s'étendre sa protection.

M. LE PRÉSIDENT. Si personne ne demande plus la parole, je vais mettre aux voix le quatrième vœu proposé par M. Petit.

M. W. JOOS (Suisse). Monsieur le Président, voulez-vous me permettre d'ajouter quelques mots aux observations auxquelles il a donné lieu, bien qu'il me paraisse rencontrer l'adhésion unanime du Congrès. L'exécution des *desiderata* qu'il contient serait assurément difficile, si on voulait de prime abord la généraliser; mais on peut commencer par certains ports où la réalisation en serait très facile, celui de New-York par exemple. Il arrive souvent que quatre ou cinq navires à vapeur partent à la fois de New-York. Et alors même que leur destination est commune, les uns vont à droite et les autres à gauche; l'unique préoccupation des capitaines est d'arriver le plus vite possible, et il leur est en général assez indifférent que la vie de leurs passagers soit en danger. Eh bien ! les Gouvernements pourraient dire : Nous tenons à ce que les voyages se fassent avec le plus de sécurité possible, et nous donnerons de préférence des subventions aux Compagnies qui s'engageront à faire marcher deux navires de conserve. Une fois ce système établi entre New-York et le Havre, par exemple, il se généraliserait promptement; et il ne rencontrerait certainement nulle difficulté dans l'exécution, à la condition de ne pas aller au delà des limites du possible, et de n'en poursuivre la réalisation que pour les ports où il est applicable.

Entre New-York et le Havre, il y a peut-être actuellement quinze cents voyages par an, dans une dizaine d'années il y en aura peut-être trois mille; entre ces deux ports cette application est possible, et elle sauverait certainement des centaines d'existences.

J'ai été plusieurs fois en Amérique, et toujours j'ai remarqué que, quand on rencontrait un navire en mer, tout le monde à bord se réjouissait, parce que chacun se disait : S'il y avait un incendie, si la machine se dérangeait, nous sommes sauvés.

Quand, en effet, un navire à vapeur est seul dans le golfe du Mexique, en cas d'accident arrivé à la machine, il ne peut même rester sur place : il est tellement grand, les voiles sont tellement en disproportion avec l'énorme masse qu'il présente, que l'action du vent n'est pas assez forte pour le tirer hors des courants; alors il arrive qu'on dit : Les passagers se sont sauvés dans telle ou telle embarcation, mais les trois quarts du temps ces embarcations sont emportées vers le nord et on ne sait plus ce qu'elles deviennent.

S'il était de règle que deux navires ayant même destination voyageassent de conserve, ces désastres pourraient être évités.

Je n'avais que ces quelques mots à dire; je remercie les honorables rédac-

teurs du vœu qui vous est soumis d'avoir bien voulu exprimer mes idées, et je remercie aussi l'assemblée du bon accueil qu'elle leur a fait.

M. LE PRÉSIDENT. Le Congrès, après avoir entendu les observations de M. le Dr Joos, est-il d'avis d'adopter le quatrième vœu présenté par M. Petit? Je le mets aux voix :

Le Congrès,

Considérant qu'en présence des sinistres maritimes qui, trop fréquemment encore, produisent dans le monde entier un si grand émoi et coûtent la vie à de si nombreuses victimes, les Gouvernements ont le droit et le devoir d'intervenir pour assurer dans la mesure du possible la sécurité des voyageurs,

Émet les vœux suivants :

1° *Que les Gouvernements, conformément à une proposition de M. W. Joos, membre du Conseil national suisse, étudient la question de savoir s'il ne serait pas possible d'obtenir des armateurs, et spécialement des Compagnies transatlantiques, qu'ils fassent voyager deux navires de conserve, qui seraient toujours prêts à se prêter mutuellement secours. Dans tous les cas, les Gouvernements sont invités à ne subventionner que les Compagnies qui se soumettront à cette obligation;*

2° *Les Gouvernements maritimes sont invités à établir, sur toutes les parties dangereuses de leurs côtes, des stations de secours reliées télégraphiquement, non seulement entre elles, mais avec tous les postes de douanes et sémaphoriques, ainsi que des signaux en mer, à distance voulue, tels que bouées, sifflets automoteurs, etc., pour empêcher les navires de se jeter à la côte, ou, lorsque ce malheur arrive, pour pouvoir leur porter secours le plus promptement possible. Les Gouvernements sont priés aussi d'établir sur toutes leurs côtes des Sociétés de sauvetage, analogues, par leur organisation administrative et disciplinaire et par les services qu'elles seraient appelées à rendre, à nos compagnies de sapeurs-pompiers.*

(Le quatrième vœu est adopté.)

M. SAVARY, député, sous-secrétaire d'État, donne lecture d'un vœu que la 1^{re} Section vous propose, et qui est relatif aux **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue des relations internationales :**

Le Congrès international, considérant :

Qu'à mesure que des réseaux de chemins de fer se complètent dans chaque pays, le besoin se fait de plus en plus sentir de les relier entre eux par les voies les plus directes;

Qu'il y a lieu d'examiner aujourd'hui la distribution générale des chemins de fer sur le globe, non plus seulement au point de vue particulier du mouvement intérieur de chaque pays, mais aussi à celui des relations intercontinentales que ces voies de transport rapide ont si largement développées;

Que de grandes lignes internationales sont de nature à augmenter dans une mesure importante le trafic actuel des différents réseaux existants, en même temps que la circulation générale des voyageurs et des marchandises,

Émet le vœu que les différents Gouvernements encouragent et facilitent autant que

possible l'établissement de lignes internationales destinées à créer des communications directes entre les divers pays et continents.

M. SAVARY, *président*. Je n'ai, Messieurs, que peu de mots à ajouter à l'énoncé du vœu que je viens de vous lire. Il est le résumé des observations que vous avez entendues dans votre première séance sur la première question qui a été soumise aux délibérations du Congrès. Quelque intéressants qu'aient été quelques-uns des développements donnés à cette question de l'extension du réseau des chemins de fer au point de vue international, quelque intérêt que présente particulièrement pour nous autres Français la question si brillamment développée par M. Carpi (du chemin de fer du Simplon), il vous est apparu, comme à moi, que, tout en réservant nos sympathies pour chacune des lignes dont il a été parlé dans le cours des débats, nous devons nous borner à vous présenter un vœu qui eût un caractère général. La limite de temps assignée à la durée de ce Congrès ne nous permettait pas, en effet, d'examiner, par le détail, des problèmes d'une aussi immense portée que ceux qui visent l'ensemble des voies ferrées sur le monde tout entier.

Nous avons donc pensé que nous devons nous borner à prendre quelques exemples, non pas pour ces exemples en eux-mêmes, mais pour faire comprendre quel était le but que nous poursuivions, quel était le vœu que nous avions à émettre.

Ce vœu, les considérants que je viens de lire en indiquent le caractère et la portée.

Il nous semble qu'à l'heure actuelle, si les réseaux des chemins de fer constitués au point de vue intérieur ne sont pas tout à fait terminés, on peut dire d'ailleurs que leur physionomie en est à peu près définitivement tracée et que le plan général en est arrêté par le Gouvernement et admis par la grande majorité du pays.

Il y a une question qui, ce nous semble, a été moins complètement étudiée et qui devait surtout attirer l'attention d'un Congrès international, c'est celle de ces sections dont la création donne lieu à tant de difficultés, parce que leur exécution dépend de Gouvernements divers, trop souvent en contradiction de vues et d'intérêts, et qui ont pour but de relier entre elles les diverses lignes intérieures à un point de vue international.

A un point de vue plus général, il nous a semblé que nous pouvions émettre un vœu en faveur de la création de chemins de fer internationaux dans les parties du monde qui n'en sont pas encore suffisamment dotées. Ce n'est pas un simple vœu d'ingénieur ni d'utopiste, c'est une idée économique au premier chef, dont tous les membres du Congrès, quelle que soit la partie du monde à laquelle ils appartiennent, doivent se préoccuper. Ne nous apercevons-nous pas, en effet, que, depuis un certain nombre d'années, il règne sur le monde une crise commerciale dont les économistes ont le droit de s'inquiéter? et n'est-il pas permis de se demander si, en présence du trop-plein de la production qui existe dans certains pays, des découvertes incessantes qui, à chaque instant, viennent donner une nouvelle impulsion à l'industrie, la véritable solution de cette crise ne consisterait pas à se procurer, dans les nouveaux ter-

ritoires où n'a pas encore pénétré la civilisation occidentale, les débouchés qui manquent à notre commerce et à notre industrie?

C'est à ce point de vue, au point de vue purement économique, et sans entrer dans le détail d'exécution d'œuvres qui, comme celle du canal de Suez, ne peuvent se faire qu'avec des capitaux internationaux, qu'il faut entendre le vœu que les Gouvernements se préoccupent de ces grandes lignes qui, soit dans le centre de l'Asie, soit dans le centre de l'Afrique, auront pour but d'aller chercher de nouveaux débouchés et de procurer un nouvel aliment à l'essor de l'industrie et du commerce européens.

