

# A PROPOS DE M. SALOMON REINACH

M. Salomon Reinach nous écrit pour nous dire qu'il a vu M. Fabre Lely une seule fois, et qu'à ce moment-là il n'a pas prétendu exercer la moindre influence sur l'auteur. Il déclare également n'avoir pas fait entrer au Louvre la pseudo-déclaration de Sathapharès, qui fut acquiescée à l'unanimité, rappelle-t-il par une réunion de conservateurs de musées. « Je n'avais pas vu cet objet, dit-il, avant d'entrer en séance. »

Dont acte. Mais la chose prouve au moins que l'administration des musées acquiesce des objets d'art sans les avoir examinés avec beaucoup de soin.

Pour l'auteur, M. Reinach affirme l'avoir traité de déclarateur seulement à propos d'un passage où il lui paraît décevant. Mais le lecteur s'y trompe, et le terme de déclarateur semble une épithète appliquée en bloc à l'auteur.

En outre, nous n'expliquons avec plaisir des déclarations qui tendent à montrer que M. Salomon Reinach tient à ne pas être confondu avec les sectaires. D'ici

## Un incident scandaleux

Nous avons raconté hier la scandaleuse agression à l'égard de M. Mendel, dans les couloirs de la Chambre. M. Berteaux contre M. Mendel, chef-adjoint du cabinet du président du Conseil.

Voici quelques nouveaux détails : M. Berteaux, reconstruit inopinément M. Astier, député de l'Ardeche, l'aborda en ces termes :

— Il paraît que c'est toi qui as dénoncé Fabre et Jérôme Lévy à Clemenceau.

— Quelle infamie ! s'écria M. Astier. Qui fait courir de telles rumeurs ?

— C'est M. Mendel.

— Je vais en avoir le cœur net.

— M. Astier s'éloigna et revint peu après.

— Je viens, dit-il, de voir M. Mendel ; il m'a donné sa parole d'honneur que c'était faux.

— C'est trop fort ! s'écria M. Berteaux. Va donc le chercher.

— De nouveau M. Astier partit au devant de M. Mendel et l'introduisit quelques minutes plus tard dans le groupe qui entourait M. Berteaux, salle Casimir-Perier.

— Eh bien ! déclare M. Astier, voilà M. Mendel qui va répéter qu'il n'a jamais tenu sur moi la promesse qu'on lui a attribuée.

— En effet, dit M. Mendel, je vous donne ma parole que je n'ai jamais tenu ce propos.

— A ce moment, M. Berteaux intervint :

— Mais vous-même, dit-il, vous avez joué un rôle personnel dans la dégradation de MM. Lévy et Fabre ?

— C'est faux, répond M. Mendel.

— Eh bien ! fait M. Berteaux, vous avez un rude à culot ! Allez-vous-en ! Je ne veux pas vous voir autour de moi... Je ne veux pas être moqué... J'ai vu à dix pas de moi, et vous tenez à vos oripeaux... Ce disent, M. Berteaux avance sur M. Mendel. Celui-ci ne bouge pas ; mais comme M. Berteaux le repousse :

— Vous êtes un voyou, dit-il.

Berteaux poussa vivement alors M. Mendel sur une banquette et lui tira les oreilles, tandis que celui-ci lui lançait des coups de pied. Enfin, plusieurs députés présents séparèrent M. Berteaux et M. Mendel.

Plusieurs députés qui entouraient M. Berteaux déclarèrent à M. Mendel :

— Allez-vous-en, vous n'êtes pas ici chez vous.

— Un tel incident, a répondu M. Mendel, et c'est précisément pour cela qu'on n'aurait pas dû m'insulter.

Cette agression fut précédée et suivie de coups de plusieurs jours. C'est M. Clemenceau qui a vu atteindre M. Mendel à la tête et à la main. M. Mendel n'a été que la victime exploitée. Il est d'ailleurs aujourd'hui certain qu'il n'a pas dénoncé MM. Lévy et Fabre, que c'est Stanislas qui s'est plaint à son mari des propos tenus à sa table par ces deux individus.

Dès son retour au ministère de l'Intérieur, M. Mendel a mis M. Clemenceau au courant de l'agression dont il avait été l'objet de la part de M. Berteaux.

A ce récit, M. Clemenceau — qui, depuis quelques mois, est bruyamment le député de Seine-et-Oise — est entré dans une violente colère. Il a immédiatement laissé à son chef de cabinet toute latitude pour demander réparation.

