

(1877, in-12); la Route de l'Abime (1877, in-12); et les Causes sacrées (1877, in-12); la Cloître rouge (1877, in-12); la Foi jurée (1877, in-12); les Héritiers (1877, in-12); le Mariage de l'Éphratim (1877, in-12); la Maison de Sabat (1877, in-12); le Marquis de Pontalce (1877, in-12); l'Aboyeuse (1878, in-12); Cours vaillants; Nouvelles historiques (1876, in-12); la Consécration (1878, in-12); la Fille sauvage (1878, in-12); Légendes de la Vierge de marbre (1878, in-12); Poèmes populaires (1878, in-12); Voyage autour de soi-même (1878, in-12); Tome (1879, in-12); les Robinsons de Paris (1879, in-12); la Péruvienne (1879, in-12); les Petits (1879, in-12); le Château des abîmes (1879, in-12); les Aventures de Martin Tramp (1879, in-80); la Demoiselle du pavé (1876, in-8); l'Enfant maudit (1879, in-12); la Fille du roi Dagobert (1879, in-12); le Gouffre (1879, in-12); Madame de Robur (1879, in-12); les Naufrages (1879, in-12); les Victimes (1880, in-12); les Voyages du Camédas (1880, in-12); le Procès de la Reine (1880, in-12); les Crimes de la plume (1880, in-12); Une erreur judiciaire (1880, in-12); la Grande et petite amie (1880, in-12); les Mystères de Catherine (1881, in-12); Divorcés (1881, in-12); le Mariage d'un père (1881, in-12); le Mont de ses trépassés (1881, in-12); le Naufrage de l'Albatros (1882, in-12); le Capitaine (1882, in-12); Jean Canada (1882, in-12); Une erreur fatale (1882, in-12); les Dupes (1882, in-12); les Drames de l'argent (1882, in-12); l'Élixir du tombeau (1882, in-12); L'Épave (1882, in-12); la Grande Lilloise (1883, in-12); les Mystères de Jumièges (1883, in-12); le Serment du corsaire (1884, in-12); la Chambre n° 7 (1884, in-12); les Mirages d'or (1884, in-12); Histoires charnelles (1884, in-12); Les Étranges sauvages (1885, in-12); la Main malheureuse (1885, in-12); le Val perdu (1885, in-12); le Continuant (1885, in-12).

NAVIGATEURS (Archipel des), ou Iles SAMOA, groupe d'îles de l'Océan Pacifique austral, au nord-est des Iles Fidji et Tonga, entre 13° 35' et 30' de lat. S. et entre 172° 15' et 179° 45' de long. O. Cet archipel comprend quatorze îles; les principales, orientées du N.-O. au S.-E., sont : Savaii, la plus grande, de 600 kilomètres de long, qui offre de nombreux petits ports et renferme un massif montagneux, haut de 1.070 mètres; Opuolou, dont les extrémités se prolongent dans les îlots et dans les côtes; et également plusieurs baies; Toutouïla, au littoral plus fortement découpé, où se présente le meilleur port de ces parages, Pongo-Pongo; l'Île du Taou, l'île la plus orientale, voisine d'un volcan sous-marin. La superficie de l'archipel est évaluée à 2.787 kilom. carrés et la population à 36.800 hab. Trois cents étrangers, Européens et Américains, s'y sont établis. Les habitants, de race polynésienne, professent, nominale, le moins, le christianisme. Quant au gouvernement, prétendu représentatif, il n'a été jusqu'à la conférence de Berlin (1889) qu'un protectorat tardif, exercé par le consul d'Allemagne et tempéré par l'opposition des consuls américains et britannique.