Voilà le sens du vœu que nous vous proposons d'émettre. Ce vœu ne pouvant pas ne pas être général, nous n'avons pas voulu spécifier telle ou telle ligne; il eût fallu, pour spécifier, faire un travail d'élimination et de préférence que nous n'avions pas le temps de faire et qui eût d'ailleurs donné un caractère exclusif à nos propositions; mais nous croyons que la conséquence nécessaire des développements donnés dans la première séance de ce Congrès est l'adoption de ce vœu adressé aux Gouvernements pour les inviter à construire des lignes internationales destinées à créer des communications entre les divers pays et entre les continents. (Applaudissements.)

Personne ne demande la parole? Je mets aux voix le vœu proposé par la 1^{re} Section :

Le Congrès international, considérant :

Qu'à mesure que les réseaux de chemins de fer se complètent dans chaque pays, le besoin se fait de plus en plus sentir de les relier entre eux par les voies les plus directes;

Qu'il y a lieu d'examiner aujourd'hui la distribution générale des chemins de fer sur le globe, non plus seulement au point de vue particulier du mouvement intérieur de chaque pays, mais aussi à celui des relations intercontinentales que ces voies de transport rapide ont si largement développées;

Que de grandes lignes internationales sont de nature à augmenter dans une mesure importante le trafic actuel des différents réseaux existants, en même temps que la circulation générale des voyageurs et des marchandises,

Émet le vœu que les différents Gouvernements encouragent et facilitent autant que possible l'établissement de lignes internationales destinées à créer des communications directes entre les divers pays du continent.

(Le vœu proposé par la 1^{re} Section est adopté.)

M. LE PRÉSIDENT. Il y a eu, dans une séance antérieure, un vœu spécial qui intéresse beaucoup l'Italie, la Suisse et la France et qui a donné lieu à une discussion que je rappelais tout à l'heure. Ce vœu a été adopté sur l'initiative de M. Carpi; je n'ai donc pas à le mettre aux voix de nouveau. Il figurera au compte rendu de la séance dans laquelle le vote a eu lieu ⁽¹⁾.

La parole est à M. Colfavru.

⁽¹⁾ Voir plus haut, p. 133, au compte rendu de la séance du mercredi 24 juillet 1878.

M. COLFAVRU. MM. les membres de la 6^e Section du Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport émettent le vœu suivant, tendant à la création d'une **Association internationale des transports** :

Considérant que l'œuvre entreprise par les honorables organisateurs du Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport ne saurait donner les bénéfices pratiques qu'elle promet qu'à la condition que les problèmes dont le Congrès espère la solution officielle soient l'objet d'études plus approfondies et de la sollicitude constante des personnes dont le concours éclairé et la compétence certaine ont rendu aux intérêts du commerce l'éclatant et utile service attesté par ses laborieuses délibérations,

Le Congrès exprime le désir que, par les soins des membres organisateurs du présent Congrès et suivant l'esprit et les principes qui ont présidé à sa constitution, il soit organisé, toutes les fois que la nécessité en sera démontrée, des Congrès internationaux analogues au Congrès actuel, et charge le Bureau de poursuivre auprès des pouvoirs compétents la réalisation de ses résolutions et de ses vœux.

Cette proposition, Messieurs, a un double caractère, elle a d'abord dans ma pensée, et, je l'espère, aussi dans la vôtre, pour objet de rendre hommage aux hommes qui ont pris l'initiative de ce Congrès.

Je crois que les services rendus par le Congrès sont d'une double nature : d'abord les services techniques et la lumière qui en a jailli, et ensuite le grand service d'avoir mis en rapport un grand nombre d'esprits d'élite, vivant jusqu'à dans l'ignorance les uns des autres et dont le rapprochement assure un concours si précieux à l'œuvre considérable que nous avons entreprise. Je crois qu'il y a intérêt à ne pas laisser se rompre les relations que cette initiative a créées entre nous, et que ce serait rendre hommage aux efforts de ceux qui nous ont réunis que de perpétuer, par une Association internationale générale, les liens qui, grâce à eux, se sont formés entre nous. (Applaudissements.)

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Il me semble que c'est à l'Association française déjà constituée que nous devons nous en remettre du soin de nouer les relations internationales et de constituer, par l'addition d'éléments étrangers, l'association plus vaste dont M. Colfavru demande la formation.

Je crois qu'à vouloir constituer une nouvelle association à côté, nous risquerions de compromettre le succès de l'œuvre commencée.

Nous nous appelons « Association pour le développement et l'amélioration des moyens de transport » ; le groupe est formé ; ne nous affaiblissons pas par une division.

UN MEMBRE. On pourrait peut-être créer dans l'Association une section étrangère ?

M. LE PRÉSIDENT. L'Association n'a jamais refusé d'accepter les étrangers.

UN AUTRE MEMBRE. L'idée du vœu est cependant excellente. . .

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Ayez la bonté de mettre aux voix le principe, Monsieur le Président. La pensée de M. Colfavru trouvera ainsi une pleine satisfaction ; quant aux moyens d'exécution, nous confierons à l'Association ac-

tuelle la mission de les rechercher : c'est, du moins, je crois, ce qu'il y aura de mieux à faire.

M. COLFAVRU. Je crois qu'involontairement j'ai commis une confusion. Je sais parfaitement qu'il existe une Association française des transports. Mais cette Association, dont les membres les plus distingués sont avec nous, a une existence complètement à part, et j'aurais cru sortir de la réserve que je devais m'imposer en y faisant allusion et en contrariant peut-être ses déterminations. Mais assurément je serais heureux qu'elle pût s'élargir dans une mesure aussi compréhensive que celle que je viens d'indiquer : je n'ai pas à le lui demander ; ce que je désire seulement, c'est que, tout en conservant sa personnalité, elle veuille bien, soit par une action collective, soit par l'initiative de quelqu'un de ses membres, se prêter à l'organisation d'une Association internationale qui coexisterait à côté d'elle.

M. WILSON. Je demanderais à l'auteur de la proposition de vouloir bien la préciser. Je crois qu'il y aurait un certain danger à l'adopter. Voici quelle est la situation :

Il y a à Paris une Association des transports, composée d'un certain nombre de personnes qui ont pris l'initiative de l'organisation de ce Congrès ; tout le monde peut y adhérer, et je verrais certains inconvénients à ce qu'à côté de cette Association, qui ne me paraît pas du tout disposée à disparaître, on vint en grouper une autre ayant un caractère international et dont la coexistence pourrait amener de la confusion et peut-être des conflits.

Que veulent dire ces mots « une Association internationale » ? J'avoue qu'il me paraît difficile de comprendre qu'on vienne créer de toutes pièces une Association internationale. On fait des Congrès internationaux, mais pas d'Associations internationales. Je ne comprends pas bien comment on peut imaginer une Association des transports dont les membres disséminés sur toute la surface du globe ou de l'Europe ne pourront communiquer entre eux que par correspondance, ce qui me paraît être une bien mauvaise condition pour se constituer et pour s'entendre.

J'aimerais bien mieux que l'on chargeât l'Association des transports de s'organiser en Commission permanente, d'appeler à elle un certain nombre d'étrangers et de tâcher de s'entendre avec eux pour provoquer dans l'avenir l'ouverture d'un nouveau Congrès. Mais la création d'une association nouvelle qui viendrait s'organiser à côté me paraît tout à fait dangereuse et de nature à compromettre gravement les résultats déjà obtenus.

M. COLFAVRU. Je consens volontiers, en présence des explications qui viennent de nous être données par M. Wilson, à modifier ma proposition ; je me borne, en conséquence, à demander que l'Association actuelle veuille bien appeler dans son sein des membres étrangers et qu'elle formule ensuite le programme suivant lequel elle poursuivra l'œuvre commencée en conformité des résolutions adoptées par le Congrès.

M. LE PRÉSIDENT. En résumé, M. Colfavru émet le vœu que l'Association actuelle apporte un intérêt plus particulier encore que par le passé à toutes les questions

internationales et qu'elle provoque au besoin de nouveaux Congrès si la nécessité s'en faisait sentir et s'il y avait lieu d'exercer une pression sur les Gouvernements étrangers au point de vue d'une législation internationale.

UN MEMBRE. Parfaitement; c'est très bien !

M. BECKER. M. Collavru n'a certainement pas eu la pensée de vouloir susciter une concurrence à l'Association des transports, et ce n'a pas été non plus, à coup sûr, celle de la 6^e Section qui a accueilli sa proposition. M. Collavru n'a voulu qu'une chose : c'est de renforcer l'Association des transports par l'adoption des membres étrangers, et de l'encourager à provoquer de nouveaux Congrès, à entrer dans la voie des rapports internationaux. L'objet de sa proposition, ce n'est pas, je le répète, de créer une concurrence à l'Association des transports, mais c'est d'attirer l'attention du monde entier sur ces graves questions qui forment la vie des nations.

M. LE PRÉSIDENT. Je crois que tout le monde est d'accord. Je mets donc la proposition de M. Collavru aux voix, et je demande au Congrès de la voter avec le sens et la portée que la discussion lui a donnés et que je me suis efforcé de préciser.

