

COMMISSION chargée de l'examen du projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, autorisant le Ministre de la Marine et des Colonies à entreprendre dans les ports militaires des travaux d'amélioration dont la dépense est évaluée à 67.900.000 francs. (N° 28, session 1889.)

Nommée le 11 février 1889.

MM.

1<sup>er</sup> BUREAU : LOUBET.

2<sup>e</sup> — ERNEST BOULANGER.

3<sup>e</sup> — LALANNE.

4<sup>e</sup> — LE GUEN.

5<sup>e</sup> — BARBEY.

6<sup>e</sup> — AMIRAL PEYRON.

7<sup>e</sup> — ÉMILE LENOEL.

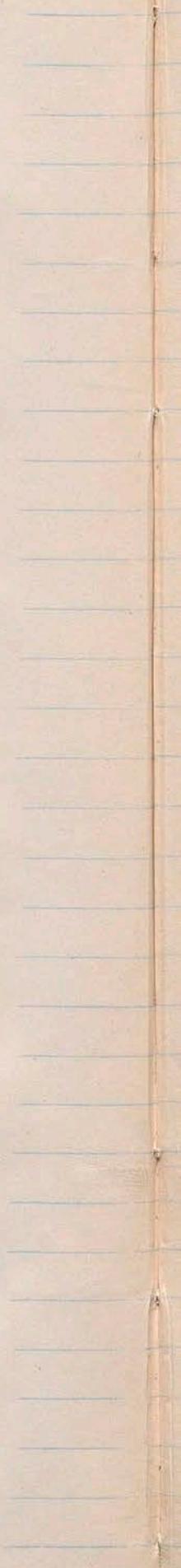
8<sup>e</sup> — GÉNÉRAL GRÉVY.

9<sup>e</sup> — ~~AMIRAL JAURÈS~~

*Secrétaire*

*Président*

*Georges Mévelin*



A

Séance du 13 février 1889

La Commission nommée pour l'examen des projets relatifs à des travaux dans les ports maritimes s'est réunie dans le local du 3<sup>e</sup> Bureau.

M. l'Amiral Jaurès est élu Président.

M. Guib. Loubet secrétaire.

Compte rendu des discussions dans chaque Bureau.

1. Bureau. M. Guib. Loubet dit qu'il a été nommé sans avoir sollicité et honneur et sans discussion. Il pense que les travaux proposés ne peuvent pas être exécutés, car il ne serait pas de nature à défendre le port, nécessiterait un très long temps pour l'exécution. Il faut faire autre chose.
2. Bureau M. Boulanger. A été nommé sans avoir sollicité. Il est convaincu que le projet ne peut être accepté, il ne répond pas aux besoins réels; nécessiterait un très long délai d'exécution. Il y a bien de faire dans un nouveau projet. Il est hostile à l'ouverture d'un nouveau budget extraordinaire de la Marine.
3. M. Lohereau. est d'avis qu'il y a lieu d'adopter un projet plus restreint relevant à une disposition de deux millions environ.
4. M. Le Guen. dit que le Comité de la Marine ont demandé l'exécution de ce projet. Dans le Bureau un membre a demandé de voter une somme de 12 millions de dépenses. Un autre membre a dit qu'il fallait se préoccuper de la défense d'autres points, spécialement de la Côte de la Corse. D'autres membres ont fait observer qu'il y avait nécessité d'arriver à régler les projets, à cette occasion, avant un départ trop considérable.

Un autre membre a fait observer qu'il faudrait  
profonder non seulement Cherbourg mais tout  
le littoral voisin.

Un autre membre a manifesté le vœu que la  
construction de digues pérennes ne produisît une  
modification au régime des eaux et des courants.

S. Bureau à Barbey.

C. Bureau. Le Ministreignon dit qu'il a étudié la question  
comme chef d'Etat-major de la Marine et de la Marine  
plus comme ministre. Il pense que ce qui pourrait  
se faire utilement il y a quelques années ne devrait  
pas l'être utilement aujourd'hui.

