

Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque et Archives de l'Assemblée nationale

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

Année 1883

En voici les résultats :

Nombre des votants.....	457
Majorité absolue.....	229
Pour l'adoption.....	457
Contre.....	0

La Chambre des députés a adopté.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'EXPLOITATION DES SERVICES MARITIMES POSTAUX ENTRE LE CONTINENT ET LA CORSE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes postaux, entre le continent et la Corse.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Emmanuel Arène, rapporteur. Au nom de la commission des services maritimes postaux, et d'accord avec le Gouvernement, j'ai l'honneur de demander à la Chambre de vouloir bien déclarer l'urgence du projet de loi qui lui est soumis.

M. Bizarelli. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bizarelli.

M. Bizarelli. M. le ministre des postes réclame souvent la déclaration d'urgence; je peux même dire qu'il nous la demande chaque fois qu'il présente un projet. Nous n'avons pas l'habitude de la lui refuser; mais je vous prie de faire une exception cette fois, pour les raisons suivantes :

En premier lieu, le projet qui nous est soumis contient des lacunes, je dirai même des injustices... (Oh! oh! au centre), dont je me propose de vous demander le redressement; il se peut que ces lacunes ne disparaissent pas dans une première délibération et qu'un certain délai soit nécessaire pour donner à la commission et au Gouvernement de nouvelles explications.

En second lieu, les populations intéressées qui, comme vous le savez, sont assez éloignées n'ont pas encore pu prendre connaissance du rapport, qui nous a été distribué avant hier seulement. Il me semble juste de leur laisser le temps de nous faire parvenir leurs observations. (Très bien! sur divers bancs à gauche et à droite.)

Enfin le traité actuel, le traité en cours d'exécution, n'expire que dans une année. Je crois que, dès lors, il n'y a pas péril en la demeure.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Comment voulez-vous donc...

M. Bizarelli. Je vous prie de me laisser finir, monsieur le ministre.

Il me semble que, du moment que ce traité n'expire que dans une année, il n'y a pas péril en la demeure; il n'y a ni danger, ni même inconvénient à retarder de cinq ou six jours la délibération définitive.

En conséquence, je vous demande, messieurs, de vouloir bien refuser la déclaration d'urgence. (Très bien! très bien!)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Messieurs, j'avoue que je ne comprends pas très bien les raisons pour lesquelles l'honorable M. Bizarelli s'oppose à la déclaration d'urgence.

Un membre à droite. C'est à vous à justifier votre demande d'urgence.

M. le rapporteur. Je vais le faire, mon collègue.

Ce qui fait que le Gouvernement, d'accord avec la commission, demande la déclaration d'urgence, c'est que le traité qui lie l'Etat avec la compagnie concessionnaire expire le 31 juillet 1883.

M. Bizarelli. Dans un an!

M. le rapporteur. Oui, dans un an, mais il y a un certain article dont le Gouvernement a pris l'initiative et auquel la commission s'est ralliée, article aux termes duquel les navires qui feront le service entre la Corse et le continent devront avoir été construits en France.

Vous admettez bien qu'entre le moment où nous sommes et le 31 juillet 1883, il faut aux compagnies un certain délai pour qu'elles puissent exécuter les engagements qu'elles auront pris.

Notre honorable collègue s'oppose à la déclaration d'urgence parce qu'il pense qu'il y a lieu d'apporter certaines modifications, au nouveau projet de loi soumis à l'appréciation de la Chambre.

Je crois ne commettre aucune indiscretion en disant que l'honorable M. Bizarelli désire un service qui desserve le port de Saint-Florent. (Exclamations.)

M. Bizarelli. La Chambre entendra mes raisons avant de se prononcer.

M. le rapporteur. Oh, mon cher collègue, je vais les dire moi-même, vos raisons. (Rires.)

M. le président. Messieurs, n'interrompez pas. M. le rapporteur ne commet aucune indiscretion puisqu'il y a un amendement.

M. le rapporteur. L'honorable M. Bizarelli estime que les services dont il est question seraient incomplets s'ils ne comportaient une escale au port qu'il propose de desservir, le port de Saint-Florent. (Interruption.)

Chacun de vous, messieurs, pourra venir à cette tribune me répondre; mais je serai très obligé aux honorables collègues qui m'interrompent de vouloir bien considérer que c'est la seconde fois que je monte à la tribune, et qu'un peu d'indulgence de leur part ne me serait pas inutile... (Oui! oui! Parlez!)

M. Bizarelli désire qu'on apporte des améliorations à l'état de choses existant en Corse. Eh bien, si l'urgence n'est pas déclarée, il y aura deux délibérations; la seconde délibération viendra à une époque que nous ne sommes pas en mesure de déterminer.

M. Bizarelli. Six jours après la première délibération; le règlement l'a prévu.

M. le rapporteur. Le règlement n'a pas prévu le 14 juillet et les fêtes actuelles.

Je comprends que vous désiriez qu'il soit apporté certaines améliorations au service actuellement existant, mais alors vous devriez vous joindre à la commission et au Gouvernement pour demander la déclaration d'urgence, sauf à proposer à la Chambre les améliorations que vous désirez et qui pourraient être discutées aujourd'hui même.

Telles sont les considérations que j'avais à faire valoir en faveur de l'urgence. (Très bien!)

M. Bizarelli. J'ai donné d'autres raisons auxquelles vous n'avez pas répondu. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et des télégraphes.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Messieurs, le Gouvernement vient

aussi vous demander de déclarer l'urgence, et il le fait parce qu'il y a nécessité absolue de voter le projet avant les vacances. Le service actuel expire le 1^{er} août 1883. Si le projet de loi qui vous est proposé n'était pas voté actuellement, il faudrait ajourner l'adjudication à la fin de l'année. Or, le Gouvernement a pris lui-même l'initiative, pour répondre au désir manifesté par la Chambre dans des discussions antérieures, de déclarer que les bâtiments qui serviront au nouveau service seront construits en France.

Si l'adjudication n'a lieu qu'à la fin de cette année, cette condition ne pourrait être remplie dans le délai qui resterait.

Un membre à l'extrême gauche. Il fallait présenter le projet plus tôt.

M. le ministre. On me dit qu'il fallait présenter le projet plus tôt. J'ai déposé le projet de loi le 26 mars, c'est-à-dire en temps bien utile.

Mais, dans la commission, les députés de la Corse ont produit les amendements qu'ils viennent défendre aujourd'hui et les ont soutenus avec un acharnement qui a singulièrement prolongé le débat.

C'est ainsi que notre collègue M. Bizarelli avait proposé un amendement pour demander une escale dans un petit port de la Méditerranée, et c'est pour cet amendement qu'il s'oppose à la déclaration de l'urgence.

M. Janvier de La Motte. Raison de plus alors, pour discuter la question d'une manière approfondie.

M. le ministre. J'ajoute que le projet de loi avait été préalablement soumis à une commission extra-parlementaire, dans laquelle les sénateurs et députés de la Corse ont également été entendus.

Toutes les questions ont donc été surabondamment, amplement examinées, discutées. On ne pourra élever aucune difficulté nouvelle.

Trois amendements ont été présentés, il est vrai; l'un est relatif au prolongement de la ligne postale jusqu'au petit port de Saint-Florent...

M. Bizarelli. C'est là la discussion du fond.

M. le ministre. Je sais bien, mon cher collègue, que vous êtes désolé de me voir désigner à la Chambre le peu d'importance des amendements et par suite rendre inexplicable votre opposition à la déclaration de l'urgence.

Le second amendement est relatif à une autre escale, également d'intérêt tout local, et le troisième a trait à la vitesse des bateaux, qu'on voudrait porter de 10 nœuds 1/2 à 11 nœuds 1/2.

Vous voyez qu'il n'y a pas place à une importante discussion et par suite au refus de la déclaration de l'urgence.

M. le président. La parole est à M. Bizarelli.

M. Bizarelli. Je constate que ni M. le rapporteur, ni M. le ministre n'ont réfuté aucune des raisons que j'ai fait valoir contre la déclaration de l'urgence. J'ai fait valoir surtout l'intérêt des populations que concernent les services à établir. Je demande que ces populations aient le temps de recevoir le rapport et de faire leurs observations. (Exclamations sur quelques bancs.) On n'a pas répondu à cette observation. En définitive, ma demande [se borne à solliciter de votre bienveillance un délai de cinq à six jours. Je ne demande pas davantage et je pense que vous ne me refuserez pas ce délai.

M. Gavini. M. le rapporteur n'a pas parlé au nom de la commission, car la commission n'a pas discuté et ne s'est pas prononcée sur la déclaration de l'urgence.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Maurice Rouvier. Messieurs, il est très vrai que la commission des services postaux n'a pas délibéré sur la demande de déclaration de l'urgence qui vient d'être formulée à l'instant par M. le ministre des postes et des télégraphes. Mais je crois n'être pas désavoué par elle en déclarant qu'elle s'associe à cette demande, et cela par une considération qui, je crois, vous paraîtra déterminante.

On fait valoir contre la déclaration de l'urgence l'infirmité du délai entre la première et la deuxième délibération, délai qui peut n'être que de cinq jours. Mais, messieurs, au point où nous en sommes de nos travaux, ce délai si court, si vous l'accordez, peut rendre l'adjudication illusoire ou impossible. (Exclamations sur plusieurs bancs.)

Messieurs, vous trancherez la question, mais permettez-moi d'exposer ma pensée. Je dis que ce délai si court peut rendre l'adjudication illusoire.