(La proposition est adoptée dans ces conditions.)

M. JOLY. Je demande que la Commission d'initiative ait la bonté de faire publier les travaux du Congrès dans le mois d'août, ou tout au moins que cette publication ne soit pas trop tardive.

M. WILSON. Je crois qu'il faut nous borner à émettre le vœu de la publication la plus prompte possible, en laissant au Bureau le soin de l'exécution.

M. LE PRÉSIDENT. Je vous ferai observer que votre Bureau n'a pas un caractère permanent.

M. DELROY. Les propositions qui ont été discutées ici ont une grande importance, et il est utile d'en conserver la trace dans des archives. Les vœux qui ont défilé aujourd'hui devant vous méritent d'être examinés et étudiés en détail, et c'est le seul moyen d'attirer sur eux l'attention des Gouvernements étrangers que de les imprimer et de les distribuer. Je crois donc qu'au moment où nous allons nous séparer il est utile de procéder à la nomination d'une Commission chargée de surveiller l'impression du compte rendu de nos débats et la distribution de ce compte rendu à tous les membres qui ont figuré dans le Congrès; j'ajoute que cela l'est d'autant plus, que les personnes occupant des fonctions publiques qui nous ont donné jusqu'ici leur concours ne pourront pas probablement se charger du surcroît de besogne qui leur incomberait de ce chef, et en seront empêchées par la multiplicité des travaux qui leur incombent. J'insiste pour la nomination de cette Commission en faisant appel aux hommes de bonne volonté.

M. JOLY. De combien de membres voudriez-vous qu'elle fût composée?

M. WILSON. Je vous propose de vous en rapporter à votre Bureau. Il y mettra

tout son zèle. L'honorable M. Joly me permettra de lui dire que je trouverais très surprenant une proposition qui aurait pour objet de décharger le Bureau d'une tâche habituelle qui lui incombe dans toutes les assemblées, à savoir : la publication du compte rendu des séances. Nommer une Commission d'initiative qui serait chargée de ce soin en son lieu et place, le Bureau ne saurait accepter une semblable proposition.

M. JOLY. Je n'ai pas dit cela; je ne prétends pas le moins du monde que le Bureau soit dessaisi. La Commission d'initiative prendra les résolutions nécessaires pour arriver à l'impression.

M. WILSON. La Commission exécutive n'existe pas. Il y a eu un Comité d'organisation qui a nommé une Commission exécutive dans son sein, mais les pouvoirs de cette Commission ont pris fin le jour où le Congrès s'est ouvert. Et, dans tous les Congrès du monde, c'est le Bureau qui se charge de la publication des comptes rendus. La proposition de la nomination d'une Commission *ad hoc* ne me paraît pas de nature à être formulée.

M. JOLY. Mais j'ai cru entendre M. le Président dire que le Bureau n'existait plus.

M. LE PRÉSIDENT. Je n'ai pas dit cela; j'ai dit que le Bureau, en tant que pouvoir de présidence, allait voir finir sa tâche en même temps que le Congrès.

UN MEMBRE. Je demande, et je pense que le Bureau qui est habitué aux convenances parlementaires applaudira à ma proposition, que le Bureau veuille bien communiquer aux orateurs du Congrès les épreuves de leurs discours.

M. WILSON. Jusqu'à présent, croyant que tout le monde le savait, je n'avais pas songé à prévenir le Congrès que les procès-verbaux de nos délibérations dussent être publiés par les soins de l'administration, et j'y avais songé d'autant moins que les sténographes chargés de recueillir nos débats travaillent sous vos yeux. La proposition qui vous est soumise est donc tout à fait inutile. L'impression et la publication de nos débats seront faites sur le texte sténographique revu par chacun de vous. Maintenant, on nous a demandé tout à l'heure si cette publication pourrait avoir lieu au mois d'août. Sur ce point, je ne puis pas prendre d'engagements; tout ce que je puis vous dire, c'est que, quand les procès-verbaux de vos séances seront prêts, on les publiera.

UN MEMBRE. Je demande si, en attendant la publication du compte rendu *in extenso*, le Bureau ne pourrait pas faire rédiger un procès-verbal des résolutions que nous avons prises qui contienne seulement, si vous voulez, la reproduction des vœux que nous avons émis. Bon nombre de membres du Congrès ont reçu des délégations, des corps constitués de leurs départements et de leurs chambres de commerce; il serait intéressant pour eux d'avoir des éléments suffisants pour pouvoir faire leurs rapports à leurs commettants.

M. LE PRÉSIDENT. Le Bureau examinera dans quelle mesure il sera possible de donner de la publicité à vos résolutions. Mais il ne vous échappera pas que

c'est une question de budget et qu'il est très difficile aujourd'hui de vous dire ce que nous pouvons faire.

M. AMELINE DE LA BRISELAINNE. Je crains que le Bureau ne se méprenne sur la pensée de l'orateur. Ce qu'il demande, c'est, je crois, ce qui se fait dans toutes les réunions comme celle-ci : c'est la rédaction d'un procès-verbal.

UN MEMBRE. Enfin nous adressons cette prière au Bureau ; il sera le meilleur juge des moyens d'application.

M. SAVARY, *président*, déclare le Congrès clos.

RÉSOLUTIONS ET VOEUX

ADOPTÉS PAR LE CONGRÈS INTERNATIONAL

POUR

LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

I.

EXTENSIONS, PROLONGEMENTS ET RACCORDEMENTS DES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER
AU POINT DE VUE DES RELATIONS INTERNATIONALES.

1. Le Congrès, considérant :

Qu'à mesure que les réseaux de chemins de fer se complètent dans chaque pays, le besoin se fait de plus en plus sentir de les relier entre eux par les voies les plus directes;

Qu'il y a lieu d'examiner aujourd'hui la distribution générale des chemins de fer sur le globe, non plus seulement au point de vue particulier du mouvement intérieur de chaque pays, mais aussi à celui des relations intercontinentales que ces voies de transport rapide ont si largement développées;

Que de grandes lignes internationales sont de nature à augmenter dans une mesure importante le trafic actuel des différents réseaux existants, en même temps que la circulation générale des voyageurs et des marchandises,

Émet le vœu que les différents Gouvernements encouragent et facilitent autant que possible l'établissement de lignes internationales destinées à créer des communications directes entre les divers pays du continent.

2. Le Congrès, considérant que la construction d'une voie ferrée internationale à travers le Simplon est une satisfaction donnée à d'éminents intérêts commerciaux européens, la recommande à l'attention des pouvoirs publics comme une œuvre d'utilité générale.

II.

SYSTÈMES SUIVIS DANS LES DIFFÉRENTS PAYS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION, D'EXPLOITATION ET D'ADMINISTRATION DE VOIES FERRÉES.

1. Le Congrès, considérant :

Que, dans chaque nation, l'État aliène plus ou moins le domaine ou les revenus publics pour la construction des chemins de fer;

Qu'il en résulte pour lui des charges et, par conséquent, l'obligation de surveiller l'exploitation,

Déclare que l'établissement des tarifs doit être, non seulement contrôlé, mais encore réglé d'accord entre les pouvoirs publics et les Compagnies qui exploitent les chemins de fer.

III.

BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ÊTRE ÉTABLIE UNE STATISTIQUE INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER.

1. Le Congrès, sous les réserves formulées dans la discussion, approuve les bases de la statistique internationale des chemins de fer adoptées par la Commission de Rome.

Il charge les membres de la 3^e Sous-Commission ⁽¹⁾, dont les noms figurent en tête du rapport rédigé au nom de cette Sous-Commission, de présenter les observations soulevées par le Congrès à la Commission internationale d'experts pour la statistique des chemins de fer, qui se réunira en septembre 1878 ⁽²⁾.

IV.

DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.

1. Il convient d'obliger les chemins de fer à transporter les voyageurs

⁽¹⁾ MM. Wilson, député, *président*; Ch. Baum, ingénieur des ponts et chaussées, *rapporteur*; Maurice Block, économiste; Toussaint Loua, chef de bureau de la Statistique générale de France; Marché, ingénieur; Achille Mercier, économiste; Jules Robyñs, trésorier de la Société de statistique; le D^r Vacher, député, vice-président de la Société de statistique.

⁽²⁾ Nous rappellerons ici, comme complément de cette résolution, la proposition soumise au Congrès par M. Mercier :

« Le Congrès est d'avis que la statistique internationale des chemins de fer ne doit pas avoir seulement pour but de constater les faits relatifs à l'exploitation, mais encore d'éclairer l'industrie sur les courants commerciaux et leurs débouchés. »

et les bagages par service direct, avec un seul billet ou une seule lettre de voiture sur le réseau des chemins de fer des États contractants.

2. Les Compagnies seront obligées de diriger d'office les voyageurs et les marchandises par la voie la plus économique, à moins de demande contraire.

3. Le porteur du duplicata de la lettre de voiture aura seul le droit de disposer de la marchandise en cours de transport et à destination.

4. L'expéditeur aura le droit d'intenter l'action contre la Compagnie expéditrice ou contre la Compagnie destinataire, à son choix.