Il pense que l'exécution des travaux au lieu de  
créer de vifs courants très violents.

La Commission mixte pour le Radeau de l'Amiral  
Gueydon avait repoussé le projet, elle avait  
conclu à l'exécution d'autres travaux moins  
coûteux. D'autre part, il faudrait s'enfermer  
pour exécuter les travaux. Le Ministreignon  
pense qu'il vaut mieux faire le projet réduit  
qui coûte seulement 12 millions. projet  
à la Chambre par M. le Comte de Dorian.

J. Bureau. M. Levesque dans le J. Bureau et Charles  
Terry a combattu le projet de l'Institut  
français par conséquent un peu surprenant. Il  
faudrait un long délai d'exécution et enfin  
la dépense est excessive.

M. Levesque a répondu que c'était un projet  
de Gouvernement. Déjà aucun précédent remontait  
à 1841 ou 1842. M. Levesque a rappelé que  
depuis très longtemps on venait à la rescousse

De former la rade de Charbourg. Il a fait remarquer  
que les Courtes d'Armement et des Travaux avaient  
approuvé le projet à l'unanimité.

M. Leavel dit qu'il fait sans doute argument de  
l'absence des vaisseaux, mais qu'il fallait attendre  
protéger les vaisseaux que nous pourrions diriger.  
La rade de Charbourg et la port sont les seuls dans  
les quels les navires peuvent entrer sans cesse et tout  
temps.

Le Bureau a élu M. Leavel pour le voir venir et  
demander à M. Charles Ferry.

M. Bureau à M. le General Grevy. Un membre a dit qu'il  
fallait plutôt consacrer le somme dont il s'agit  
à la construction de cuirassés que de faire des navires  
propres. M. le General Grevy a répondu qu'il  
fallait pour la question être mieux, il lui paraissait  
difficile que les ports maritimes, en développant  
la vicinité qui a inspiré les projets de l'Amiral.  
Il est donc d'avis qu'il y a lieu de faire quelque  
chose, sans à examiner s'il n'y a pas possibilité  
d'adhérer au projet.

M. Bureau à M. l'Amiral Jamais dit que son premier sentiment  
était qu'il fallait faire des navires plutôt que des  
dégâts et des travaux de protection. Il était  
dit, il préoccupe de cette idée qu'il fallait presser  
l'offensive et non la défensive. L'Amiral  
pensait qu'il fallait augmenter nos forces, non pas  
dans le Manche pour s'être par une force alléguée.  
Un projet en a défend pour une de fortifier, mais  
avec les armées en campagne, de même pour  
la Marine, c'est la flotte qu'il faut développer  
plutôt que les ports.

4  
Dans l'état de nos travaux et sans faire appel  
l'indispensable, on le quitte l'indispensable est  
l'exécution de travaux et sans attendre pour  
les travaux qui sont simplement utiles.

Les travaux, ils sont arriérés, au moment des  
courants qui rendent impraticable le port de  
Cherbourg. Le commerce ne peut plus  
se servir de port.

Si on fait quelque chose et sans se borner à  
un simple arrêtement qui garantit contre  
les torpilles. Il ne faut pas d'ailleurs s'exposer  
le danger des torpilles.

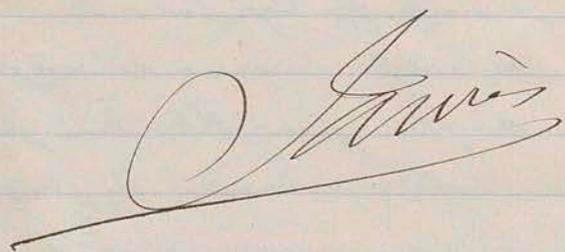
Les travaux sont exécutés, une fois faite Cherbourg  
on ne peut défendre que les places soient prises  
ou non le bombardement pourra toujours  
être opéré. Il faut faire l'indispensable  
mais rien de plus.