En effet, quand vous aurez voté le projet de loi, il faudra qu'il aille au Sénat, et le Sénat peut se séparer avant de l'examiner, et ne s'en occuper qu'en novembre ou décembre.

Il ne faut pas oublier qu'il faut laisser le temps nécessaire pour qu'il soit possible de construire les bâtiments destinés au nouveau service postal, et ce nouveau service doit commencer le 1^{er} août 1883 au plus tard.

Vous arriveriez à ce résultat que l'adjudication serait faite d'avance au profit du concessionnaire actuel qui, lui, a le matériel nécessaire.

Je ne crois pas que la Chambre veuille ainsi restreindre le caractère d'une adjudication publique.

J'ajoute que toutes les raisons qui peuvent être invoquées à l'appui des réclamations que M. Bizarelli et plusieurs de ses collègues porteront à cette tribune, ont été développées devant la commission. M. Gavini, qui s'associe aux protestations de M. Bizarelli contre l'urgence, sait mieux que personne que nous avons consacré plusieurs séances à entendre les propositions présentées par les conseils municipaux de la Corse, par le conseil général, par le tribunal de commerce; cela compose un véritable volume.

M. Gavini. La commission n'est pas la Chambre.

M. Rouvier. On me fait observer que la commission n'est pas la Chambre. Je m'en doutais. (Sourires.)

Mais ce que je veux dire, c'est que le débat a été tellement approfondi, tellement complet, tellement étendu devant la commission, qu'aucune question ne peut naître qui n'ait été déjà étudiée et examinée, et sur laquelle nous ne soyons en mesure de soutenir une discussion.

Quant aux améliorations que certains de nos collègues veulent apporter au service postal, ils viendront les énoncer devant la Chambre, qui entendra leurs raisons, auxquelles le rapporteur de la commission, M. Emmanuel Arène, répondra, s'il y a lieu. Il n'est certainement pas besoin de deux délibérations pour montrer que la commission a fait tout ce qu'elle pouvait faire dans l'intérêt des services publics, et qu'elle n'a refusé de s'associer à de certaines propositions que parce qu'elles paraissaient avoir plus spécialement en vue un

intérêt local plutôt qu'un intérêt postal. (Très bien! très bien! — Aux voix! aux voix!)

M. le président. Je consulte la Chambre sur la déclaration de l'urgence.

(L'urgence, mise aux voix, est déclarée.)

M. le président. La discussion générale est ouverte. Quelqu'un demande-t-il la parole?...

Je consulte la Chambre pour savoir si elle entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(La Chambre, consultée, décide qu'elle passe à la discussion des articles.)

M. le président. « Art. 1^{er}. — Le ministre des postes et des télégraphes est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, pour une durée de onze ans et onze mois (du 1^{er} août 1883 au 30 juin 1895), au paiement d'une subvention annuelle au maximum de 375,000 francs pour l'exploitation, aux conditions à déterminer par le cahier des charges, des lignes maritimes postales désignées ci-après :

« Deux lignes hebdomadaires de Marseille à Bastia, avec prolongement sur Livourne; une ligne hebdomadaire de Marseille à Bastia par Nice, avec prolongement sur Livourne.

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Calvi ou à l'Île-Rousse, alternativement.

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Ajaccio.

« Une ligne hebdomadaire, soit de Nice à Ajaccio avec escale à Calvi ou l'Île-Rousse, pendant les six mois d'été, soit de Marseille à Ajaccio.

« Un prolongement hebdomadaire d'Ajaccio à Porto-Torres.

« Un prolongement hebdomadaire d'Ajaccio à Propriano.

« Un prolongement bi-mensuel d'Ajaccio à Bonifacio. »

* M. Blancsubé a proposé un amendement ainsi conçu :

« Ajouter au paragraphe 2 de l'article 1^{er} :

« Une de ces lignes fera escale à Macinaggio. »

La parole est à M. Blancsubé.

M. Blancsubé. Messieurs, au sein de la commission des services maritimes postaux, dont j'ai l'honneur de faire partie, j'ai proposé un amendement qui n'a pas été accueilli. Je viens, au nom de la minorité de la commission qui a voté avec moi, porter la question devant la Chambre.

Je vous demande la permission de vous expliquer fort sommairement, — j'en prends l'engagement, — en quoi consiste mon amendement, et quelles sont les raisons qui militent en faveur de son adoption.

L'article 1^{er} du projet de loi porte :

« ... Deux lignes hebdomadaires de Marseille à Bastia, avec prolongement sur Livourne; une ligne hebdomadaire de Marseille à Bastia par Nice, avec prolongement sur Livourne. »

Il y a donc trois services hebdomadaires sur Bastia. Ce n'est pas seulement aux deux premiers que s'applique mon amendement, c'est à tous les trois. Je demande qu'une de ces trois lignes — et non pas seulement une des deux premières — au choix du Gouvernement, fasse escale à Macinaggio.

La Corse, messieurs, vous le savez tous, se termine par une langue de terre assez étroite qui a environ 60 kilomètres de long, depuis Bastia et Saint-Florent où elle commence,

jusqu'au cap Corse où elle finit. C'est à cette pointe extrême du cap Corse, et un peu vers l'est que se trouve le port de Macinaggio. Le port dessert Rogliano et Luri, et les vingt-deux communes de ces deux cantons.

Qui connaît le cap Corse comprend — et cela m'a frappé au sein de la commission — combien il doit être pénible pour les habitants des nombreux villages étagés sur les coteaux, de voir passer, à une ou deux encablures du port de Macinaggio, presque à portée de la voix, des parents, des amis, leur correspondance, leurs marchandises, et d'avoir à subir ce long détour par Bastia, qui occasionne un retard de 12 ou 15 heures, c'est-à-dire un laps de temps à peu près égal à celui qu'il faudrait pour venir du continent.

Cette situation m'a paru digne d'intérêt et aussitôt j'ai proposé à la commission, ne croyant pas trouver de contradiction, de décider que l'un des trois services ferait escale à Macinaggio. Je ne savais pas alors, — je l'ai su depuis, — que je m'étais rencontré avec le vœu unanime des populations, car tous les conseils municipaux des vingt-deux communes du cap Corse ont adressé depuis longtemps des pétitions en ce sens à M. le ministre.

Depuis, on a appris en Corse, par l'honorable M. Gavini, que j'avais proposé cet amendement.

J'ai reçu des correspondances de gens que je ne connais pas, — je ne connais personne en Corse, — j'ai reçu une délibération de la chambre de commerce de Bastia, et tout cela m'a encouragé à persister dans un amendement qui me paraît fort sage, car il se justifie aux triple point de vue postal, commercial et politique, et, — considération qui me paraît avoir un grand poids dans la circonstance, — il ne nécessite aucune espèce de sacrifice pécuniaire, aucune augmentation de la subvention; au contraire.

La population des deux cantons de Rogliano et de Luri, qui est intéressée à l'adoption de l'amendement que je soutiens en ce moment, est d'environ 20,000 habitants.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Il n'y a pas de port!

M. Gavini. Il y a un mouillage!

M. Blancsubé. Nous nous expliquerons sur ce point tout à l'heure.

Cette population se décompose d'une façon assez remarquable. Il y a 2,000 inscrits maritimes, — 1814, pour être exact; — ces inscrits maritimes viennent chaque hiver dans les ports du littoral s'engager dans la marine marchande; ils ont déjà fait leur service dans la marine militaire, autrement ils n'auraient pas ce droit. Au printemps, comme les hirondelles, ils reviennent dans leur pays pour cultiver leurs terres, leurs oliviers, leurs vignes, leurs cédrats, etc. Les déplacements de ces 2,000 inscrits maritimes et de leurs familles, — car les femmes vont travailler de leur côté pendant l'hiver, — donnent lieu à un grand mouvement de personnes et à un vaste échange de correspondances.

J'abrège, messieurs.

M. le rapporteur. Mais non! Parlez!

M. Blancsubé. Il y a aussi une colonie de travailleurs qui viennent du midi de la France et quelquefois des côtes italiennes; le nombre en est évalué par M. le maire de Rogliano, dans un document que j'ai là, à 6 ou 7,000. Tous ces travailleurs vont et viennent périodiquement; ils font le métier de terrassiers, de cultivateurs, de maçons, de mineurs, car il y a des mines importantes au cap Corse.

Tout cela donne lieu à de nombreux dépla-

ements, à un grand échange de correspondances.

Un membre à gauche. Quel est le tonnage ?

M. Blancsubé. Nous en parlerons tout à l'heure. Au cap Corse, il y a une partie de la population qui est assez riche. On s'expatrie au cap Corse, comme dans nos montagnes; on va volontiers chercher au loin la fortune, en Australie, en Amérique et ailleurs; on revient. De là une population à laquelle les Cap-Corsais ont donné le nom d'Américains. Depuis quelques années, ces Américains, qui sont des Français, ont l'habitude de placer leur fortune en grande partie à Marseille; c'est là qu'ils ont presque tous leurs intérêts. De là encore, grand échange de correspondances, grand mouvement de personnes.

Enfin, au Cap-Corse il y a, depuis quelques années, des succursales de maisons continentales qui se livrent en grand au commerce, notamment des vins, des raisins, de ce bon raisin de Malvoisie qui vient orner vos tables, des cédrats, etc. Il y a des maisons qui exploitent des mines d'antimoine fort riches et qui n'hésiteraient pas à établir des usines si les moyens de transport étaient plus faciles et plus rapides.