5. Le tribunal compétent sera celui du défendeur assigné, suivant la loi et la jurisprudence de son pays.

6. En matière de transports, la responsabilité des Compagnies de chemins de fer doit être absolument celle du droit commun.

7. L'indemnité sera calculée en raison de la valeur commerciale de l'objet perdu ou avarié et suivant le préjudice causé.

8. Même après réception des objets transportés et paiement du prix, le destinataire aura le droit d'intenter l'action, en cas d'avaries non apparentes, pourvu que la constatation des avaries ait été judiciairement faite dans les dix jours qui suivent la réception.

9. Nonobstant la réception de la marchandise et le paiement de la lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de restituer d'office les perceptions indues provenant d'erreurs de tarification ou d'allongements de parcours onéreux. La répétition de l'indû par l'ayant droit pourra être exercée suivant les règles du droit commun.

10. Le Congrès invite son Bureau à transmettre ses résolutions à M. le Ministre du commerce, à M. le Ministre des travaux publics et à M. le Ministre des affaires étrangères.

V.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — FLEUVES, RIVIÈRES, CANAUX.

— EXTENSION ET RACCORDEMENTS DES CANAUX.

1. Le Congrès international,

Considérant que l'adoption d'un type uniforme minimum, pour les

dimensions des écluses et le tirant d'eau des canaux et des rivières canalisées, est indispensable à l'existence et au développement de la navigation intérieure,

Émet le vœu — et cela sans préjuger des augmentations de dimensions que peut exiger ultérieurement le développement de la batellerie — que les canaux et écluses soient, dans le plus bref délai, amenés aux dimensions minima suivantes :

- 1° Tirant d'eau utile de 2 mètres ;
- 2° Largeur des écluses, 5^m,20 ; longueur, 42 mètres.

Le Congrès émet en outre le vœu que l'alimentation des canaux soit assurée en tout temps, et que les chômages, par manque d'eau, soient ainsi évités, au moyen d'un *aménagement des eaux* qui sera également utile à l'agriculture et aux industries hydrauliques, et qui permettra de rendre plus régulier le régime des rivières.

2. Le Congrès international,

Considérant que le chômage des canaux et rivières canalisées apporte un trouble considérable au commerce et à l'industrie, et qu'il importe de supprimer ou de réduire au minimum leur inconvénient et que les progrès de l'industrie permettent d'exécuter les travaux sans chômage ;

Considérant que le système de chômages gradués par sections dans le sens du plus grand mouvement fait bénéficier les transports de plusieurs jours de service, en permettant aux bateaux chargés d'arriver à destination ;

Considérant que la durée des chômages sera d'autant moindre qu'on trouvera le plus de bras disponibles pour les travaux et que le remplissage des biefs disposera de plus d'eau, et que le mois de mai est sous ce rapport le plus favorable ;

Considérant en outre que les chômages en juillet et août ont de graves inconvénients pour la salubrité publique ;

Considérant encore qu'il importe que les administrations des pays voisins parcourus par un ensemble d'un même réseau s'entendent pour faire concorder les époques des chômages gradués ou simultanés,

Émet le vœu :

- 1° Que les chômages soient supprimés en principe ;
- 2° Que sur chaque réseau navigable le chômage, s'il ne peut être évité, s'effectue par sections graduées en commençant par l'extrémité des plus fortes expéditions, pour finir par l'extrémité des plus forts arrivages ;

3° Que le chômage commence du 1^{er} au 10 mai, et que toutes mesures soient prises pour réduire sa durée à un maximum de quinze jours ;

4° Que les Gouvernements des territoires traversés par un même réseau établissent entre eux une entente régulière pour la détermination des époques et des durées des chômages.

3. Le Congrès international,

Considérant que le rôle des voies de navigation intérieure, rivières et canaux, est de servir au transport économique des matières lourdes et de peu de valeur employées par l'industrie et par l'agriculture ;

Considérant que les transports se font sur ces voies au moyen de véhicules indépendants, pouvant se croiser ou se dépasser, circuler en convois ou séparément, sans aucun inconvénient pour leur sécurité ;

Considérant, en conséquence, que les voies navigables doivent être assimilées à toutes routes et à tous chemins constituant la voie publique et jouir de la franchise et des libertés de circulation que l'intérêt public accorde depuis longtemps, sur tout le continent européen, aux routes et chemins ;

Considérant que la franchise et la liberté du transit sur les rivières et canaux, dont les réseaux desservent les pays voisins, apporteront la plus grande facilité aux voyages d'un pays à l'autre, et sont, à ce titre, d'intérêt international ;

Considérant qu'à tous ces titres, les États ont le devoir de créer et d'entretenir les voies navigables nécessaires à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, comme elles le font pour les routes et chemins, attendu que si cette charge retombe sur tous les contribuables, tous en recueillent les bénéfices directs et indirects ;

Considérant d'ailleurs que l'importance des taxes est d'un faible contingent dans les budgets nationaux,

Émet le vœu :

1° Que les canaux concédés soient rachetés par les États et ramenés au régime commun de franchise et de liberté de circulation ;

2° Que les droits de navigation soient supprimés sur les rivières et canaux, et que la circulation y soit aussi libre que sur les routes et chemins ;

3° Que les améliorations des voies existantes et la création de voies nouvelles soient, ainsi que leur entretien, à la charge des États, provinces ou communes, suivant que ces voies sont d'intérêt général ou local.

4. Le Congrès émet le vœu que, pour établir la communication la plus directe entre la Méditerranée avec les départements du nord et du nord-est de la France, la Belgique et la Hollande :

1° Il soit construit un canal, dit de la Haute-Meuse, entre Troussey et le canal, projeté par l'État, de la Saône à la Marne, en modifiant le tracé de ce dernier pour le passage du faîte;

2° Le canal de l'Oise à l'Aisne, également projeté par l'État, soit exécuté dans le plus bref délai possible.

5. Le Congrès émet le vœu que les canaux du Rhône au Rhin qui se réunissent à Strasbourg, soient prolongés par un canal latéral au Rhin, entre Strasbourg et Mannheim, afin qu'une voie navigable continue à grande section soit ouverte entre la mer du Nord et la Méditerranée.

6. Le Congrès émet le vœu que l'on mette à l'étude :

1° La jonction du Danube au Rhin par un canal plus parfait que le canal Louis qui la réalise aujourd'hui;

2° La jonction du Danube au canal français du Rhône au Rhin, à l'aide d'un canal qui traverserait la Suisse près du cours du Rhin supérieur et du côté du lac de Constance.

7. Le Congrès émet le vœu qu'une voie navigable mette directement en rapport la Belgique et les départements du Nord avec Rouen et la Normandie, par Amiens et Beauvais, et embranchement sur Creil.

8. Le Congrès est d'avis qu'un canal direct de Paris à la mer rendrait un grand service international.

9. Le Congrès émet le vœu que les Gouvernements n'autorisent pas les chemins de fer à abaisser des tarifs au-dessous du prix de revient pour faire une concurrence temporaire aux voies navigables.

VI.

NAVIGATION MARITIME. — DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DES PORTS DE COMMERCE.

— COLLISIONS ET AVARIES.

1. Le Congrès, considérant :

Que le port de Saint-Louis du Rhône a fait, depuis plus de trente ans, l'objet des vœux incessants de tous les Conseils généraux et de toutes les Chambres de commerce du bassin du Rhône;

Que ce port, comme le déclare la Chambre de commerce de Lyon dans une récente délibération à la date du 3 juin dernier, est le vrai port de ce bassin;

Qu'il est situé comme tous ou presque tous les ports principaux du monde sur la mer et sur un grand fleuve;

Que par le Rhône il se relie à tout le système hydraulique de la France et des États limitrophes du Nord;

Qu'il abrège de 50 kilomètres la distance de la Méditerranée à tous les points du territoire français et de l'Europe occidentale, et qu'à ce titre il présente un caractère d'utilité générale incontestable;

Qu'il offre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, par l'économie qu'ils y trouveront, des avantages qu'aucun autre port du littoral méditerranéen ne saurait leur offrir;

Que ce nouveau port est complètement et magnifiquement achevé;

Qu'il revient aujourd'hui à l'État à plus de 26 millions, et que, pour mettre en valeur cet énorme capital et rendre les services immenses qui doivent en être le résultat nécessaire, il ne lui manque que les moyens de communication, sans lesquels aucun port ne saurait exister,

Émet le vœu suivant :

Que le port de Saint-Louis du Rhône soit doté sans retard de tous les moyens de communication qui seuls peuvent en assurer le développement;

Que le Rhône maritime, entre Saint-Louis et Arles, soit amélioré de façon à offrir un tirant d'eau constant de 3 à 4 mètres pour faire jouir la navigation maritime et le commerce intérieur d'une économie de parcours d'environ 100 kilomètres;

Que le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis, en construction, reçoive du Gouvernement toute l'aide nécessaire pour en assurer l'achèvement à bref délai.