Cependant, pour la forme, il fut décidé que M. Mendel déposerait une démission, et, par suite, le ministère de l'Intérieur communiquerait la note suivante :

« A la suite de l'incident qui s'est produit dans les couloirs de la Chambre, M. Mendel a donné sa démission de chef de cabinet du président du Conseil, afin de rétablir toute sa liberté d'action.

Dans la soirée, M. Mendel a adressé à M. Berteaux ses témoins : MM. Huart, trésorier-payeur général de la Marne et Étienne Chichet, publiciste.

Ajoutons que l'acte de M. Berteaux et les manœuvres combinées soulèvent dans le monde parlementaire une réprobation générale.

## ÉCHOS DU SÉNAT

LA LIQUIDATION DES CONGRÉGATIONS

La sous-Commission d'enquête s'est réunie, cette après-midi, sous la présidence de M. Savary.

Le président, qui avait été chargé d'examiner les documents transmis par la chancellerie sur les liquidations dont la vérifica-

## ÉCHOS DU SÉNAT

tion a été confiée à la sous-Commission, a exposé les conclusions de son étude sur ces dossiers qui n'ont aucun caractère d'importance à relever.

LA REVOLUTION DES BIENS ECCLÉSIASTIQUES

Les amendements

M. Le Breton, sénateur libéral de la Mayenne, a déposé un nouvel amendement qui aurait pour but de soumettre au droit commun toutes les actions en revendication, résolution ou révocation de legs et donations faites à des établissements ecclésiastiques. Cette disposition supprimerait les restrictions au droit de revendication apportées par l'article 1 et l'effet rétroactif qu'il comporte.

## ÉCHOS DU SÉNAT

LA LIQUIDATION DES CONGRÉGATIONS

La sous-Commission d'enquête s'est réunie, cette après-midi, sous la présidence de M. Savary.

Le président, qui avait été chargé d'examiner les documents transmis par la chancellerie sur les liquidations dont la vérifica-

## ÉCHOS DU SÉNAT

tion a été confiée à la sous-Commission, a exposé les conclusions de son étude sur ces dossiers qui n'ont aucun caractère d'importance à relever.

LA REVOLUTION DES BIENS ECCLÉSIASTIQUES

Les amendements

M. Le Breton, sénateur libéral de la Mayenne, a déposé un nouvel amendement qui aurait pour but de soumettre au droit commun toutes les actions en revendication, résolution ou révocation de legs et donations faites à des établissements ecclésiastiques. Cette disposition supprimerait les restrictions au droit de revendication apportées par l'article 1 et l'effet rétroactif qu'il comporte.

## ÉCHOS DU SÉNAT

LA LIQUIDATION DES CONGRÉGATIONS

La sous-Commission d'enquête s'est réunie, cette après-midi, sous la présidence de M. Savary.

Le président, qui avait été chargé d'examiner les documents transmis par la chancellerie sur les liquidations dont la vérifica-

## LA REVOLUTION DES BIENS ECCLÉSIASTIQUES

Les amendements

M. Le Breton, sénateur libéral de la Mayenne, a déposé un nouvel amendement qui aurait pour but de soumettre au droit commun toutes les actions en revendication, résolution ou révocation de legs et donations faites à des établissements ecclésiastiques. Cette disposition supprimerait les restrictions au droit de revendication apportées par l'article 1 et l'effet rétroactif qu'il comporte.

## CONSEIL DES MINISTRES

Les ministres et sous-secrétaires d'Etat se sont réunis ce matin, en Conseil, à l'Élysée, sous la présidence de M. Fallières.

M. Bouthou, ministre des Travaux publics, qui, comme on le sait, a été victime hier soir d'un accident d'automobile, n'assistait pas à la séance.

Le Conseil a été en grande partie consacré à l'examen des différentes questions inscrites à l'ordre du jour des deux Chambres.

Le ministre du Travail a fait part au Conseil de quelques propositions de loi en 1903, la Commission chargée d'examiner l'établissement et ultérieurement la révision des tarifs médicaux et pharmaceutiques applicables en matière d'accidents de travail, avait été convoquée l'effet d'étudier les modifications dont ces tarifs pourraient paraître susceptibles.

En raison de l'urgence pourvue depuis plus de deux ans, la Commission a été chargée de rechercher les moyens destinés à remédier sur certains points aux abus qui ont été signalés.