Dans cette situation, le bureau de poste de Rogliano, — vous voyez que je suis dans le cœur de la question, — doit avoir et a en effet une certaine importance. M. le ministre des postes et des télégraphes a bien voulu nous communiquer un tableau sur les bureaux de poste de la Corse; nous y avons relevé que le bureau de poste de Rogliano est classé le 22^e sur 56 qu'il y a dans l'île.

Je ne sais s'il existe un bureau de poste à Luri...

M. Gavini. Oui! oui!

M. Blancsubé. Quelle que soit son importance, elle doit être sensiblement la même que celle du bureau de Rogliano. L'ensemble de ces deux bureaux de poste, qui sont tous les deux également intéressés à l'amendement que je soutiens, serait certainement classé au premier rang dans la catégorie des bureaux de poste de la Corse, et cependant toutes les lettres destinées à ces deux bureaux de poste vont faire le détour dont je vous parlais tout à l'heure, par Bastia, et subissent un retard qui ne saurait être évalué à moins de 12 à 15 heures.

Les bureaux de Rogliano et de Luri présentent une importance assez considérable pour qu'on se préoccupe de ce retard et pour qu'on y apporte un remède, alors que la chose est si facile.

Après avoir examiné, au point de vue postal, quel est l'intérêt des cantons de Rogliano et de Luri, à avoir l'escale que je sollicite, permettez-moi de rechercher si l'intérêt commercial ne vient pas militer aussi en faveur de notre proposition. Je réponds: oui.

L'intérêt commercial, on paraissait tout à l'heure le dédaigner; cela résulte d'une interruption que m'a faite l'honorable président de la commission. Or, il n'en a pas toujours été ainsi. Lors de la discussion qui a eu lieu l'année dernière à propos de la création des services postaux de la Nouvelle-Calédonie, la Chambre se rappelle avec quelle sollicitude les représentants de Marseille, par exemple, faisaient valoir l'avantage qu'il y avait à faire escale dans tous les ports d'Australie, afin d'amener à Marseille tel ou tel produit, de favoriser l'écoulement de tels et tels autres. Et l'on avait grand intérêt à prendre en considération l'intérêt commercial puisqu'en créant les services postaux on faisait d'une pierre deux coups: on donnait satisfaction aux besoins de la poste en même temps qu'au commerce.

L'adjudicataire des services, — puisque nous sommes dans la Méditerranée, — prendra en considération le fret, le nolis, le transport des voyageurs et des marchandises; il sera plus coulant sur le prix d'adjudication, puisqu'il saura qu'il aura un fret, un nolis rémunérateur.

Tout à l'heure on m'a demandé quel était le tonnage? Je vais répondre. M. le maire de Rogliano évalue à 10,000 tonnes les importations, et à 15,000 tonnes les exportations, ce qui fait un total de 25 000 tonnes. C'est justement le chiffre qui figure dans la délibération de la chambre de commerce de Bastia.

Eh bien, messieurs, c'est quelque chose que 25,000 tonnes, lorsqu'il s'agit d'un service maritime qui va en Corse; c'est un intérêt assez respectable pour qu'on veuille bien le prendre en considération.

M. le ministre des postes et des télégraphes. C'est une erreur; il s'agit seulement de 1,700 tonnes.

M. Blancsubé. Voici la délibération de la chambre de commerce qui a été saisie, par les maires du cap Corse, de la demande qui vous est faite.

« Les postulants signalent que de toutes les contrées du département, seule la contrée du cap ne pourra pas bénéficier des immenses avantages qui résulteront de la mise en exploitation du réseau complet de nos lignes ferrées.

« A cause de sa situation géographique le port de Macinaggio est un des plus importants de l'île par le nombre des transactions et par la population maritime qui s'y rattache.

« On évalue actuellement à 25,000 tonnes environ les importations et les exportations qui se font par ce port.

« Ce mouvement est dû principalement à la proximité de mines d'antimoine très-importantes et au récent établissement des comptoirs ouverts à Macinaggio pour l'achat des raisins de tout le cap Corse.

« Ce port est en pleine prospérité depuis un grand nombre d'années, notamment depuis l'ouverture de la grande route nationale; les transactions ont plus que quadruplé depuis moins de trente ans.

« Par l'établissement d'un service maritime régulier on obtiendrait un accroissement encore plus sensible.

« En même temps on faciliterait les moyens de transport d'une population maritime très-nombreuse qui se rend régulièrement à Marseille pour y être embarquée sur des navires de commerce. »

Voilà ce que dit la chambre de commerce de Bastia. Elle me donne complètement raison quant à l'évaluation que j'ai faite du tonnage du port de Macinaggio.

Maintenant, je n'aborderai point ce que j'appellerai le côté politique de la question. Dans une brochure qui vous a été distribuée à tous, on a fait valoir ces considérations; il me semble hors de saison de les rappeler dans cette Chambre. Je me bornerai à vous dire qu'il est certainement à désirer pour tout le monde que les communications entre la France et la Corse soient les plus nombreuses possible et les plus rapides qu'on pourra les faire.

M. Bizarelli. Très bien! très bien!

M. Blancsubé. Vous comprenez pourquoi.

J'ajoute que la population du cap Corse est fort intéressante et très laborieuse. Lorsqu'on connaît le cap Corse, et qu'on a vu ce terrain accidenté, sec, rocailleux, on est émerveillé de

voir combien cette population a compris qu'elle ne pouvait pas établir là une culture ordinaire. Elle s'est rabattue sur la culture de la vigne; elle en a fait une source de richesse; elle a créé l'industrie des cédrats, qui sont l'objet d'un commerce considérable, et aujourd'hui, depuis la découverte de quelques mines, elle a prouvé qu'elle avait des quantités industrielles éminentes. A cela j'ajouterai une considération qui ne peut pas manquer d'avoir son poids dans cette Chambre. La population du cap Corse est depuis longtemps libérale, en un mot, elle est républicaine.

M. Haentjens. C'est un détail.

M. Blancsubé. Pas pour tout le monde.

M. Haentjens. J'aime mieux l'argument des vignes et des cédrats! (Rires à droite.)

M. Blancsubé. Cette population est digne de tout l'intérêt que je sollicite en sa faveur, et elle le mérite d'autant plus que, comme vous le dit la chambre de commerce, elle n'a pas à espérer de pouvoir bénéficier du réseau de voies ferrées que la République a créées en Corse. (Interruptions sur divers bancs à gauche.)

M. Emmanuel Arène, rapporteur. Je demande la parole.

M. Blancsubé. J'aborde un autre ordre de considérations. Qu'en coûtera-t-il de donner satisfaction au vœu général des populations? Qu'en coûtera-t-il au Trésor, si l'on accepte mon amendement? Rien! pas un sou!

Le Gouvernement a demandé, et la commission a accepté que l'un des paquebots qui fait le service d'Ajaccio eût un prolongement sur Porto-Torres, sur Propriano et sur Bonifacio, et, pour avoir ce prolongement, on n'a pas reculé devant la nécessité d'avoir une annexe et de la payer. On a fort bien fait. Je l'ai voté dans la commission.

Je suis de l'avis de la commission: il faut desservir ces trois ports; mais pourquoi ne pas desservir aussi celui de Macinaggio? Il est au moins aussi important que les trois autres; ceux-ci auront un jour leur voie ferrée, alors que nous savons que nous ne l'aurons pas, que nous ne pouvons pas l'avoir à cause de notre position topographique.

Un membre à gauche. C'est une erreur!

M. Blancsubé. Non, ce n'est pas une erreur.

M. Gavini. En effet, ce n'est pas une erreur; c'est très exact.

M. Blancsubé. Eh bien! si les ports du sud sont desservis, pourquoi, je le répète, ne pas desservir les ports du nord? Pour Macinaggio, par exemple, nous ne demandons pas une annexe; il suffit que l'un des trois navires qui font le service, — il y en a deux qui partent de Marseille, un qui va de Nice à Bastia, et qui passent à une ou deux encablures de Macinaggio, — il suffit que l'un des trois fasse escale.

Il n'y aura à cela aucun inconvénient: pas d'allongement dans la distance du parcours, pas de nécessité d'augmenter la subvention; un léger retard tout au plus pour un seul de ces navires, retard de deux ou trois heures pour Bastia; c'est quelque chose, mais c'est un très faible inconvénient qui se compense par de grands avantages. D'ailleurs, de quoi pourrait se plaindre Bastia, puisque pour les deux navires qui ne font pas escale, c'est un retard de quinze heures qui est imposé à toute la population du cap Corse?

Il y a une dernière considération. On a cru nécessaire de desservir Livourne; les trois paquebots qui font le service entre le continent

et Bastia devront prolonger leur route jusqu'à Livourne. C'est ainsi qu'on s'est préoccupé des intérêts étrangers.

Une voix au centre. C'est une erreur.

M. Blancsubé. Je ne blâme pas la commission, j'ai voté et je voterai encore avec elle; seulement je constate, et je crois que personne ne soutiendra le contraire, que Livourne appartient à une puissance étrangère. Or, on a exigé que les trois paquebot allassent jusqu'à Livourne. On me dira peut-être qu'on ne paie pas ce prolongement, que la distance de Bastia à Livourne ne figure pas dans la dépense payée. Il faudrait être bien naïf pour le croire. Vous imaginez-vous donc que le supplément de distance entre Bastia et Livourne ne figure pas dans les distances payées? Et pensez-vous que votre adjudicataire n'en tient pas compte dans son prix d'adjudication? Evidemment oui! Vous le payez. En tous cas, quand vous vous préoccupez des intérêts de Livourne, refuserez-vous de sauvegarder également les intérêts français, alors que vous pouvez le faire sans bourse délier? Voilà ce que je ne crois pas qu'on puisse admettre, et j'espère que ce sera le sentiment de la Chambre.