2. Le Congrès émet le vœu qu'un port soit créé à la Rochelle pour remédier à l'ensablement du port actuel.

Une étude approfondie d'un port en eau profonde sur la côte de la Rochelle a été faite et est exposée à la section de géographie par M. Bouquet de la Griè, ingénieur en chef des ponts et chaussées à la résidence de la Rochelle. Cette étude est recommandée au Gouvernement.

3. Le Congrès exprime le vœu que l'eau des marais soit emmagasinée

dans des bassins, au moyen de barrages éclusés, partout où les côtes s'y prêtent.

Ces réserves, convenablement opérées, deviendraient des ports de commerce et seraient une puissance hydraulique mise au service de l'industrie.

4. Le Congrès, considérant que l'intérêt de la marine marchande exige la suppression du péage du canal de Suez, invite les Gouvernements intéressés à négocier avec la Compagnie du Canal de Suez la transformation du péage de tant par tonneau en un abonnement fixe annuel à la charge desdites puissances, lequel serait réparti entre elles au prorata du tonnage des navires de chaque pavillon ayant traversé le canal.

5. Le Congrès international émet le vœu :

1° Que les propositions de principe votées en séance publique le 25 juillet, relativement à une législation internationale uniforme en matière de transport par chemins de fer, soient appliquées aux transports maritimes, de façon que ces transports jouissent des mêmes avantages de police, de protection, de sécurité commerciale; et que, au delà des mers, les dispositions internationales relatives aux transports par les chemins de fer du réseau européen soient étendues dans les autres continents aux transports par chemins de fer aboutissant à des ports maritimes;

2° Que, pour arriver à cette fin essentielle, le législateur international complète la convention sur les transports par chemins de fer, en proposant une législation uniforme en matière de charte partie, de connaissance, de contrat à la grosse, d'assurances, etc.

6. Le Congrès émet le vœu :

Que la législation maritime des diverses nations du globe soit mise en concordance, et, parmi les questions les plus urgentes à résoudre et se recommandant le plus à l'attention des législateurs, que le règlement de l'avarie commune (*General average*) reçoive une prompt solution;

Que, mettant à profit les travaux des précédents Congrès, à savoir: celui de Glasgow, en 1860; celui de Londres, en 1862; celui d'York, en 1864; de la Commission française, de 1865; le règlement d'York et d'Anvers, de 1877, et les travaux préparatoires de modification de la législation maritime du Reichstag allemand, les législateurs des différents pays prennent pour base du règlement de l'avarie commune les principes suivants :

1° On doit comprendre dans les avaries dites *grosses* ou *communes* tous

les dommages causés dans l'intérêt du salut commun du navire, du chargement, de l'équipage et du fret, à savoir : les dommages causés par le jet, par l'eau, l'incendie, les dépenses faites dans le port de refuge;

2° L'avarie commune étant le résultat d'un sacrifice opéré dans l'intérêt du salut commun du chargement, du fret du navire, la répartition du dommage doit se régler à charges égales entre le chargement, le fret et le navire, proportionnellement à la valeur de chacun;

3° Il convient de ranger parmi les exceptions à l'avarie commune le jet des cargaisons de pont, contraires à un bon chargement; le jet des restes ou débris d'agrès; l'échouement volontaire, s'il n'a pas eu pour but d'éviter un péril commun; le forçement de voiles;

4° L'estimation des dommages doit avoir lieu sur la valeur des objets au lieu du déchargement et être celle que le propriétaire aurait reçue, s'il n'y avait pas eu de sacrifice de l'objet;

5° En cas d'avarie commune ou d'avarie particulière, l'obligation de la contre-vérification du rapport du capitaine doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures du débarquement, devant le juge ou le consul, au moyen d'interrogatoires des matelots et passagers, sous peine d'amende du capitaine (par application plus sévère de l'article 247 du Code de commerce);

6° Les tribunaux ordinaires du lieu de débarquement constituent la juridiction compétente pour régler l'avarie commune ou particulière survenue au cours du voyage.

La procédure doit être sommaire et organisée en vue d'arriver à une décision prompte.

7. Le Congrès émet le vœu que, dans tous les États, il soit fait une étude du meilleur outillage possible à donner aux ports maritimes pour l'abri, la sécurité et la rapidité des chargements et déchargements.

8. Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement, qui possède entre les mains tous les documents nécessaires élaborés depuis plus de vingt ans, veuille bien accorder toute son attention à la marine marchande; qu'il prenne toutes les mesures nécessaires pour en assurer le relèvement.

9. Considérant que la pêche maritime constitue pour la France une source importante de force et de prospérité et qu'elle joue dans l'alimentation publique un rôle considérable,

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement la favorise de tout son

pouvoir, en obtenant des grandes Compagnies un abaissement dans leurs prix de transport et en fixant dans toutes les villes un maximum des droits d'octroi en rapport avec la valeur du poisson.

Considérant qu'il est de l'intérêt de la marine marchande de se procurer à bas prix des bois de construction et que le meilleur moyen pour obtenir ce résultat est d'assurer le reboisement de nos forêts,

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement veuille y donner tous ses soins.

Considérant enfin que des plaintes générales font ressortir l'insuffisance de notre consulat à l'étranger,

Le Congrès émet le vœu que le Gouvernement décide, pour former un personnel plus apte à remplir ces fonctions, la création d'une école de consuls.

10. Le Congrès international,

Considérant qu'en présence des sinistres maritimes qui, trop fréquemment encore, produisent dans le monde entier un si grand émoi et coûtent la vie à de si nombreuses victimes, les Gouvernements ont le droit et le devoir d'intervenir pour assurer dans la mesure du possible la sécurité des voyageurs,

Émet les vœux suivants :

1° Que les Gouvernements, conformément à une proposition de M. W. Joos, membre du Conseil national suisse, étudient la question de savoir s'il ne serait pas possible d'obtenir des armateurs, et spécialement des Compagnies transatlantiques, qu'ils fassent voyager deux navires de conserve, qui seraient toujours prêts à se prêter mutuellement secours. Dans tous les cas, les Gouvernements sont invités à ne subventionner que les Compagnies qui se soumettront à cette obligation ;

2° Les Gouvernements maritimes sont invités à établir, sur toutes les parties dangereuses de leurs côtes, des stations de secours reliées télégraphiquement, non seulement entre elles, mais avec tous les postes de douanes et sémaphoriques, ainsi que des signaux en mer, à distance voulue, tels que bouées, sifflets automoteurs, etc., pour empêcher les navires de se jeter à la côte, ou, lorsque ce malheur arrive, pour pouvoir leur porter secours le plus promptement possible. Les Gouvernements sont priés aussi d'établir sur toutes leurs côtes des Sociétés de sauvetage, analogues, par leur organisation administrative et disciplinaire et par les services qu'elles seraient appelées à rendre, à nos compagnies de sapeurs-pompiers.

Le Congrès émet le vœu que l'Association actuelle apporte un intérêt plus particulier encore que par le passé à toutes les questions internationales et qu'elle provoque au besoin de nouveaux Congrès si la nécessité s'en faisait sentir et s'il y avait lieu d'exercer une pression sur les Gouvernements étrangers au point de vue d'une législation internationale.

DISCOURS

PRONONCÉS AU BANQUET DU CONGRÈS INTERNATIONAL

POUR

LE DEVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Le banquet du Congrès international des Transports a eu lieu le 25 juillet, à sept heures du soir, à l'Hôtel continental.

Il a réuni une grande partie des membres du Congrès et des représentants de la presse.

Voici les toasts qui ont été portés :

M. FERAY, d'Essonnes, *sénateur, président du Congrès*, a pris le premier la parole :

Messieurs, je bois à M. le Ministre du commerce et à M. le Ministre des travaux publics. Il y a deux ans à peine que le projet de notre grande Exposition fut conçu ; il ne manquait pas alors de prophètes de malheur pour affirmer que l'entreprise ne pourrait être menée à bonne fin. M. Teisserenc de Bort n'a pas désespéré, et malgré toutes les difficultés, il a accompli sa tâche, parce qu'il a eu confiance dans la vitalité de la nation.

Je bois aussi à M. de Freycinet, ministre des travaux publics, qui est acquis à toutes les œuvres de progrès, par conséquent à l'œuvre de notre Congrès, à M. de Freycinet qui a montré, pendant la malheureuse guerre de 1870, ce que peut le sang-froid doublé d'un courage héroïque.

Je bois enfin, Messieurs, au noble héritier de la couronne d'Angleterre, au prince de Galles. (Applaudissements.)

Nous lui sommes reconnaissants, non seulement d'avoir exposé au Champ de Mars les incomparables richesses qu'il a rapportées de ses lointains voyages, mais nous lui sommes reconnaissants surtout de s'être intéressé à notre Exposition, comme si elle avait dû avoir lieu dans son propre pays. (Applaudissements.)

Messieurs, je bois au Ministre du commerce, au Ministre des travaux publics ; je bois au prince de Galles, qui a conquis, en France, le droit de bourgeoisie. (Applaudissements répétés.)

M. LEBAUDY porte ensuite un toast aux étrangers qui ont bien voulu répondre à l'appel des organisateurs du Congrès :

Messieurs, je porte la santé des honorables étrangers président, vice-présidents et membres du Congrès international des voies de transport.