M. Lalanne fait remarquer qu'il est  
très dangereux de <sup>faire</sup> modifier les travaux dont la  
nature est de modifier le régime de l'eau.  
Il cite à l'appui ce qui s'est passé à  
S. Malo.

La prochaine séance est fixée à samedi  
La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire.



~~Le Secrétaire~~

M<sup>e</sup> Talon<sup>ne</sup> <sup>dit</sup> qu'il parait impossible de prendre des  
 résolutions ~~seulement~~ après avoir <sup>l'ait</sup> examiné les documents techniques propres  
 à éclairer la commission. — Mais tout d'abord il lui parait que  
 les prolongement de la digue sont impossibles sans des dépenses énormes de  
 population avec les résultats à obtenir. — On s'exposant à des inconvénients  
 de toute nature dans les passes.

M<sup>e</sup> le Général Gray donne l'avis de conseil de trouver  
 que la Mer et du conseil de l'union en juin 1888. Ils ont  
 mis l'avis qu'il y avait lieu de retrécir les passes de Cherbourg  
 au moyen de prolongement de digues et ils l'ont émis à l'unanimité  
 au point de vue technique la commission est devenue avec elle par  
 une opinion émise par les hommes les plus illustres et les plus compétents.  
 D'après M<sup>e</sup> Gray les conseils ne seraient pas argués, ou modifiés  
 par les travaux projetés.

M<sup>e</sup> Talon<sup>ne</sup> croit que le projet n'est pas réalisable par la  
 moyen de digues.

M<sup>e</sup> le Général Gray croit qu'il faut faire un travail  
 dans les deux cas et non en un seul. — La politique ne permet pas  
 de mettre si long-temps à ~~fin~~ <sup>l'œuvre</sup> le port de Cherbourg.

M<sup>e</sup> le Nôtre fait observer que les constructions  
 nouvelles ne modifieront pas d'une façon sensible la force et la direction  
 des courants actuels.

M<sup>e</sup> le Président met aux voix la question de savoir si  
 l'on doit ~~établir des digues~~ <sup>faire la route</sup> entre l'île Pelée et la base de la Pointe  
 Chasagnac + la terre en dedans du Fort de la Querneville.

à l'unanimité la commission ripend. —

6  
Le Président demande s'il y a lieu de retrécir les passes de l'Est  
ou de l'Ouest - La commission ripond oui ; à l'unanimité

Il est décidé qu'on entendra le Ministre  
de la Marine et des colonies sur les moyens de retrécir les passes  
et sur les propositions qui devront avoir été retrécir

La Commission décide d'entendre le ministre de la Marine sur les  
points qu'elle a posés, provisoirement écarter et elle s'ajourne jusqu'à  
la nouvelle Convocation dont le Président déterminera le jour

Le Président

Le Secrétaire

*[Signature]*

Séance du 28 Février

La séance est ouverte à 2<sup>h</sup> 1/2

Monsieur l'amiral Segrès est nommé  
président en remplacement de l'amiral Jaurès, ministre  
de la Marine

La Commission décide d'entendre monsieur le  
Ministre de la Marine

Le Président

Le Secrétaire Jaze

*[Signature]*

*[Signature]*  
Jaze

7

Séance du 9 Mars

La séance est ouverte à 1<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> sous la présidence  
de monsieur l'amiral Segrain

Monsieur l'amiral Jaurès, ministre de la Marine  
est introduit.

Le ministre de la Marine rappelle que précédemment  
la commission avait décidé qu'il y avait lieu de fermer  
la rade de Cherbourg et de rétrécir les passes.

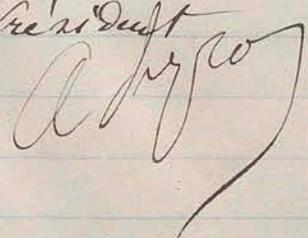
Des études ont été faites dans ce sens. On a cherché  
ce qu'il y avait à faire pour arriver le plus promptement  
possible, en faisant le strict nécessaire et avec le moins  
de frais.