J'arrive à une objection qui, si elle était sérieuse, mériterait d'arrêter votre attention. On a dit: « Mais Macinaggio n'est pas un port. »

Voyons si cette assertion est exacte.

La chambre de commerce lui en donne le titre; elle estime que son importation et son exportation sont assez considérables pour qu'il puisse lui être attribué.

Au point de vue technique et géographique, voulez-vous que je vous dise ce qu'est le port de Macinaggio?

Comme superficie, il peut contenir les plus grands navires, mais, je le reconnais, il n'y a pas partout un fond suffisant... (Sourires sur divers bancs.)

Un membre au centre. Il n'y a pas d'eau!

M. Blancsubé. ... mais un dragage serait très facile, car le fond est de sable et de vase. (Ah! ah! à droite.) Rassurez-vous, je ne viens pas vous demander ces travaux: je ne veux que vous dire ce qu'est ce port. On a parlé, pourtant, de faire ce dragage, on a même parlé de faire une jetée. Eh, mon Dieu, ce ne serait pas une grande dépense; 100 à 150,000 fr. à peu près, et, si on s'y décidait, Macinaggio serait à coup sûr un grand port. Je dois, du reste, dire à la Chambre que, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, la question est à l'étude au ministère compétent, surtout depuis le dépôt du rapport que les ingénieurs des mines ont fait après avoir été envoyés au cap Corse pour vérifier et constater les richesses minières de la région.

Quoi qu'il en soit de l'avenir du port de Macinaggio, il faut reconnaître qu'actuellement, pour les grands navires, ce n'est qu'une rade foraine, mais c'est une rade fort sûre et qu'on pourrait rendre bien plus commode encore en augmentant le nombre des bouées ou des corps morts sur lesquels les navires peuvent s'amarrer sans avoir besoin de mouiller leurs ancres.

Je répète que c'est une rade fort sûre. En effet Macinaggio est sur le côté est de la Corse, parfaitement abrité par les hautes montagnes contre les vents dominants de la région, c'est-à-dire des vents d'ouest, principalement de nord-ouest. Les navires qui souvent ne peuvent pas doubler le cap Corse à cause de la violence extrême de ces vents d'ouest et de nord-ouest trouvent là un abri et y attendent une embellie; ils en ont l'habitude.

M. Gavini. C'est très exact.

M. Blancsubé. Le port de Macinaggio est une rade bien plus sûre que celle de Ceylan, par exemple, que tous les ports de la Réunion et que beaucoup d'autres de nos ports en Algérie.

Eh bien, messieurs, dans ces circonstances, et lorsqu'on n'a à opposer qu'une raison qui, au point de vue maritime ne vaut rien, ou plutôt lorsqu'on n'a rien à opposer aux bonnes raisons que j'ai données, je pense que la Chambre acceptera mon amendement.

Dans la commission je n'ai point été le seul à le soutenir et je crois, si je ne me trompe, que l'honorable rapporteur était de mon avis. Il doit souffrir beaucoup d'être obligé de me combattre aujourd'hui. (Sourires et applaudissements sur plusieurs bancs à gauche.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et des télégraphes.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Messieurs, je ne serai pas long; vous pouvez en être assurés. Je tiens d'abord à rectifier une légère inexactitude qu'a commise notre collègue. Il a dit que le port de Macinaggio avait un mouvement de 25,000 tonnes. J'ai dans les mains le mouvement du cabotage entre la France et la Corse que m'a donné M. le ministre du commerce. Ce mouvement est de 1,745 tonnes à l'entrée; ce sont là, il est vrai, les chiffres de 1879, et nous n'avons pas encore ceux de 1880 et 1881. Mais en 1878, le tonnage était de 1,800 tonnes; en 1879, de 1,500. La moyenne est donc bien de 1,700 environ.

Le projet de loi a pour but de proposer à la Chambre l'établissement non d'un service commercial, mais seulement d'un service postal; nous n'entendons pas faire concurrence au petit cabotage. Je comprends, lorsqu'on établit de grandes lignes maritimes comme celles de l'Australie et du Brésil, là où se hasarde difficilement notre marine, je comprends très bien qu'on se préoccupe de la question commerciale; mais ce serait une faute énorme de vouloir faire concurrence à notre petit cabotage, alors qu'il s'agit d'aller sur une côte aussi rapprochée que l'est la Corse. Il faut en outre que la Chambre sache bien que nous avons voulu être justes vis-à-vis de la Corse. Je me trompe: nous avons été prodigues et je vais vous en donner la preuve.

En 1853, il y avait trois ordinaires par semaine pour la Corse; en 1873, on a renouvelé le service, et on a fait cinq ordinaires. Aujourd'hui, le projet de loi vous propose d'en établir sept, un par jour.

Ce n'est pas tout.

La vitesse des paquebots affectés à ce service était de 8 nœuds; nous proposons de la porter pour les nouveaux paquebots à 10 nœuds 1/2.

En outre, nous avons organisé un grand service de courriers de terre qui parcourt l'île toute entière et en plusieurs sens.

Nous dépensons au total pour les transports de la Corse une somme de 550,000 francs.

Un membre à droite. Mais non!

M. le ministre. Vous dites non! mon chiffre est facile à justifier. Le service maritime coûte 375,000 fr. et les courriers de terre 175,000 fr., c'est donc bien 550,000 fr.

M. Gavini. Vous ne dépensez que 375,000 francs pour le service maritime, et vous êtes obligés de dépenser 175,000 fr. pour le service postal, précisément parce qu'il n'y a pas de chemin de fer dans la région.

M. le ministre. C'est bien ce que je dis; ce n'était donc pas la peine de m'interrompre.

Nous dépensons donc 550,000 fr. pour les courriers postaux de la Corse, sans compter, bien entendu, les dépenses de la direction et des bureaux.

Quelles recettes ces services vous donnent-ils? 295,000 francs au total!

Je dois dire que le service est organisé en Corse si libéralement que je souhaiterais que certains départements de la France continentale fussent aussi bien desservis. Ils ne le sont pas, malheureusement, faute de crédits. J'ai donc bien le droit de dire que nous avons été prodigues pour la Corse, et nous n'avons pu le faire, dans les mêmes proportions, pour les départements du continent. Vous pouvez tous les jours vous en rendre compte. (C'est vrai! — Très bien! sur plusieurs bancs.)

C'est dans ces conditions avantageuses pour la Corse que nous vous avons présenté le projet de loi actuel. On vient de me demander de faire une escale à Macinaggio. Je répondrai d'abord que je me suis préoccupé d'augmenter le nombre des escales qui existent actuellement et que je n'en ai pas supprimé une seule.

Je sais bien que je ne donnerai jamais satisfaction aux députés de la Corse; si on accédait à leurs demandes, il faudrait faire une escale à chaque kilomètre de la côte. (Rires sur divers bancs.)

C'est là une satisfaction qu'il n'est pas possible de leur donner. (Sourires sur les mêmes bancs.) Mais ce qui est impossible à accorder, c'est surtout l'escale de Macinaggio. Or, Macinaggio est à l'extrémité du cap Corse.

M. le rapporteur. Aucun député de la Corse n'a dit cela!

M. le ministre. Il serait absolument impossible d'aborder par les mauvais temps, surtout avec des bateaux ayant un tirant d'eau de trois à quatre mètres.

Tout à l'heure, quand on a dit qu'il n'y avait pas de port à Macinaggio, l'honorable M. Grivini disait timidement: Mais il y a un mouillage... (On rit.)

M. Gavini. Je demande la parole.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Un mouillage? Cela veut bien dire, il me semble, qu'il n'y a pas de port. (Nouveaux rires.)

Je sais très bien que notre collègue a trouvé la solution, il vous l'a donnée: il faut faire des dragages, faire une dépense qu'il évalue modestement à 150,000 fr. et qui, certainement, dépasserait 1 million. Vous pouvez en être assurés, le jour où vous auriez accordé cette escale, le lendemain on vous demanderait ces dragages; moi-même, je serais obligé de les demander et de devenir l'allié de mon collègue, afin de permettre aux navires d'aborder pendant la mauvaise saison.

Ce n'est pas tout. A Macinaggio, où l'on veut faire une escale, il n'existe pas de bureau de poste, la localité est trop peu importante. Or il ne peut être établi une escale dans une localité où il n'existe pas de bureau de poste; il me faudrait le lendemain vous demander des crédits pour la création d'un bureau de poste et pour les courriers qui devraient relier ce bureau aux autres bureaux de la Corse. (Aux voix! aux voix! sur un grand nombre de bancs.) Je m'arrête, la conviction de la Chambre étant faite et me dispensant ainsi d'insister.

M. Blancsubé. Il y a un bureau de poste à Rogliano. Macinaggio est un hameau de cette commune.

M. le président. La parole est à M. Gavini.

M. Gavini. Messieurs, en ma qualité de député de l'arrondissement dont le port de Macinaggio fait partie... messieurs, j'ai le droit et le devoir de donner des explications et de répondre à quelques objections présentées par l'honorable ministre des postes et des télégraphes.

Je n'entrerai pas dans le fond de la question, l'honorable M. Blancsubé l'a parfaitement développée devant la Chambre, il a expliqué la nécessité, l'utilité de cette escale, mais M. le ministre vient de nous dire qu'il n'y a pas là d'intérêt postal...

Une voix. Y a-t-il un port?