Messieurs, c'est la première fois en France que des citoyens de presque toutes les nations de l'Europe se réunissent pour accroître les facilités et la sécurité des relations internationales. Notre Congrès, dans le nombre limité de séances qu'il devait avoir, ne pouvait entrer dans le détail des questions complexes qui lui étaient soumises. Nous

avons dû nous borner à prendre les questions au point où les avaient amenées les conférences internationales officielles de Budapest et de Rome sur la statistique, de Berne sur la législation internationale des chemins de fer. Deux des membres les plus autorisés de ces conférences nous en ont rendu compte.

Quant à nous, nous n'avons pu que jeter les jalons d'une voie dans laquelle nous sommes certains de nous rencontrer toujours.

La Suisse a été le berceau de la réforme postale, nous en avons eu le couronnement cette année, et nous sommes heureux de pouvoir en féliciter ici et les représentants de la Suisse et celui qui a présidé, d'une manière si remarquable, à l'achèvement de cette œuvre.

C'est encore de la Suisse que nous vient l'initiative d'une convention internationale des transports; l'augure est heureux pour nous. Remercions sincèrement le promoteur de cette conférence, ici présent, qui, aujourd'hui même, nous a si vivement intéressés.

La voie est ouverte, l'opinion publique est saisie; Messieurs, vous avez répondu avec empressement à notre appel. Comptez sur nous le jour où vous nous convoquerez pour achever une œuvre si éminemment utile, si patriotique et si heureusement commencée.

Aux membres étrangers du Congrès international des Transports!

M. CARPI, *délégué d'Italie*, prononce le discours suivant :

Messieurs, vous nous offrez vraiment, dans votre grand pays, un spectacle superbe et digne des traditions de l'Athènes ancienne.

Vous conviez le monde à admirer les merveilles internationales de l'industrie et de l'art coalisés contre le passé, conspirant avec l'avenir, et fraternisant avec le progrès, dans cet immense aréopage où vous avez réuni tout ce que la fin de notre siècle a de plus grand, de plus beau et de plus utile; et à côté de ces trésors amassés par le génie et par l'esprit du travail, vous offrez à vos hôtes les trésors de l'étude dans les débats calmes et profonds des sciences naturelles et sociales, en préparant par des Congrès internationaux la continuité et l'ampliation de votre œuvre, par des Congrès, contre les résultats desquels aucune nation ne réclamera.

Celui qui nous réunit ici ne sera certainement pas le moins fécond de la noble série.

Vous avez posé les bases qui devront inspirer nécessairement, tôt ou tard, le rôle tout-puissant des voies de communication, et qui devront conduire, dans un avenir non éloigné, à la fédération des transports, cette fédération indispensable.

Vous avez demandé à la grandiosité des Alpes de nouvelles garanties d'équilibre commercial, sur lesquelles vous avez appelé l'attention du législateur. Et quant à moi, je crois au moment où mon pays pourra vous tendre la main à travers une autre voie transalpine.

Messieurs, au nom de l'Italie et de son grand patriote, M. Correnti, que j'ai l'honneur de représenter parmi vous, je porte la santé de la France, notre sœur bien-aimée, de son Gouvernement et de ses illustrations dans les sciences et dans les arts, auxquelles on doit cette grande lutte du travail!

M. CÉRÉSOLE, *ancien président de la Confédération suisse*, prend la parole en ces termes :

Du haut de nos Alpes, du fond de nos vallées et du bord de nos lacs, s'est élevé un cri sympathique pour ce noble pays de France qui, après avoir reçu tant de blessures, peut convier le monde à l'une des plus belles fêtes du genre humain. (Applaudissements.)

Je porte un toast à la France que nous avons aimée surtout quand elle était malheureuse, à la France qui avait déjà presque tous les dons, et qui a acquis celui qui lui manquait, c'est-à-dire l'esprit public, l'esprit républicain.

Je bois à la France, aux hommes qui la gouvernent, et je demande à la Providence de protéger votre pays : Vive la France ! (Applaudissements.)

MM. LUIZ BÉTIM, PAËS LÈME, TORRES CAÏCEDO, *ministres plénipotentiaires de San-Salvador*, et DE SEIGNEUX prennent successivement la parole pour porter des toasts à la France, au Congrès.

M. LEBON porte le toast suivant au nom de la Belgique :

Messieurs, la Belgique qui doit à la France la consécration de sa jeune nationalité, la Belgique qui, la première sur le continent, a établi des voies ferrées, ces moyens de transport dont les améliorations ont fait l'objet de votre remarquable Congrès, la Belgique ne peut manquer d'élever la voix, en ce moment, pour se joindre à tant d'organes autorisés des autres nations pour remercier la France de l'accueil si cordial et si hospitalier qu'elle accorde aux étrangers.

A la France, Messieurs, qui, le cœur toujours ouvert aux sentiments généreux, et l'esprit à toutes les manifestations lumineuses, est comme prédestinée pour guider les peuples dans la voie du progrès, de la liberté et de la fraternité !

M. FOUCHER DE CAREIL, *sénateur*, a répondu en ces termes :

Messieurs, rien n'est plus touchant que de voir l'unanimité avec laquelle est accueillie notre œuvre qui est internationale, car nous avons fait rayonner l'idée internationale sur l'Europe et sur le monde. Nous ne nous faisons pas d'illusion, Messieurs, ce qui a fait le succès de notre Exposition, c'est vous, ce sont les étrangers. Voilà un mot que je voudrais voir rayer du dictionnaire, car il n'y a pas ici d'étrangers, il n'y a que des amis. Cette démonstration ne sera pas inutile. Comptez sur la France, car nul ne sait où s'arrêtera son avenir. Et je suis heureux de vous exprimer tout ce que la France a dans le cœur pour toutes ces nations amies, depuis notre chère Angleterre jusqu'à la lointaine Amérique. Et quand on a les sympathies de tous ces peuples, qui sont fiers de leur liberté, on est fier aussi d'être Français, parce que la France est libre comme eux. (Applaudissements répétés.)

On s'est séparé à onze heures et demie.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
ARRÊTÉ DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE AUTORISANT LE CONGRÈS.	1
LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ D'ORGANISATION. — COMMISSION EXÉCUTIVE	2
PROGRAMME DES QUESTIONS POSÉES PAR LE COMITÉ D'ORGANISATION.	6
RÈGLEMENT GÉNÉRAL.	7
LISTE GÉNÉRALE DES MEMBRES DU CONGRÈS.	8
COMPOSITION DU BUREAU DU CONGRÈS.	17

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES.

ORDRE DES TRAVAUX.	19
ORDRE DU JOUR DE LA SÉANCE D'OUVERTURE.	20
SÉANCE D'OUVERTURE, LE LUNDI 22 JUILLET 1878.	23

SOMMAIRE. — Ouverture du Congrès : discours de M. Feray, sénateur. — Formation du Bureau, nomination du Président par acclamation. — Première question du programme : **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue du développement des relations internationales.** — Discours de M. Levasseur, de l'Institut. — Lecture de l'ordre des travaux du Congrès. — Discours de M. le comte de Tisza, président de la Commission hongroise. — LES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON : discours de M. Cérésole, ancien président de la Confédération suisse, président du Conseil d'administration du Simplon. — Dépôt d'un PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE POUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER, par M. Joly-Gauthier. — Discours de M. Cotard, ingénieur, sur le CENTRAL ASIATIQUE. — Discours de M. Ch. Baum, ingénieur, sur le CENTRAL ASIATIQUE et les PASSAGES DE CHEMINS DE FER DANS LES ALPES. — Discours de M. Georges Renaud, directeur de la *Revue géographique*, sur le PROJET DE PERCEMENT DU MONT BLANC, sur l'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIGNE INTERNATIONALE ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE, et sur les PROJETS DE CHEMINS DE FER SAHARIENS. — Dépôt d'un RAPPORT SUR UNE LIGNE INTERNATIONALE DE LA FRONTIÈRE SUISSE À L'Océan. — Discours de M. Delboy, conseiller général de la Gironde. — Réponse aux communications précédentes : MM. Levasseur et Cotard, rapporteurs.

ORDRE DU JOUR DE LA DEUXIÈME SÉANCE.	62
SÉANCE DU MARDI 23 JUILLET 1878.	68

SOMMAIRE. — Constitution du Bureau de la séance. — Discours de M. Carpi, secrétaire de la Section italienne. — Lecture de la correspondance. — Ordre du jour.