Le ministre du Travail a également fait part au Conseil de l'arrêté par lequel une Commission est chargée d'étudier les mesures à prendre pour atténuer les dommages résultant des crises économiques périodiques en ce qui concerne les travaux exécutés par les administrations publiques et pour leur compte.

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

## L'AUTONOMIE DES PORTS DE COMMERCE

De la Croix des Marins :

De toutes les causes, qui contribuent à accélérer la décadence de notre marine marchande, le mauvais outillage de nos principaux ports de commerce et leur incapacité à recevoir de grands navires sont les principales.

Avec le développement du tonnage des paquebots, cette incapacité va devenir de plus en plus grande, les bassins de nos ports n'ayant pas les dimensions nécessaires.

Les cales de radoub du Havre sont à peine suffisantes pour contenir un bateau comme la *Provence*, qui n'a que 192 mètres de long, comment fera-t-on, quand on voudra avoir des paquebots de 220 mètres comme les nouveaux cuirassés ?

Les ressources budgétaires sont insuffisantes pour faire les travaux indispensables à nos grands ports, parce que, par suite du scrutin d'arrondissement, la manne électorale doit se répartir sur 70 ports.

Et les quatre ou cinq grands ports, dont l'intérêt national exigerait le complet aménagement, voient s'éparpiller leurs ressources dans tous les petits ports électoraux.

En outre, les formalités administratives pour l'approbation des projets sont d'une longueur telle que lorsqu'elles sont terminées et que l'on peut commencer les travaux, on reconnaît qu'ils sont tout à fait insuffisants. Ainsi, il y a vingt-deux ans, on a reconnu que les bassins du Havre étaient incompatibles avec les besoins modernes. On a fait un projet qui a été étudié par l'administration et il a passé à la Chambre des députés. On a mis le temps normal pour l'examiner ; cela a duré sept ans.

De là, il est allé au Sénat, et alors on l'a examiné de nouveau, mais d'une façon telle qu'on l'a complètement déformé et transformé. Au bout de neuf ans, on n'était pas plus avancé.

On a enfin pu commencer les travaux. Ils devaient être terminés en 1902 ; ils ne l'ont pas été. En 1903, ils ne l'ont pas été non plus. Ni en 1904. Et en 1907, une fois terminés, on s'est aperçu que ces travaux seraient absolument insuffisants et ne répondraient pas aux besoins modernes.

Il est évident que si, au lieu de s'emparer de toutes les ressources des grands ports de commerce, l'Etat leur laissait la liberté d'en disposer au mieux de leur intérêt, ces ports pourraient être administrés eux-mêmes, ils se suffiraient largement et pourraient se mettre à la hauteur des ports étrangers tels que Liverpool, Anvers, Hambourg.

En 1908, le commerce extérieur de l'Angleterre, importation et exportation réunies, s'est élevé à 22 milliards et demi ; celui de l'Allemagne, à 17 milliards et demi ; celui des Etats-Unis, à 16 milliards. Le nôtre n'atteint que 10 milliards 273 millions. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils sont la preuve évidente de notre déchéance maritime et commerciale, à laquelle l'autonomie de nos grands ports pourrait remédier en partie.

La question a été assez longuement et minutieusement étudiée pour être enfin réso-

lue délégué à la Ligue maritime, et brillamment dirigés par son illustre président, l'amiral Gervais, vient de présenter un projet de proposition de loi que nous reproduisons ci-après, et qui nous semble devoir être pris en sérieuse considération.

E. O.

# AU MAROC

## Le départ de M. Regnault

Le président du Conseil a reçu ce matin à l'Élysée du général M. Regnault, ministre de France à Tanger.

M. Regnault doit quitter Paris ce soir pour se rendre à Tanger, où il rejoindra le général Lyautey dont le départ de Paris est fixé à lundi soir. De Tanger, M. Regnault ira à Casablanca. Lyautey ira tout d'abord à Casablanca.

Demain matin aura lieu au ministère de l'Intérieur une dernière conférence entre M. Clemenceau, M. Michon, M. Thomson et le général Picquart et à laquelle assistera le général Lyautey.

## Télégrammes officiels

Un télégramme du général d'Amade annonce que ses troupes campent à Sid-Hajaj, à 14 kilomètres de Casablanca, sur la route de Rabat.

L'état sanitaire est excellent.