M. Gavini. Je traite d'abord la question du port.

Il y a à Macinaggio un petit port... (Rumeurs.) Messieurs, je vois que vous traitez ces questions-là très légèrement, je vous assure qu'elles ne sont pas traitées légèrement par les populations qui y sont intéressées, et que quand il s'agit d'établir un service maritime dont la durée sera de douze ans, il est tout naturel qu'on examine à fond ce qui peut convenir à des populations aussi laborieuses, aussi intelligentes et aussi dévouées que celles dont nous parlait M. Blancsubé. (Interruptions et murmures.)

Je m'occupe de l'intérêt des populations; la question politique doit être ici mise de côté; il s'agit d'une question postale, d'une question de commerce, et c'est sur ce terrain que je place ma discussion.

M. le ministre dit qu'il n'y a pas de port. Eh bien, il y a, à côté de Macinaggio, une anse, un mouillage excellent, et, dans tous les livres de la marine, ce mouillage est indiqué comme un point de refuge pour tous les bâtiments qui se trouvent dans le détroit qui existe entre la Corse et l'Italie et qui viennent jeter l'ancre devant Macinaggio lorsqu'ils sont repoussés par certains vents. Il y a à l'entrée de ce mouillage, qui est abrité du côté de l'ouest et du côté du nord par les montagnes du cap Corse, il y a, à deux encablures de l'entrée du port, des bouées qu'on pourrait augmenter et où les navires s'amarrent pour décharger les voyageurs et les marchandises sur des barques qui sont toutes prêtes. Cela se passe de même à Propriano et dans tous les ports de l'Algérie auxquels faisait allusion M. Blancsubé. (Aux voix! aux voix! sur plusieurs bancs.)

J'ai répondu à la question du port. J'arrive à l'intérêt postal. Que se passe-t-il aujourd'hui? Lorsque les bateaux à vapeur qui se dirigent sur Bastia ont doublé le cap Corse, ils traversent les eaux de Macinaggio; ils sont obligés d'aller à Bastia qui se trouve à 45 kilomètres de distance, ils y déposent les paquets et les lettres. Ces paquets et ces lettres sont pris par des voitures qui sont obligées de faire, par la voie terrestre, le parcours de 45 kilomètres que le bateau à vapeur venait de faire auparavant. Qu'en résulte-t-il? Il en résulte que les lettres n'arrivent au bureau de poste de Rogliano, Luri et Centuri qu'avec un retard de vingt-quatre et même trente-six heures, tandis que les populations qui se composent d'un grand nombre de communes et de 10,000 à 12,000 habitants. (Aux voix! aux voix!)... Je dis que ces populations qui forment quinze ou vingt communes, et qui sont au nombre de 10,000 à 12,000 habitants, recevraient leurs lettres et leurs paquets vingt-quatre heures avant le moment où elles les reçoivent aujourd'hui.

Il y a, messieurs, une autre considération que je tiens à faire valoir.

Au moment où l'honorable ministre des postes et des télégraphes déposait le projet de loi qui est en discussion aujourd'hui, et qui, je le reconnais sur certains points, donne satisfaction à la Corse, et nous l'en remercions, à ce moment-là même l'Italie déposait un projet de loi relatif aux communications avec la Sardaigne.

J'ai ici la discussion qui eut lieu devant le parlement italien... (Rumeurs. — Aux voix! aux voix!)

Il y a entre l'île de Sardaigne et le continent italien huit services par semaine, touchant à tous les ports du littoral de la Sardaigne. Il y a, en outre, un service postal quotidien entre Civita-Vecchia et Terra-Nova, c'est-à-dire le point de la Sardaigne le plus rapproché du continent italien; et il est dit dans la loi votée par le parlement italien que ce point d'attache de Terra-Nova sera porté au golfe des Orangers, lorsque le chemin de fer sera terminé, parce que l'Italie sent la nécessité de relier le plus rapidement possible tous les points de la Sardaigne au continent.

Eh bien, nos voisins, qui ont des idées très pratiques, n'ont pas hésité à faire une dépense de 1,200,000 fr. par an; non pas seulement une dépense de 375,000 francs, mais de 1,200,000 fr. par an pour desservir les différents ports de la Sardaigne quoique leurs finances soient moins prospères que les nôtres. Ils n'ont pas hésité à visiter les plus petits ports, et, en définitive, que demandons-nous, c'est de faire relâche à Macinaggio, d'un côté, et que vous accordiez un petit service à la ville de Saint-Florent, qui est au fond d'un des plus beaux golfes de la Corse et au centre de cinq cantons. (Aux voix! aux voix! sur plusieurs bancs. — Sur d'autres bancs: Parlez!)

On nous dit que la Sardaigne est plus grande que la Corse, mais si je compare le mouvement commercial des deux îles — j'ai l'état sous les yeux — je trouve que le tonnage des navires qui partent et arrivent en Corse dépasse celui de la Sardaigne.

Messieurs, je ne comprends pas vraiment comment cet exemple des Italiens ne vous touche pas; ce pays dont les idées sont si pratiques sait qu'à l'aide de bateaux à vapeur on décuple les forces productives d'un pays, — je ne comprends pas dès lors comment vous pouvez hésiter à accepter l'amendement qui a été développé si chaleureusement et avec tant de vérité par l'honorable M. Blancsubé. (Aux voix! aux voix!)

Quant à l'objection présentée dans l'intérêt du petit cabotage, — j'y répondrai d'un mot, — ce n'est pas la chambre de commerce de Bastia qui l'aurait négligée.

Je n'insiste pas davantage, messieurs, parce que je comprends l'impatience de la Chambre et parce que nous aurons d'autres points à discuter; mais puisque vous êtes pressés de lever la séance, vous ne refuserez pas, je l'espère, d'accorder cette petite faveur à des populations aussi dignes d'intérêt que les populations du cap Corse. (Aux voix! aux voix!)

Plusieurs membres. A lundi! à lundi!

M. le président. J'entends demander le renvoi à une prochaine séance. (Non! non!) — Aux voix!

(Le renvoi de la discussion, mis aux voix, n'est pas prononcé.)

M. le président. Je consulte la Chambre sur la partie de l'article 1^{er} qui précède l'amendement mis en discussion et dont j'ai donné lecture.

(Cette première partie de l'article, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. C'est ici que vient l'amendement de M. Blancsubé :

« Ajouter au paragraphe 2 de l'article 1^{er} : « Une de ces lignes fera escale à Macinaggio. »

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Le paragraphe 3 de l'article 1^{er} est ainsi conçu :

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Calvi ou à l'île-Rousse alternativement. »

Il y a une addition proposée par MM. Gavini et Bizarelli. Mais nous allons mettre d'abord en délibération cette partie de l'article.

(Le paragraphe 3 de l'article 1^{er}, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Voici le texte de l'amendement de MM. Gavini et Bizarelli.

« Modifier ainsi le 3^e paragraphe de l'article premier :

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Calvi, ou à l'île-Rousse alternativement, et prolongée de ce dernier port jusqu'à Saint-Florent. »

La parole est à M. Bizarelli.

M. Bizarelli. Messieurs, je suis aux ordres de la Chambre; mais je lui serai reconnaissant de renvoyer la suite de la discussion à la prochaine séance.

Voix diverses. A lundi!

D'autres voix. Parlez!

M. le président. M. Bizarelli demande le renvoi de la discussion à la prochaine séance. Je consulte la Chambre.

(La Chambre, consultée, n'ordonne pas le renvoi.)

M. le président. La parole est à M. Bizarelli.

M. Bizarelli. Messieurs, de courtes observations — je m'efforcerai de les faire courtes — suffiront pour justifier devant vous l'amendement que nous avons l'honneur de vous proposer. Ce que nous demandons est, suivant moi, juste, réalise un progrès et ne coûtera rien ou presque rien à l'Etat; vous nous l'accorderez. Je demande que le service entre Marseille et l'île-Rousse soit prolongé jusqu'à Saint-Florent.

Tous les intérêts devant être également soutenus, il me semble qu'il faut faire la part de ceux que cette dernière ville représente.

Saint-Florent n'est pas seul en cause. Ce n'est pas de lui seul que nous nous occupons dans notre amendement, mais de l'importante contrée dont Saint-Florent est le centre naturel et le port unique, de l'ancienne province de Nebbio, la seconde de la Corse pour la fertilité du sol.

Cette contrée est parfaitement délimitée par un demi-cercle de montagnes qui s'étend jusqu'à la mer. Elle compte cinq cantons ayant une population de 12,000 habitants. Par l'organe de leurs conseils municipaux, toutes les communes ont formulé la demande qui fait l'objet de notre amendement. Vous ne pouvez pas leur répondre par un refus en présence de la situation faite à d'autres localités.

Ainsi la ville de Bonifacio est dotée d'un service bi-mensuel qui ne profite qu'à deux cantons, les cantons de Bonifacio et de Porto-Vecchio, dont la population n'atteint pas 8,000 habitants.

Le port de Propriano, dont l'importance ne dépasse certainement pas celle de Saint-Flo-

reut, et qui n'en possède que par Sartène, avait deux courriers par mois : vous proposez de lui en donner quatre.

Dans l'arrondissement de Calvi, dont la population est à peine le double de celle de la vallée de Nebbio, vous avez deux ports en communication avec le continent.

C'est même dans les arrondissements les moins importants qu'on trouve le plus grand nombre de ports pourvus d'un service de paquebots. Les arrondissements d'Ajaccio et de Bastia n'en ont qu'un et il y en a deux dans chacun des arrondissements de Sartène et de Calvi.

Il est inutile d'insister. L'inégalité de traitement est flagrante et la légitimité de la demande des habitants du Nebbio n'en ressort que plus clairement.