En 1878, le roi des Samoa, Malintou, conclut avec les États-Unis un traité d'amitié et de commerce, qui cédait aux Américains le port de Pongo-Pongo. L'année suivante, (14 janvier et 28 août), des traités analogues furent conclus avec l'Allemagne et l'Angleterre; en outre, une convention du 2 septembre plaça le district et la ville d'Apia, principal port d'Opuolou, sous la tutelle d'une municipalité. Le 16 décembre, on trouva les consuls de ces trois puissances. Mais, antérieurement à ces diverses stipulations, le commerce de l'archipel avait été monopolisé par la maison Godefroy, de Hambourg, qui avait 80 billons dans de vastes plantations et des factoreries; le copra, le coco et le coton étaient devenus, pour le négoce allemand une source fructueuse de revenus. Toutefois la maison Godefroy, qui avait entrepris sur une trop vaste échelle des opérations agricoles d'un rendement aléatoire et qui se trouvait détreinée de trois millions envers la banque Baring, de Londres, tomba en déconfiture en 1880; mais la suite de ses affaires fut prise par la « Société commerciale allemande », constituée avec l'appui du gouvernement impérial. Tel était le modus vivendi dans l'archipel quand l'Allemagne, en 1884 conclut, avec le roi de Samoa un traité qui lui garantissait la prépondérance politique. Cet acte léonin ne fut pas pour le but de ramener un régime démocratique sur les îles, mais de lever une protestation anodine. Mais des troubles intérieurs mirent bientôt sur un pied d'hostilité les consuls d'Angleterre et des États-Unis; la suite de ces incidents allemands par deux chefs, le roi Malietoa, et le vice-roi, Tamasese; le premier de ces chefs, bien que reconnu seul souverain par l'Allemagne, refusa de souscrire à de nouvelles exigences, dénonça l'ancien traité et arbora le pavillon américain. En septembre 1887, l'escadre allemande opéra un débarquement, et mettant à profit de précédentes violences exercées sur les côtes, les allemands, une insulte soi-disant faite à l'empereur, enleva le roi Malietoa (soit), qu'elle promena pendant de deux ans à Wilhelmshaven, à Cameroun et aux Marshall. Peu après, le gouvernement de l'Allemagne, Tamasese, est pour antagoniste un chef redoutable, Mataafa, qui

défia les troupes de son compétiteur, et qui de plus indiqua des pertes graves à la marine impériale (octobre 1888). L'Allemagne, dont les agents, trop zélés, furent désavoués par M. de Bismarck, du moins pour la forme, envoya des renforts dans les eaux de l'archipel; mais, en mars 1889, survint le terrible ouragan qui causa la perte de trois navires de l'escadre. D'autre part, les États-Unis manifestaient un vif mécontentement des prétentions au protectorat exclusif que révélaient les actes paternels ou occultes des agents de l'Allemagne. Dans ces circonstances difficiles, M. de Bismarck se sentit tout à coup des entrailles de père pour Malietoa, le roi déporté, qui fit sa soumission à l'empereur allemand; et de plus, il proposa aux puissances intéressées d'attribuer le règlement des affaires des Samoa à une conférence, qui s'est tenue en effet à Berlin (30 avril — 8 juin 1889). La solution définitive comporte les stipulations suivantes: Abandon de Tamasese par l'Allemagne; retour au statu quo ante; un conseil ou ministère formé des délégués des trois puissances; droit à un port ou station navale pour chacune d'elles. Mais un tel régime n'est-il durable?

NAVIGATION s. f. — Encycl. Législ. et Statist. Navigation fluviale ou intérieure. La loi des finances du 21 décembre 1879 a supprimé les droits de navigation intérieurs qui avaient été établis en 1815. En accordant cette immunité à la batellerie, le législateur a été pour but d'amener par la concurrence une réduction dans les tarifs de transport par les chemins de fer. De 1815 à 1888, la dépense occasionnée à l'État par la construction des canaux et l'aménagement des rivières navigables s'est élevée à 1.425.000 francs. Comme on a dû, pour se procurer de telles ressources, recourir à des emprunts, la somme à payer chaque année pour cet objet est de 57 millions. D'autre part, les canaux et rivières coûtent annuellement de 14 à 15 millions pour frais d'entretien, de gardiennage, etc., soit en tout 78 ou 79 millions par an. Le nombre des tonnes kilométriques transportées en 1887 par les voies d'eau a été de 520 millions. Ce tonnage a suivi une progression constante de 1848 à 1887. Le trajet moyen d'une tonne par voie d'eau est actuellement de 133 kilomètres.

Pour permettre de juger des effets du développement des canaux et rivières, la loi du 19 février 1880 et le décret du 17 novembre 1880 ont donné à l'administration les moyens de réunir les éléments nécessaires à établir la statistique de la navigation fluviale et le mouvement du commerce intérieur par cette voie. Aux termes de cette loi et de ce décret, les propriétaires et patrons doivent faire jurer leurs bateaux, même à vauvent, dans des bureaux désignés à cet effet, et déclarer à chacun de leurs voyages le poids, le nature des marchandises transportées, ainsi que leur point de départ et leur lieu de destination. Les conventions à ces dispositions sont assimilées aux contraventions en matière de grande voirie et punies des mêmes peines. Les agents des ponts et chaussées, écluseurs, gardes de navigation, employés des contributions et des douanes ont mission de constater les contraventions. Les entreprises qui ont le port de ces voyageurs sont tenues de remettre chaque trimestre, à l'administration, les résultats de leur exploitation en ce qui concerne le nombre des voyageurs transportés et les distances parcourues.