Une dépêche du général d'Amade, datée de Sid-Hajaj, 6 mars, 7 heures du soir, annonce que les troupes ont été envoyées à Sid-Hajaj.

Des reconnaissances ont été effectuées de ce point sur le territoire des Zaidia. Aucun incident ne s'est produit.

L'état sanitaire est excellent.

Les différents engagements dont il a rendu compte antérieurement le général s'est notamment trouvé aux prises avec la mehalla de Kittani.

## Le paiement des équipages

Toulon, 6 mars. — La succursale de la Banque de France a l'honneur de faire délivrer au Casier 500 000 francs en billets et 100 000 francs en billets, destinés à assurer le paiement des équipages embarqués sur les bâtiments naviguant dans les eaux marocaines.

## Le mouvement des tribus

Aln-Sefra, 6 mars. — Le mouvement des tribus de l'extrême-Sud se précise. Des contingents nombreux se rassemblent à l'Ouest de la frontière, avec Ala-Sefra comme objectif principal.

Le général Bailloud, arrivé dans la place de l'autonomie, a inspecté activement les troupes de la garnison, qui seront renforcées par un bataillon de zouaves, une compagnie de tirailleurs, une compagnie du bataillon d'Afrique et un escadron de chasseurs.

Ce rapport est reçu l'ordre de se rendre immédiatement à l'Aln-Sefra.

L'autorisation d'envoyer d'autres forces a été demandée au gouvernement.

Le général Vigy se rend à Beni-Ounif et le général Bailloud à Bechar pour prendre toutes les dispositions nécessaires.

## Les renforts

Oran, 6 mars. — Le transport *Gironde*, qui devait partir pour Dakar afin de prendre des tirailleurs sénégalais, a reçu contre-ordre.

Il sera d'abord à Bizerte pour embarquer des troupes à destination de Casablanca.

## Communication de la note française à l'Allemagne

Berlin, 6 mars. — La Gazette de l'Allemagne du Nord écrit au sujet des affaires marocaines :

« La communication du gouvernement français au sujet de l'envoi imminent de renforts à Casablanca, a été faite aussi à Berlin, par l'ambassadeur de France. »

En recevant cette communication, l'Office des Affaires étrangères a exprimé à M. Cambon qu'il s'attendait à ce qu'on soit prêt d'envoyer de nouveaux renforts sensibles aux intérêts commerciaux de l'Allemagne, déjà fortement atteints par les mesures militaires prises jusqu'ici au Maroc.

M. Cambon a fait, au nom de son gouvernement, une promesse dans ce sens.

## Les funérailles du lieutenant Boulhaut

Le corps du lieutenant Pol Boulhaut arrivé à Paris dans la nuit de dimanche, a été inhumé hier, lundi 5 mars, à la gare de la gare de Lyon. Le service religieux a eu lieu à 10 heures à Notre-Dame de Lourdes, inhumation au cimetière du Nord (Montmartre).

Il ne sera envoyé aucun faire-part, le présent avis en tient lieu.

## LE CONGRÈS DU « SILLON »

La Semaine religieuse de Saint-Dié publie cet avis de Mgr Foucault :

« Maintenant des sympathies que j'ai témoignées, à Epinal même, pour le Sillon, j'ai demandé à la section épiscopale de remettre sine die la réunion d'un Congrès le Sillon. C'est de ma part, dans les circonstances actuelles, un acte de prudence et une nouvelle preuve d'intérêt. »

L'après-midi, les journaux que le Congrès eût lieu le dimanche 15 mars.

Je tiens à distinguer entre le soufflé général qui anime les sillonnistes et les occupants, pour le moment, de ce Congrès, le Sillon. Sur ce second point, j'ai le devoir et le regret d'avoir à formuler les réserves les plus pressées.

C'est pourquoi je tiens à indiquer que j'ai pris les décisions suivantes :

1° Il est interdit à tout prêtre de moi d'écouter de prendre part, soit directement, soit

## LE CONGRÈS DU « SILLON »

La Semaine religieuse de Saint-Dié publie cet avis de Mgr Foucault :

« Maintenant des sympathies que j'ai témoignées, à Epinal même, pour le Sillon, j'ai demandé à la section épiscopale de remettre sine die la réunion d'un Congrès le Sillon. C'est de ma part, dans les circonstances actuelles, un acte de prudence et une nouvelle preuve d'intérêt. »

L'après-midi, les journaux que le Congrès eût lieu le dimanche 15 mars.