Vous penserez qu'il ne faut pas qu'ils soient encore oubliés et sacrifiés, alors que d'autres centres qui ne sont pas plus importants, ou qui le sont moins, continuent à être favorisés et voient doubler les largesses dont on les a depuis longtemps gratifiés. Vous ferez droit à la demande que je soutiens devant vous.

Voilà pour la question de justice. Je vous ai dit aussi que notre amendement soulevait une question de progrès.

En effet, si une escale est établie à Saint-Florent, les correspondances apportées par l'ordinaire de l'île-Rousse arriveront dans le Nebbio avec une avance de six heures pour les communes pourvues d'une recette des postes, et de vingt-quatre heures pour les communes rurales. La ville de Bastia elle-même gagnera six heures dans la réception de son courrier, qui pourrait être distribué le jour même, et non plus le soir très tard, comme cela a lieu à présent.

C'est bien un progrès, cela ; mais il n'est pas le seul ni même, je dois le dire, le plus important ; il y en a un autre. Le Nebbio est, après la Balagne, la contrée la plus fertile de la Corse ; son sol est éminemment favorable à la culture des céréales, du mûrier, de la vigne, du citronnier, du cédratier et surtout de l'olivier.

Malheureusement l'agriculture y est dans le marasme, le pays se dépeuple, parce que les moyens de communication manquent pour l'écoulement de ses produits. La situation sous ce rapport va sans cesse en empirant.

Autrefois le cultivateur du Nebbio trouvait à Saint-Florent, où il peut se rendre à peu de frais, des bateaux qui emportaient ses denrées. Aujourd'hui, les voiliers ayant fait place à la vapeur, il est obligé d'aller à Bastia, c'est-à-dire de franchir des montagnes, dont la moins élevée est à 1,200 mètres au-dessus du niveau de la mer, par de fortes rampes, avec des charges nécessairement réduites, en parcourant trente kilomètres en moyenne à l'aller et autant au retour ; c'est lamentable !

Qu'il soit possible, au contraire, de trouver les bateaux à vapeur à Saint-Florent même, et immédiatement la situation change du tout au tout. Le cultivateur du Nebbio gagnera à ce nouvel état de choses une économie de temps et d'argent, des communications promptes, des facilités de toutes sortes. L'agriculture de toute la vallée en recevrait une grande impulsion, prendrait un développement considérable et on pourrait espérer de voir la prospérité s'établir là où la misère menace de tout envahir. L'Etat, je suppose, n'y perdrait rien.

Cela devrait suffire pour vous convaincre ; mais il existe d'autres raisons qui sont au moins aussi sérieuses que celles que je viens de vous soumettre et dont je dois vous parler au risque de paraître multiplier les argu-

ments. Du reste, je serai aussi court que possible.

En oubliant et en méconnaissant Saint-Florent, M. le ministre des postes nous fait bien voir qu'il n'a pas consulté ses collègues de la guerre et de la marine. A la vérité il n'y était pas obligé, et il peut toujours répondre que, pourvu qu'il assure, sous sa responsabilité, le service des correspondances, il n'a pas à s'inquiéter du reste.

M. le ministre des postes et des télégraphes. Mais du tout, je vous demande pardon.

M. Bizarelli. Mais nous, messieurs, qui ne sommes pas des spécialistes, nous pouvons nous mêler un peu de toutes choses, et quelquefois même nous le devons. Eh bien, si nous jetons un coup d'œil sur l'histoire de ce pays, si nous interrogeons les auteurs compétents, nous constatons que Saint-Florent n'est pas le petit port obscur dont vous faites si bon marché, monsieur le ministre, et que vous jugez indigne d'arrêter votre attention. Nous trouvons, au contraire, que ce petit port, ou plutôt ce golfe, est un des plus beaux et des plus vastes, et surtout un des plus sûrs et des plus faciles à mettre en bon état de défense. Si vous en voulez des preuves, j'en ai là ; mais je ne veux pas abuser de la bienveillance de la Chambre, et je ne vous donnerai pas lecture de ces documents, à moins qu'elle ne me soit demandée. Seulement, qu'il me soit permis de dire, avec un auteur que je pourrais citer, qu'au point de vue militaire le golfe de Saint-Florent a une importance capitale...

M. Gavini. C'est vrai.

M. Bizarelli... qu'il est le plus rapproché à la fois de l'Italie et de la France et qu'il a toujours servi de base d'opérations à toutes les nations qui ont fait la conquête de la Corse. Vous voyez donc, monsieur le ministre, que le golfe de Saint-Florent ne mérite pas le dédain que vous avez pour lui et qu'il conviendrait au contraire de ne pas le perdre de vue. Je sais bien que, sous un régime républicain et avec le gouvernement du pays par lui-même, certaines éventualités ne sont pas à prévoir, mais on ne peut pas répondre absolument de l'avenir, et ce qui n'est pas probable ne cesse pas parfois d'être possible.

Or, si ces éventualités, sur lesquelles je n'insisterai pas davantage, venaient à se produire, quels regrets n'auriez-vous pas d'avoir négligé la clef de la maison ! Ce jour-là — il n'arrivera pas tant que le peuple sera son maître — vous ne seriez pas seul à avoir ces regrets ; quelques-uns de vos collègues passés et présents pourraient aussi regretter de n'avoir point pensé à ce petit coin de terre lorsqu'il s'est agi de construire des chemins de fer, des ports, des jetées.

Depuis quelques jours, et avec raison, nous entendons parler de prévoyance ; voilà le cas d'en avoir.

Croyez moi, n'imitiez pas ces exemples ; rompez, au contraire, avec de telles habitudes. Elles ne vont pas, permettez-moi de vous le dire, à votre tempérament, à la grande activité, que je me plais à vous reconnaître, — et nous sommes tous prêts ici à vous rendre cet hommage, — à l'activité avec laquelle vous dirigez le service qui vous est confié.

Vous pouvez d'autant mieux consentir à ce qui vous est demandé qu'il n'en coûtera pas grand-chose à l'Etat, que vous ne ruinerez pas pour cela.

J'ai bientôt terminé, messieurs.

J'arrive ainsi à la question qui est ordinairement la plus grosse et qui ici n'est véritable-

ment que la plus petite, à la question des voies et moyens.

Vous venez de voir, messieurs, quel est le bien fondé et quels seraient les avantages de ce qui vous est demandé. Or, savez-vous ce qu'il en coûterait pour faire tout cela ? Rien, absolument rien. (Exclamations et rires.)

M. Gavini. Vous êtes dans le vrai.

M. Bizarelli. Vous pouvez le contester, mais c'est mon droit de l'affirmer. En effet, M. le ministre des postes n'a qu'à ajouter au cahier des charges le prolongement que nous réclamons sans toucher à la mise à prix, l'entrepreneur ne perdra rien à cette extension, du moins je le pense.

Cependant M. le ministre objecte que l'entrepreneur ne manquera pas de tenir compte de cette extension dans son acte de soumission et de réduire en conséquence son rabais, ce qui serait une perte pour l'Etat. Si cette perte existait, elle ne tarderait pas à être comblée et je crois qu'il ne faut pas s'en inquiéter. Mais, enfin, me plaçant sur le terrain du ministre, il faut bien que j'examine ce que ce service coûterait. (Aux voix ! aux voix !)

Laissez-moi, messieurs, faire le calcul et rechercher ce que coûterait ce service. Je serai très court.

La distance entre l'île-Rousse et Saint-Florent étant de cinq lieues marines, l'augmentation de parcours sera de dix lieues par voyage, en comptant l'aller et le retour ; et, comme il y aura vingt-six voyages par an, l'augmentation annuelle sera de 260 lieues. D'un autre côté, la lieue étant payée à raison de sept francs l'une, il s'ensuit que la dépense totale sera de 1,820 francs par an. Voilà de quelle somme serait réduit le rabais fait par l'entrepreneur s'il n'avait pas de concurrents ; voilà ce que perdrait l'Etat : 1,820 francs ; et la mise à prix n'est pas moindre de 375,000 fr.

Et pour éviter cette dépense, vous refusez à une contrée entière les bienfaits que j'ai fait ressortir devant vous et qu'elle serait heureuse de devoir à la République ! Et c'est pour ne pas dépenser 1,820 fr. que vous voudriez cesser d'être justes, progressistes, prévoyants ! Le croire serait vous faire injure ; je ne le crois pas, et j'espère que vous adopterez notre amendement. (Applaudissements sur divers bancs. — Aux voix ! aux voix !)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de MM. Gavini et Bizarelli, qui est ainsi conçu :

« Modifier ainsi le 2^e alinéa du second paragraphe de l'article premier :

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Calvi, ou à l'île-Rousse alternativement, et prolongée de ce dernier port jusqu'à Saint-Florent ».

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je donne lecture de la suite de l'article :

« Une ligne hebdomadaire de Marseille à Ajaccio ;

« Une ligne hebdomadaire, soit de Nice à Ajaccio, avec escale à Calvi ou à l'île-Rousse pendant les six mois d'été, soit de Marseille à Ajaccio ;

« Un prolongement hebdomadaire d'Ajaccio à Porto-Torres ;

« Un prolongement hebdomadaire d'Ajaccio à Propriano ;

« Un prolongement bi-mensuel d'Ajaccio à Bonifacio ».

M. Graziani. Je demande la parole.

M. le président. M. Graziani a la parole.

M. Graziani. Je n'ai qu'une simple observation à présenter à la Chambre.

Je demande que le paragraphe dont M. le président vient de donner lecture soit complété.