Mouvement de la navigation intérieure. La loi du 5 avril 1879, qui régit notre système de navigation intérieure, décompose comme il suit le réseau des voies navigables françaises :

Table with 2 columns: Type of waterway and Length in kilometers. Rows include: Fleuves et rivières navigables (8,151 km), Voies flottables (2,486 km), Canaux (4,718 km), Ensemble (15,355 km).

Cet chiffre total comprend : Voies isolées, 1.800 Voies reliées au réseau général 13.000 La profondeur d'eau varie dans une large mesure, notamment sur les rivières non canalisées. A ne considérer que les rivières classées dans le réseau principal, la profondeur d'eau s'abaisse parfois au-dessous d'un mètre. En temps normal, elle oscille actuellement entre 1m,50 et 2 mètres. Les travaux de canalisation prescrits par la loi du 5 avril 1879 ont pour but de ramener un régime uniforme aux voies principales à un mouillage constant de 2 mètres. Pour la Seine, le mouillage a été porté à 3m,20 entre Paris et Rouen. Sur ces voies classées dans les lignes secondaires, les écartes sont encore plus considérables. Dans la Loire, par exemple, le mouillage, en plusieurs endroits s'abaisse à moins de 0m,50. Le mouillage des canaux, qui, d'ailleurs, n'est pas soumise aux influences des crues et des sécheresses, présente plus de régularité. Il oscille entre 1m,50 et 2 mètres. Pour les voies principales, la loi du 5 avril 1879 leur assure cette dernière profondeur. Les écartes sont dans leurs dimensions des différences très considérables. Celle de Bougival, par exemple, qui permet le passage simultané de six péchies et de huit chalandis, a 20 mètres de long sur 17 mètres de large. Sur la haute Seine, la plupart des écluses ont 180 mètres

de long sur 12 de large. Sur le canal du Centre, les écluses, au contraire, ne présentent que 30 mètres de longueur sur 20,20 de large. Sans doute, pour ce qui est de la largeur, ce n'est pas la loi du 5 août 1879, afin de favoriser les mouvements de la batellerie et assurer l'unité des types, fixe à 32m,50 le maximum de leur longueur. Le nombre des écluses actuellement en exploitation s'élève pour les canaux à 1.811, pour les rivières à 458.

Pour les rivières on a dépensé jusqu'en 1883 480.000.000 de francs. Pour être évitées, les entrées des canaux et des rivières sont loin d'être inutilités. Si, d'une façon générale, le transport des marchandises s'est déplacé pour aller principalement vers les voies rapides, c'est à-dire les chemins de fer, les voies navigables ne sont pas mortes pour cela. Depuis 1860, on peut même dire qu'elles sont demeurées presque stationnaires, perdant un côté ce qu'elles gagnaient d'un autre. On peut même affirmer qu'elles ne tarderont pas à prendre un nouvel essor lorsque les effets de la loi du 5 avril 1879 se seront fait sentir. Le tonnage absolu correspond à un nombre de tonnes effectives qui ont circulé sur un cours d'eau, abstraction faite du parcours qu'elles ont effectué. Le tonnage kilométrique, c'est-à-dire les mètres parcourus par chaque tonne, est le produit des tonnes embarquées par le nombre de kilomètres parcourus; ainsi, dans le tonnage kilométrique, une tonne qui franchi 20 kilom. équivaut à 20 tonnes ayant franchi un kilom. Le tonnage moyen est le tonnage ramené à distance entière. Pour l'obtention, on divise le tonnage kilométrique par le nombre de kilomètres parcourus. L'importance considérable prise par ce port ne date que d'une trentaine d'années.

En 1837, on construisit à Saint-Nazaire un vaste bassin à flot de 10 hectares de superficie, compris entre le bord de la Loire et la ville; il communiquait avec la Loire par un chenal de 20 mètres de largeur. Ce chenal, qui a une largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur pour l'entrée des grands navires et surtout des paquebots transatlantiques, l'autre de 15 mètres qui sert couramment. Ce bassin était à peine achevé qu'il devint insuffisant, aussi l'administration redigea-t-elle un avant-projet pour le creusement du bassin actuel. Ce projet fut approuvé en 1860 et la construction de ses diverses parties se fit progressivement. On exécuta d'abord l'écluse de 218 mètres de longueur et de 25 mètres de largeur qui devait servir à faire communiquer l'ancien bassin avec le nouveau. La Compagnie transatlantique ayant établi ses ateliers de réparations sur l'un des côtés du bassin, on dut transformer en 1871 l'écluse en deux écluses, l'une de 25 mètres de largeur