Je tiens à distinguer entre le soufflé général qui anime les sillonnistes et les occupants, pour le moment, de ce Congrès, le Sillon. Sur ce second point, j'ai le devoir et le regret d'avoir à formuler les réserves les plus pressées.

C'est pourquoi je tiens à indiquer que j'ai pris les décisions suivantes :

1° Il est interdit à tout prêtre de moi d'écouter de prendre part, soit directement, soit

## LE CONGRÈS DU « SILLON »

La Semaine religieuse de Saint-Dié publie cet avis de Mgr Foucault :

« Maintenant des sympathies que j'ai témoignées, à Epinal même, pour le Sillon, j'ai demandé à la section épiscopale de remettre sine die la réunion d'un Congrès le Sillon. C'est de ma part, dans les circonstances actuelles, un acte de prudence et une nouvelle preuve d'intérêt. »

L'après-midi, les journaux que le Congrès eût lieu le dimanche 15 mars.

Je tiens à distinguer entre le soufflé général qui anime les sillonnistes et les occupants, pour le moment, de ce Congrès, le Sillon. Sur ce second point, j'ai le devoir et le regret d'avoir à formuler les réserves les plus pressées.

C'est pourquoi je tiens à indiquer que j'ai pris les décisions suivantes :

1° Il est interdit à tout prêtre de moi d'écouter de prendre part, soit directement, soit

## Anatole France & l'Institut

M. Luchaire a donné lecture d'une étude critique qu'il a consacrée à l'historien de Jeanne d'Arc publiée par M. Anatole France.

Il a critiqué notamment la préface de l'auteur et regretté que M. Anatole France ne soit pas resté entièrement confiné dans les attributions de l'historien et qu'il ait cru nécessaire d'y développer ses propres conceptions sur la patrie, l'internationalisme et le capitalisme.

## Le transfert de Zola au Panthéon

La Commission du budget, saisie d'une demande de crédit de 35 000 francs pour le transfert de Zola au Panthéon, a donné un avis favorable.

Le programme de la cérémonie est arrêté en ses grandes lignes. Le voici :

« La veille au soir, à 5 heures, le cercueil d'Emile Zola sera transporté du cimetière Montmartre au Panthéon. Il sera reçu, à son arrivée, par la famille, le ministre de l'Instruction publique, et quelques amis personnels. »

Le lendemain, à 10 heures, le président de la République sera reçu solennellement à la porte du Panthéon par le ministre de l'Instruction publique, et les services militaires, placés extérieurement toutour du cercueil, reprendront les chœurs du Conservatoire, placés à l'intérieur.

Un seul discours, que prononcera sans doute M. Doumergue.

Le cercueil restera ensuite au centre de la nef, les portes seront ouvertes et les troupes défilent sur la place du Panthéon. Ainsi que lors de la cérémonie Berthelot, la garnison de Paris tout entière sera présente à ce défilé.

Le monument sera tendu de jaune avec draps.

Pourquoi, de jans ?

## LES BRETONS DE COURRIÈRES

Nous avons déjà signalé la première étape de la douleuruse odyssée des pêcheurs bretons et ouvriers des usines de pêche qui, terrifiés par la disparition du poisson, avaient accepté les offres d'agents de recrutement pour les mines du Pas-de-Calais en juillet et août 1907.

Ces braves gens, la plupart chargés de nombreuses familles, étaient partis au nombre de 2 000 pour Courrières, résolus à demander au travail souterrain des mines le pain que le rude labeur de la mer ne pouvait plus leur fournir.

Lamentable odyssée s'il en fut jamais, et dont la Paroisse bretonne de Paris nous apporte les nouveaux échos.

Dès leur arrivée à Courrières, les avantages qu'on leur avait annoncés avant leur départ de Bretagne étaient oubliés ; ils n'avaient guère fait que changer de misère.

Après avoir luté avec l'énergie persévérante de leur race, ces malheureux, à bout de forces, réclament enfin, en masse, la réhabilitation de leur contrat et leur rapatriement en Bretagne.

Cédons leur la parole à l'Humanité :

« Les Compagnies s'y refusent et, comme ils insistent, elles les adressent au préfet du département. Par les soins de ce dernier, les cinquante d'entre eux obtiennent leur billet de retour. Quant aux autres, ils furent invités à se débrouiller tout seuls. On aurait pu se conce