Plusieurs voix. On n'entend pas !

M. Graziani. Je demande qu'il soit parfaitement entendu entre la commission et le Gouvernement que, si le courrier, au lieu de partir de Nice pour Ajaccio, en faisant escale, pendant six mois, à Calvi et à l'Île-Rousse alternativement, part de Marseille, il fera escale à Calvi ou à l'Île-Rousse pendant toute l'année.

M. le ministre des postes et des télégraphes. C'est entendu. Je vous l'avais dit. (Aux voix ! aux voix !)

M. le président. Je n'ai pas reçu d'amendement de M. Graziani.

M. le ministre des postes et des télégraphes. M. Graziani ne demande pas de vote de la Chambre.

M. le président. Je mets aux voix les derniers paragraphes de l'article 1^{er}, dont j'ai donné lecture.

(Ces paragraphes sont mis aux voix et adoptés.)

« Art. 2. — Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par une commission qui sera instituée à cet effet par décret. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Tout paquebot destiné à être affecté au service des lignes indiquées dans l'article 1^{er}, devra avoir été construit dans des chantiers situés en France, à moins qu'il n'ait été francisé avant la présentation de la présente loi. » — (Adopté.)

M. le président. Vient maintenant un article additionnel de MM. Alfred Naquet, Francisque Raymond (Loire), Bizarelli, Borriglione et Gavini, ainsi conçu :

« Les paquebots partant de Marseille ou de Nice pour la Corse auront une vitesse de 11 nœuds 5/10^{es} à l'heure, au minimum. »

« Ceux affectés aux lignes annexes auront une vitesse de 8 nœuds, conformément au projet du ministre des postes. »

M. Gavini. Je demande la parole.

De divers côtés. Aux voix ! aux voix !

M. le président. M. Gavini a la parole.

M. Gavini. Je comprends l'impatience de la Chambre. (Aux voix ! — A lundi !) Mais le lui demande en grâce de vouloir bien m'écouter pendant quelques instants, parce qu'il s'agit en ce moment d'une question des plus importantes, celle de la vitesse.

M. Laroche-Joubert. Il est six heures passées !

M. le président. Il ne reste plus qu'un article additionnel, messieurs, veuillez écouter.

M. Laroche-Joubert. L'orateur a annoncé qu'il en avait pour longtemps !

M. le président. Puisque la Chambre a déclaré l'urgence, c'est qu'apparemment elle avait l'intention de voter le projet de loi sans retard.

M. Gavini. Je reconnais avec M. le ministre des postes et des télégraphes et avec la commission que le projet dont vous ve-

nez de voter les divers articles apporte des améliorations sensibles à l'état actuel des choses : il augmente de deux courriers par semaine les communications entre le continent français et la Corse ; il rétablit le courrier supprimé, il y a dix ans, entre Nice et Ajaccio. Nous en avons remercié M. le ministre et la commission ; mais il est un point essentiel sur lequel M. le ministre des postes n'a pas donné une satisfaction suffisante aux vœux des corps électifs et de la chambre de commerce de Bastia, c'est la question de la vitesse des paquebots.

Le cahier des charges annexé au projet de loi porte, à son article 3, que les diverses lignes postales partant du continent pour la Corse auront une vitesse de 10 nœuds 5/10^{es}. Nous demandons, messieurs, que cette vitesse soit portée à 11 nœuds 5/10^{es}.

Cette question a été débattue très vivement au sein de la commission. Et voici comment l'honorable rapporteur rend compte de cette discussion :

« L'examen du cahier des charges a soulevé une question qui ne figurait pas au projet, la question de la vitesse. Le cahier des charges impose au concessionnaire une vitesse de 10 nœuds et demi. Notre honorable collègue M. Gavini a lu à la commission différentes délibérations de la chambre de commerce de Bastia demandant que les services de Corse fussent assimilés à ceux de l'Algérie, et la vitesse portée à 12 nœuds. Notre collègue s'est associé, par un amendement, à cette demande, qu'ont également appuyée tous les représentants de la Corse.

« Une discussion approfondie s'est élevée, à cet égard, au cours de laquelle un membre de la commission a proposé, comme moyen terme, la vitesse de 11 nœuds. Ces diverses propositions ont été combattues par M. le ministre des postes, qui a fait observer qu'une pareille augmentation de vitesse rendait la soumission impossible à un certain nombre de compagnies et supprimait, par là même, autant d'éléments de concurrence. Le vote qui a terminé ce débat n'a pas été favorable aux réclamations présentées, et la commission a maintenu la vitesse inscrite au cahier des charges. Il convient, néanmoins, de faire observer qu'il s'est trouvé dans la commission une forte minorité pour voter l'augmentation de vitesse et donner satisfaction aux réclamations de la chambre de commerce de Bastia. »

Au nom de cette minorité, MM. Naquet, Francisque Raymond, Bizarelli, Borriglione et moi avons l'honneur de solliciter de la Chambre cette amélioration que nous avons été sur le point d'obtenir de la commission.

Nous pensons que, en l'état des progrès de la navigation à vapeur, progrès que la science s'applique à développer tous les jours, il n'est ni juste, ni prudent, ni sage de fixer seulement une vitesse de dix nœuds 5/10^{es} pour un service dont la concession aura une durée de douze années.

Les paquebots affectés au service de l'Algérie, partant de Marseille, de Cette et de Port-Vendres, ont une vitesse minimum de douze nœuds à l'heure.

Les bateaux employés au service quotidien entre l'Italie et la Sardaigne sont tenus à fournir une vitesse de onze nœuds à l'heure. Le service de l'Australie, voté l'an dernier, est à une vitesse de 11 nœuds 5/10^{es}.

Dans les deux projets qui nous sont soumis pour régler les communications entre la France et l'Amérique, M. le ministre des postes propose d'adopter, pour les lignes du Mexique et des Antilles, une vitesse de onze nœuds et demi. La ligne du Havre à New-York déploiera une vitesse de quatorze nœuds un quart.

On dit enfin que, pour le service quotidien de Calais à Douvres, la rapidité des navires sera encore plus considérable.

L'honorable M. Cochery mérite assurément des éloges pour ces améliorations, mais il aurait dû adopter pour la Corse au moins les mêmes vitesses que pour l'Algérie, les Antilles et l'Australie.

La commission extra-parlementaire qui a préparé les divers projets de loi concernant l'exploitation des lignes postales maritimes, s'était montrée plus favorable à la Corse. Elle avait décidé que les paquebots destinés à desservir cette île posséderaient une vitesse de 11 nœuds et demi, celle que nous demandons ; mais sur l'opposition du ministre des postes, elle n'a pas persisté dans cette bonne résolution.

Cette question, messieurs, préoccupe vivement les populations que nous représentons. Depuis dix mois, les chambres de commerce, les conseils municipaux, le conseil général l'ont examinée avec le plus grand soin. Leurs délibérations tendaient même à obtenir 12 nœuds et demi et même 13 nœuds.

Permettez-moi, messieurs, de vous donner lecture de la délibération de la chambre de commerce de Bastia. Elle expose avec une compétence incontestable et une force d'argumentation irrésistible les raisons d'ordre économique et politique qui recommandent d'abrèger le plus possible la distance qui sépare la Corse de la France continentale. Ces considérations seront de nature à faire impression sur vos esprits. (Aux voix ! aux voix ! — La clôture !)

M. le président. Vous savez bien, messieurs, qu'on ne peut pas demander la clôture tant qu'un orateur est à la tribune.

M. Gavini. Voici le texte de la délibération de la chambre de commerce de Bastia :

Extrait du registre des délibérations de la chambre de commerce de Bastia. Séance du 22 novembre 1881.

« La chambre de commerce de Bastia a appris par l'un des députés de la Corse que la sous-commission chargée d'élaborer le cahier des charges du service postal semble disposée à proposer de fixer à 10 nœuds et demi la vitesse des vapeurs chargés de ce service.

« La chambre s'est vivement émue de ces décisions, qui auraient pour effet de constituer un service postal beaucoup plus imparfait que celui qui existe actuellement. La vitesse des vapeurs qui desservent les lignes de la Corse est aujourd'hui, en réalité, de 12 nœuds, bien que le concessionnaire ne soit obligé qu'à 8 nœuds 5 dixièmes. Avec le cahier des charges qui se prépare, il n'est pas de compagnie ayant un matériel vieilli qui ne pourra concourir à la prochaine adjudication. Nous affirmons même que c'est cette compagnie qui aura le plus de chances d'obtenir la concession de ce nouveau service, puisque c'est celle qui pourra soumissionner au moindre prix, du moment qu'elle n'aura pas à construire un matériel nouveau. Si les propositions de la commission extra-parlementaire sont définitivement adoptées, tout nous fait craindre que la nouvelle adjudication ne réalisera pas un progrès sur l'état actuel du service, mais qu'au contraire elle aura pour effet d'établir un système de communications plus lent et moins confortable que celui qui existe aujourd'hui.

« Sans doute, le nouveau cahier des charges permettra de réduire considérablement la subvention, mais en présence des conséquences fâcheuses qu'il entraînerait en rendant plus difficiles les rapports entre la Corse et le continent français, on doit se demander s'il ne serait pas regrettable de viser exclusivement à une économie de quelques centaines

de mille francs, sans se préoccuper de la pensée qui doit dominer cette question et qui nous semble devoir être celle-ci : rapprocher le plus possible la Corse de la mère patrie, en réduisant la durée de la traversée de mer et en en diminuant le plus possible les fatigues et les dangers.