	Pages
Deuxième question du programme : Systèmes suivis dans les différents pays en matière de construction, d'exploitation et d'administration de voies ferrées. — Discours de M. Chérot, ancien élève de l'École polytechnique. — Proposition de M. Bergmann, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg. — Discours de M. Georges Renaud. — Proposition d'un vœu relatif à l'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS LORS DE L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS. Discours de MM. de Seigneux, avocat à Genève, secrétaire de la Conférence internationale de Berne, et Lebaudy, député. Discussion : MM. le baron de Montour; Lebaudy; Ameline de la Briselainne, avocat à la Cour; Chérot; Esnard, avocat; Roy, ingénieur; Palotte, sénateur. Vote de la résolution proposée. — Discours de M. Esnard, avocat, sur les TARIFS INTERNATIONAUX. — Fixation de l'ordre du jour de la séance suivante : MM. le Président; Wilson, député.	
ORDRE DU JOUR DE LA TROISIÈME SÉANCE.....	93
SÉANCE DU MERCREDI 24 JUILLET 1878.....	111
<p>SOMMAIRE. — Ouverture de la séance par M. Feray, sénateur. — Troisième question du programme : Bases sur lesquelles pourrait être établie une statistique internationale des chemins de fer. — Discussion générale : discours de MM. Wilson, président de la 3^e Section; Baum, ingénieur des ponts et chaussées, rapporteur de la 3^e Section; Marché, ingénieur; Mercier, économiste; Levasseur, membre de l'Institut; Georges Renaud; Ameline de la Briselainne; Ch.-M. Limousin, économiste; Carpi, délégué italien. — Adoption d'un vœu résumant la discussion. — LA LIGNE DU SIMPLON : discours de MM. Carpi, délégué italien, et Foucher de Careil, sénateur. — Adoption du vœu présenté par M. Carpi.</p>	
ORDRE DU JOUR DE LA QUATRIÈME SÉANCE.....	134
SÉANCE DU JEUDI 25 JUILLET 1878.....	139
<p>SOMMAIRE. — Ouverture de la séance sous la présidence de M. Lebaudy, député. — Lettres, mémoires et documents adressés au Congrès. — Ordre du jour. Quatrième question du programme : De l'établissement d'une législation internationale des chemins de fer. — Discussion générale : discours de MM. Delboy et de Seigneux, rapporteurs de la 4^e Section; observations de M. Avérous et de M. le Président. — Discussion et adoption du PREMIER VŒU présenté par la 4^e Commission : discours de MM. Ameline de la Briselainne, avocat à la Cour, et Esnard. — Adoption des DEUXIÈME, TROISIÈME ET QUATRIÈME VŒUX. — Discussion et adoption du CINQUIÈME VŒU : discours et observations de MM. Esnard, de Seigneux, le Président, Ameline de la Briselainne, Guinet, Delboy. — Discussion du SIXIÈME VŒU : exposé de M. le Président; explications et observations de MM. de Seigneux, Joly-Gauthier, Esnard. Adoption du sixième vœu amendé. — Adoption du SEPTIÈME VŒU. — Adoption du HUITIÈME VŒU : discours de M. Delboy. — Discussion du NEUVIÈME VŒU : discours et observations de MM. Esnard, Gatineau, Wilson, le Président, Joly-Gauthier, Ameline de la Briselainne, Delboy. Adoption du neuvième vœu amendé. — Vote de remerciements spéciaux à MM. Delboy et de Seigneux, rapporteurs de la 4^e Section. — Adoption d'un VŒU TENDANT À TRANSMETTRE LES RÉSOLUTIONS DU CONGRÈS AUX MINISTRES DU COMMERCE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.</p>	
ORDRE DU JOUR DE LA CINQUIÈME SÉANCE.....	190
SÉANCE DU VENDREDI 26 JUILLET 1878.....	196
<p>SOMMAIRE. — Ouverture de la séance sous la présidence de M. Deligny, membre du Conseil municipal de Paris. — Communication de M. Carpi, délégué de l'Italie, relative à un ouvrage de M. Antonio Monzilli, secrétaire du Ministre de l'agriculture et du commerce d'Italie, sur la LÉGISLATION DES CONTRATS DE TRANSPORT. — Mémoires et documents adressés au Congrès : dépôt d'un projet de M. Jacquelin sur un SYSTÈME</p>	

PARTICULIER DE BATEAUX À VAPEUR. — Ordre du jour. Cinquième question du programme : **Navigation intérieure. Fleuves, rivières. Extension et raccordements des canaux. Concordance des chômages au point de vue international.** — Adoption du PREMIER VŒU : DES CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ. Discours de M. Colard, rapporteur de la 5^e Section du Congrès. — Adoption du DEUXIÈME VŒU : DES CONDITIONS DU CHÔMAGE. Observations de M. le Président et de M. Raverdy, président du Syndicat de la marine du Nord. — Discussion du TROISIÈME VŒU : DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DES CANAUX. Proposition d'amendement par M. Finet. Discours et observations de MM. Ameline de la Briselainne, avocat à la Cour; Wilson; Roy, ingénieur; Colard; Pascal Duprat; d'Artois, secrétaire du Syndicat de la marine; Finet. Adoption du troisième vœu après une interversion de paragraphes proposée par M. Wilson. — Adoption d'un vœu relatif aux CANAUX D'INTÉRÊT NATIONAL : discours de M. Roy. — Adoption de plusieurs vœux présentés et soutenus par MM. Bergmann, membre de la Chambre de commerce de Strasbourg; Delboy, rapporteur de la 4^e Section; Raverdy, président du Syndicat de la marine du Nord, et ayant pour objet la CRÉATION, L'EXTENSION ET LES RACCORDEMENTS DE DIVERS CANAUX D'INTÉRÊT INTERNATIONAL. — Proposition de M. de Rautlin de la Roy relative à l'APPROFONDISSEMENT DE LA SEINE, et contre-proposition de M. Pascal Duprat, d'un CANAL DIRECT DE PARIS À LA MER. Discours et observations de MM. de Rautlin de la Roy, Pascal Duprat, d'Artois. Vote de la contre-proposition de M. Pascal Duprat. — Adoption d'un VŒU CONTRE LA CONCURRENCE TEMPORAIRE FAITE AUX VOIES NAVIGABLES. — Mémoire de M. Weyl, lieutenant de vaisseau, sur un SYSTÈME DE TRANSPORTS PAR VOIES MARITIMES, FLUVIALES, CANAUX, VOIES DE TERRE ET DE FER, SANS ROMPRE CHARGE.

Pages.

ORDRE DU JOUR DE LA SIXIÈME SÉANCE	242
SÉANCE DU SAMEDI 27 JUILLET 1878.....	245

SOMMAIRE. — Ouverture de la séance par M. Feray, sénateur, président du Congrès. — Adoption d'une proposition de M. da Costa Corrêa Leite, membre du jury international de l'Exposition. — Ordre du jour. Sixième question du programme : **Navigation maritime. Développement et aménagement des ports de commerce. Collisions et avaries.** — Adoption d'un vœu ayant pour objet le DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAINT-LOUIS : discours de M. H. Peut, ancien député. — Adoption d'un vœu relatif à la CRÉATION D'UN PORT EN EAU PROFONDE SUR LA CÔTE DE LA ROCHELLE : discours de M. de Rautlin de la Roy, avocat. — DE L'UTILISATION DES MARÉES COMME FORCE MOTRICE : adoption du vœu proposé par M. Briau. — Discussion et adoption d'un vœu concernant le RACHAT DU CANAL MARITIME DE SUEZ : discours de M. Hamelin et observations de M. Becker, avocat. — Adoption de deux vœux tendant à l'ÉTABLISSEMENT D'UNE LÉGISLATION INTERNATIONALE UNIFORME EN MATIÈRE DE TRANSPORTS MARITIMES ET AU SUJET DU RÈGLEMENT DE L'AVARIE GROSSE : discours de MM. Collavru, Jones et Becker. — VŒUX CONCERNANT LA MARINE, présentés par M. J. Petit, président du Syndicat des négociants-commissionnaires de Boulogne-sur-Mer. Adoption du premier vœu. Discussion du deuxième vœu : discours de M. Petit et observations de MM. de Gasté, député, et Chérot, ingénieur. — RÉSUMÉ DES DÉBATS DES SIX SÉANCES : discours de M. Feray, président du Congrès. — Vote de remerciements au Président du Congrès, aux membres du Bureau et à l'Association pour le développement et l'amélioration des moyens de transport : MM. Chérot et Carpi. — Reprise de la discussion des VŒUX CONCERNANT LA MARINE. Adoption du deuxième vœu modifié. Adoption du troisième vœu. — Quatrième vœu présenté par M. Petit, et proposition de M. Wilhelm Joos, député au Conseil national de Schaffouse, ayant en vue LA SÉCURITÉ DE LA MARCHE DES NAVIRES ET LA CRÉATION DE SOCIÉTÉS DE SAUVETAGE. Discours de MM. Wilhelm Joos, Petit. Observations de MM. Miot, Bing. Adoption du quatrième vœu. — Adoption d'un vœu présenté par la 1^{re} Section du Congrès et relatif à la première question du programme : **Extensions, prolongements et raccordements des divers réseaux de chemins de fer au point de vue des relations internationales.** Discours de M. Savary, député. — Proposition de M. Collavru tendant à la création d'une ASSOCIATION

POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT. Discussion : Pages.
MM. Colfavru, Ameline de la Briselaine, Wilson, Becker. Vote d'un amendement
visant l'ORGANISATION ÉVENTUELLE DE NOUVEAUX CONGRÈS INTERNATIONAUX. — Clôture du
Congrès.