« C'est cette pensée qui jusqu'ici a prévalu dans la question qui nous occupe. Il suffit à le prouver de considérer que la ligne de Nice à Bastia n'a été établie que pour abréger la distance qui sépare la Corse de la France. C'est cette même pensée qui a inspiré les propositions que la chambre de commerce a cru devoir émettre au moment où il s'agit d'adjuger pour dix ou quinze ans le service postal de la Corse.

« On peut se demander si, en s'attachant à obtenir une réduction de la subvention, la sous-commission se conforme aux principes qui jusqu'à ce jour ont guidé le Gouvernement dans les questions de la nature de celle qui s'agit aujourd'hui. Evidemment non. Le Gouvernement de la République ne s'est pas inspiré de cette pensée d'économie, lorsqu'il a concédé le service de l'Algérie, avec des vitesses de 12 nœuds. Ce n'est pas cette pensée d'économie qui a dominé lorsque, pour faciliter nos communications avec les populations qui entourent notre colonie algérienne, nos Chambres législatives ont voté la création du chemin de fer du Soudan et le prolongement des lignes de Bône-Guelma à travers la Tunisie. Nous affirmons donc que ce serait sortir de la voie suivie jusqu'ici, si, à l'occasion du renouvellement du service postal de la Corse, cette économie devait prévaloir.

« En dehors des considérations qui précèdent, il nous sera permis de dire qu'il y a ici plus qu'une question économique et commerciale, il y a une question politique dont on ne saurait méconnaître l'importance : l'Italie ne dissimule pas ses visées sur la Corse; dans ses écoles publiques, on enseigne que la Corse est une île italienne, qu'elle fait partie de l'archipel toscan, qu'elle doit un jour faire retour à la nation italienne. Le gouvernement italien, obéissant à ces sentiments, et dans le but de resserrer et de multiplier les relations de la Corse avec l'Italie, n'a pas hésité à imposer l'escale de Bastia aux vapeurs qui font le service postal de la Sardaigne. Et c'est en présence de ces aspirations qui s'affirment dans la presse italienne, et qui se sont même produites à la tribune du parlement de Rome, qu'on organiserait un service de communications entre le continent français et la Corse, dans des conditions à rendre évidemment plus difficiles nos relations avec la patrie française!

« Bien plus, si les principes arrêtés au sein de la sous-commission devaient l'emporter, ils auraient inévitablement pour conséquence de diriger à travers l'Italie le courant des voyageurs qui se rendent de Corse en France, et réciproquement; les rapports de la Corse avec l'Italie en seraient considérablement accrus.

« Aujourd'hui, les frais de voyage de Bastia à Paris, par Livourne, surpassent de 20 francs ceux qu'occasionne le trajet direct par Marseille. Que le gouvernement italien, aujourd'hui maître du réseau lombard, réduise d'un cinquième le prix des places pour les voyageurs venant de Corse, ainsi qu'il en a été question, et il y aura parité dans les frais de parcours sur les deux lignes, avec cet immense avantage pour la voie italienne qu'elle ne comporte que cinq heures de mer. Evidemment il y a un intérêt national, patriotique, à ce que ce courant de relations avec l'Italie ne soit pas développé au gré des aspirations italiennes. Le moyen assuré pour qu'il en fût ainsi, ce serait d'organiser le service postal entre la Corse et la France d'après les

principes qui semblent dominer au sein de la sous-commission et qui auraient pour conséquence de porter à vingt heures la durée de la traversée de mer.

« La chambre de commerce de Bastia, s'inspirant des sentiments de son patriotisme, autant que des intérêts dont elle a la défense, supplie le Gouvernement de concéder le nouveau service postal dans de telles conditions de rapidité et de confort, que nous soyons le plus possible rapprochés de la patrie française à laquelle nous rattache tout un passé de gloire et de malheurs, à laquelle nous sommes indissolublement unis. »

M. le président de la chambre de commerce m'écrivait, le 22 mai, une lettre dont je cite ce passage :

« La question de vitesse préoccupe au plus haut degré mes collègues, les commerçants de l'île, et en général l'unanimité de la population insulaire.

« L'adoption du minimum de 10 nœuds 5/10 serait un véritable mécompte.

« La certitude du monopole aux mains du nouvel adjudicataire nous fait craindre un service se conformant strictement aux obligations du traité; et l'on se demande s'il est possible que le Gouvernement de la République, qui, depuis plusieurs années, nous comble de bienfaits, veuille nous condamner pour douze ans à une vitesse moindre que celle que nous ont donnée jusqu'ici, grâce à la concurrence, les paquebots le *Paoli*, l'*Insulaire* et le *Comte Baciocchi*. »

A cette lettre était jointe une copie d'une délibération de la chambre de commerce de Bastia, dont je ne cite qu'un extrait :

« *Vitesse.* — Interprète du sentiment unanime des populations de la Corse, la chambre de commerce de Bastia supplie de plus fort M. le ministre des postes et des télégraphes, et MM. les membres de la commission parlementaire, d'élever à douze nœuds cinq dixièmes, ou à douze nœuds au moins, la vitesse moyenne des paquebots.

« Ils se permettent de faire respectueusement observer que, depuis quelques années, les vapeurs le *Paoli*, de la compagnie Fraissinet, l'*Insulaire* et le *Comte-Baciocchi*, de la compagnie Valery, ont fait la traversée de Marseille à Bastia avec des moyennes de plus de douze nœuds. Que ce dernier paquebot, récemment transformé et affecté à la ligne de Bastia, fournit une marche de près de quatorze nœuds; qu'en cet état, n'exiger du nouvel adjudicataire qu'une moyenne de dix nœuds cinq dixièmes, ce serait s'exposer, en cas de monopole, à avoir pendant les douze années de la durée du marché un service moins rapide, et dont les conditions sembleraient une protestation contre les progrès acquis de la science nautique.

« Au surplus, et sans que la chambre ait à revenir sur les considérations d'ordre économique et politique énumérées dans ses nombreuses délibérations antérieures, est-il juste, est-il équitable de constituer un service de douze années qui soit inférieur à ceux dont le cahier des charges de 1879 a doté les directs d'Algérie? »

D'autres délibérations sont intervenues sur cette question : elles émanent des divers conseils municipaux; elles sont absolument formulées dans les mêmes termes; je ne vous les lis pas, messieurs, pour ne pas abuser de vos moments.

Je vous le demande, messieurs, est-il possible de tenir un langage plus compétent, plus sage et plus patriotique.

De son côté, le conseil général de la Corse émettait un vœu très énergique pour

solliciter une vitesse plus grande que celle portée au projet de loi.

Les autorités locales ont fait aussi des rapports conformes aux désirs manifestés par les corps électifs.

Cette unanimité de vues, cette persistance à réclamer une amélioration vous démontre, messieurs, l'importance de la question. En effet, il s'agit de réduire de deux heures une traversée qui varie maintenant de douze heures à vingt heures, suivant le point de départ. Personne, même les vieux marins, ne sont insensibles à un pareil avantage.

Pourquoi M. le ministre des postes résiste-t-il à ces sollicitations répétées? Il craint qu'une vitesse supérieure à dix nœuds et demi n'éloigne de l'adjudication quelque compagnie maritime et que par le défaut de concurrence l'Etat ne soit exposé à payer une subvention trop élevée.

Mais l'honorable M. Cochery sait parfaitement que le crédit demandé à la Chambre, de 375,000 fr., pour subventionner le service de la Corse, sera suffisant, même pour onze nœuds et demi.

M. le ministre. Non, je ne sais pas.

M. Gavini. Or cette somme n'est point exigée pour rémunérer un parcours de 52 mille lieues marines, ce qui porte le prix de la lieue marine à 7 francs, tandis que le gouvernement italien paye 18 francs à la compagnie Rubattino et qu'aujourd'hui nous payons 11 francs à la compagnie Fraissinet.

J'ai eu l'honneur de proposer à l'honorable ministre des postes de procéder à l'adjudication de façon à accorder la concession non pas à la compagnie qui offrirait de se charger du service au prix le plus réduit, mais à celle qui prendrait l'engagement de fournir la plus grande vitesse sans dépasser le crédit de 375,000 francs.

Ce système a été adopté aux Etats-Unis et a produit les meilleurs résultats.

M. Cochery n'a point accepté cette proposition parce qu'il espère trouver des sous-missionnaires disposés à se contenter d'une subvention moindre de 375,000 francs.

Cela est possible, cela est même certain si vous conservez la vitesse de 10 nœuds et demi. Mais cette mesquine économie vous la feriez au détriment du commerce, au détriment des voyageurs qui seront condamnés pendant douze ans à n'avoir que de vieux bateaux, mal aménagés et mal entretenus.

Cette économie ne serait vraiment pas digne d'une grande nation comme la France. Il y a des dépenses qu'il faut savoir faire. Or celle que nous vous demandons sera fructueuse sans être exagérée.

En conséquence, nous espérons que vous voudrez bien adopter l'article additionnel que nous présentons. En élevant à 11 nœuds et demi la vitesse des paquebots, vous donnerez satisfaction à l'opinion publique, et vous aurez doté notre département. (Très bien! très bien sur divers bancs.)

M. le ministre. Je demande la parole.

Voix nombreuses. Ne parlez pas! Asses! Aux voix!

M. le président. Je mets aux voix l'article additionnel proposé par MM. Naquet, Gavini, Francisque Raymond, Bizarelli et Borriglione.

(L'article additionnel, mis aux voix, n'est pas adopté.)

Le projet de loi, dans son ensemble, est en suite mis aux voix et adopté.