RÉSOLUTIONS ET VŒUX ADOPTÉS PAR LE CONGRÈS INTERNATIONAL POUR LE DÉVELOPPE-
MENT ET L'AMÉLIORATION DES MOYENS DE TRANSPORT 291

PIÈCE ANNEXE.

DISCOURS PRONONCÉS AU BANQUET DU CONGRÈS 303



NOMENCLATURE DES CONFÉRENCES FAITES AU PALAIS DU TROCADÉRO

PENDANT L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1878.

1^{er} VOLUME.

INDUSTRIE. — CHEMINS DE FER. — TRAVAUX PUBLICS. — AGRICULTURE.

Conférence sur les **Machines Compound** à l'Exposition universelle de 1878, comparées aux machines Corliss, par M. DE FRÉMINVILLE, directeur des constructions navales, en retraite, professeur à l'École centrale des arts et manufactures. (Lundi 8 juillet.)

Conférence sur les **Moteurs à gaz** à l'Exposition de 1878, par M. Jules ARMENGAUD jeune, ingénieur civil. (Mercredi 14 août.)

Conférence sur la **Fabrication du gaz d'éclairage**, par M. Anson, ingénieur de la Compagnie parisienne du gaz. (Mardi 16 juillet.)

Conférence sur l'**Éclairage**, par M. SERVIER, ingénieur civil. (Mercredi 21 août.)

Conférence sur les **Sous-produits dérivés de la houille**, par M. BERTIN, professeur à l'Association polytechnique. (Mercredi 17 juillet.)

Conférence sur l'**Acier**, par M. MARCHÉ, ingénieur civil. (Samedi 20 juillet.)

Conférence sur le **Verre**, sa fabrication et ses applications, par M. CLÉMANDOT, ingénieur civil. (Samedi 27 juillet.)

Conférence sur la **Minoterie**, par M. VIGREUX, ingénieur civil, répétiteur faisant fonctions de professeur à l'École centrale des arts et manufactures. (Mercredi 31 juillet.)

Conférence sur la **Fabrication du savon de Marseille**, par M. ARNAVON, manufacturier. (Samedi 3 août.)

Conférence sur l'**Utilisation directe et industrielle de la chaleur solaire**, par M. Abel PIFRE, ingénieur civil. (Mercredi 28 août.)

Conférence sur la **Teinture et les différents procédés employés pour la décoration des tissus**, par M. BLANCHE, ingénieur et manufacturier, membre du Conseil général de la Seine. (Samedi 21 septembre.)

Conférence sur la **Fabrication du sucre**, par M. VIVIEN, expert-chimiste, professeur de sucrerie. (Samedi 14 septembre.)

Conférence sur les **Conditions techniques et économiques d'une organisation rationnelle des chemins de fer**, par M. VAUTHIER, ingénieur des ponts et chaussées. (Samedi 13 juillet.)

Conférence sur les **Chemins de fer sur routes**, par M. CHABRIER, ingénieur civil, président de la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de la Meuse. (Mardi 24 septembre.)

Conférence sur les **Freins continus**, par M. BANDERALI, ingénieur inspecteur du service central du matériel et de la traction au Chemin de fer du Nord. (Samedi 28 septembre.)

Conférence sur les **Travaux publics aux États-Unis d'Amérique**, par M. MALÉZIEUX, ingénieur en chef des ponts et chaussées. (Mercredi 7 août.)

Conférence sur la **Dynamite et les substances explosives**, par M. Roux, ingénieur des manufactures de l'État. (Samedi 10 août.)

Conférence sur l'**Emploi des eaux en agriculture par les canaux d'irrigation**, par M. DE PASSY, ingénieur en chef des ponts et chaussées, en retraite. (Mardi 13 août.)

Conférence sur la **Destruction du phylloxera**, par M. ROHART, manufacturier chimiste. (Mardi 9 juillet.)

2^e VOLUME.

ARTS. — SCIENCES.

Conférence sur le **Palais de l'Exposition universelle de 1878**, par M. Émile TRÉLAT, directeur de l'École spéciale d'architecture. (Jeudi 25 juillet.)

Conférence sur l'**Utilité d'un Musée des arts décoratifs**, par M. René MÉNARD, homme de lettres. (Jeudi 22 août.)

Conférence sur le **Mobilier**, par M. Émile TRÉLAT, directeur de l'École spéciale d'architecture. (Samedi 24 août.)

Conférence sur l'**Enseignement du dessin**, par M. L. CERNESON, architecte, membre du Conseil municipal de Paris et du Conseil général de la Seine. (Samedi 31 août.)

Conférence sur la Modalité dans la musique grecque, avec des exemples de musique dans les différents modes, par M. BOURGAULT-DUCOUDRAY, grand prix de Rome, membre de la Commission des auditions musicales à l'Exposition universelle de 1878. (Samedi 7 septembre.)

Conférence sur l'Habitation à toutes les époques, par M. Charles LUCAS, architecte. (Lundi 9 septembre.)

Conférence sur la Céramique monumentale, par M. SÉDILLE, architecte. (Jeudi 19 septembre.)

Conférence sur le Bouddhisme à l'Exposition de 1878, par M. LÉON FEER, membre de la Société académique indo-chinoise. (Jeudi 1^{er} août.)

Conférence sur le Tong-King et ses peuples, par M. l'abbé DURAND, membre de la Société académique indo-chinoise, professeur des sciences géographiques à l'Université catholique. (Mardi 27 août.)

Conférence sur l'Astronomie à l'Exposition de 1878, par M. VINOT, directeur du *Journal du Ciel*. (Jeudi 18 juillet.)

Conférence sur les Applications industrielles de l'électricité, par M. Antoine BREGUET, ingénieur constructeur. (Jeudi 8 août.)

Conférence sur la Tachymétrie. — Réforme pédagogique pour les sciences exactes. — Rectification des fausses règles empiriques en usage, par M. LAGOUT, ingénieur en chef des ponts et chaussées. (Mardi 10 septembre.)

Conférence sur les Conditions d'équilibre des poissons dans l'eau douce et dans l'eau de mer, par M. le docteur A. MOREAU, membre de l'Académie de médecine. (Mercredi 25 septembre.)

3^e VOLUME.

ENSEIGNEMENT. — SCIENCES ÉCONOMIQUES. — HYGIÈNE.

Conférence sur l'Enseignement professionnel, par M. CORBON, sénateur. (Mercredi 10 juillet.)

Conférence sur l'Enseignement des sourds-muets par la parole (méthode Jacob Rodrigues Pereira) et l'application de la méthode aux entendants-parlants, par M. F. HÉMENT, inspecteur de l'enseignement primaire. (Jeudi 11 juillet.)

Conférence sur l'Enseignement des sourds-muets dans les écoles d'entendants, par M. E. GROSSELINE, vice-président de la Société pour l'enseignement simultané des sourds-muets et des entendants-parlants. (Jeudi 12 septembre.)

Conférence sur la Gymnastique des sens, système d'éducation du jeune âge, par M. Constant DELNEZ, professeur à Vienne (Autriche). (Lundi 19 août.)

Conférence sur l'Unification des travaux géographiques, par M. DE CHANCOURTOIS, ingénieur en chef au corps des Mines, professeur de géologie à l'École nationale des Mines. (Mardi 3 septembre.)

Conférence sur l'Algérie, par M. ALLAN, publiciste. (Mardi 17 septembre.)

Conférence sur l'Enseignement élémentaire de l'Économie politique, par M. Frédéric PASSY, membre de l'Institut. (Dimanche 25 août.)

Conférence sur les Institutions de prévoyance, d'après le Congrès international, au point de vue de l'intérêt français, par M. DE MALANCE, secrétaire perpétuel de la Société des Institutions de prévoyance de France. (Lundi 16 septembre.)

Conférence sur le Droit international, par M. Ch. LEMONNIER, président de la Ligue internationale de la paix et de la liberté. (Mercredi 18 septembre.)

Conférence sur les Causes de la dépopulation, par M. le docteur A. DESPRÈS, professeur agrégé à la Faculté de médecine, chirurgien de l'hôpital Cochin. (Lundi 26 août.)

Conférence sur le Choix d'un état au point de vue hygiénique et social, par M. Placide COURY, ancien membre de la Commission du travail des enfants dans les manufactures. (Mardi 30 juillet.)

Conférence sur les Hospices marins et les Écoles de rachitiques, par M. le docteur DE PIETRA-SANTA, secrétaire de la Société française d'hygiène. (Mardi 23 juillet.)

Conférence sur le Tabac au point de vue hygiénique, par M. le docteur A. RIAUT. (Mardi 20 août.)

Conférence sur l'Usage alimentaire de la viande de cheval, par M. E. DECROIX, vétérinaire principal, fondateur du Comité de propagation pour l'usage alimentaire de la viande de cheval. (Jeudi 26 septembre.)

AVIS. — On peut se procurer chaque volume à l'Imprimerie Nationale (rue Vieille-du-Temple, n° 87) et dans toutes les librairies, au fur et à mesure de l'impression.