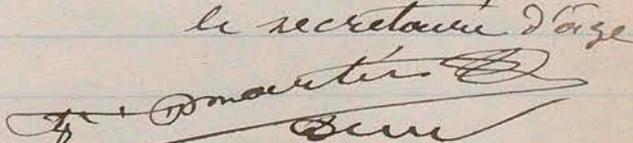
Du côté Est on réunirait l'île Selée à la côte au moyen  
d'un eurochement. La durée du travail serait de 3 années,  
et la dépense de 3 millions.

Du côté Ouest on ferait une jetée pleine qui comprendrait  
le fort Chavagnac jusqu'à la côte et se prolongerait au  
moyen d'une estacade, jusqu'à la passe. La jetée pleine  
entraînerait une dépense de 11 millions et le travail durerait  
5 ans. Les 600 mètres d'estacade coûteraient 6 millions.

Le dragage entraînerait une dépense de 5 millions.

Monsieur Bernard inspecteur général des travaux hydrauliques  
de la Marine, vint après monsieur le ministre de la Marine  
appeler à la chambre et donna un certain nombre de  
renseignements à la Commission. Monsieur le Président lui  
demanda de vouloir bien résumer ces renseignements dans  
une note écrite. — La séance est levée à 2<sup>h</sup> 15<sup>m</sup>

Le Président  


Le secrétaire d'ordre  
  
Barré

Séance du 13 Mars 1889.

Présence de Monsieur l'Amiral Seyron.  
Monsieur Salame et Georges Martin s'étaient de nouveau  
amistés à la séance.

M. le Ministre a adressé un vote dont le Président  
Donne connaissance à la Commission. Elle comprend  
un nouveau programme. 1. de l'île de la Réunion à la terre  
ou point de départ dont le prix serait de 3 millions.  
2. un digue projeté jusqu'à Clewague. 11 millions.  
3. Deux estacades. Le plan coût. 3.200.000.  
4. Le plan de l'Est serait réduit par une  
estacade du côté de

Hôtel de la Digue. 20 millions.  
Tous les travaux seraient terminés en 1893.

Le projet valait une somme de 17 millions  
mais le Ministre proposait d'affecter 8 millions  
pour les dragages de port. Cette somme  
n'étant pas prévue dans le premier projet.

M. l'Amiral Seyron dit que le projet nouveau  
lui paraît meilleur que le premier. Il accepte  
aussi le projet des bouées blanches et du fort de  
Clewague s'élevant à 8 millions 150 mille francs.

M. Lenoël dit que l'ingénieur général a déclaré  
qu'il avait renoncé au système des estacades  
et des pylônes, à cause du défaut de solidité et  
de durée. Si cela est vrai, il faut remarquer  
que le nouveau projet revient sur cette dernière.

M. Le Guen dit qu'il faudrait être renseigné par  
les hommes compétents sur la solidité des estacades.

M. le Général Grevy déclare qu'il est partisan de  
la construction de digues parementées en pierres  
; dépenses d'un grand établissement d'estacades.

D'ailleurs ajoutés il le dépenses d'entretien des estacades  
seront considérables. Si l'on veut peut en sacrifiant  
un bâtiment faire un passage. Le projet de digue  
pour assés de sécurité.

M. Barbey pense que entre l'île de la Réunion  
il est nécessaire d'établir un enrochement, en la rade  
de Charbonny et ouverte de tous les côtés. Si on  
bouche cette vaste baie entre la terre et l'île de la Réunion.  
C'est un travail très utile qui donnera la sécurité  
de ce côté - contre le passage des torpillons qui  
se dissimulent du côté de la terre.

M. Boulanger dit que il veut par icelle  
sur l'utilité des travaux.

M. Lemoine dit que sur ce point, entre l'île de la Réunion  
et la côte tout le monde est d'accord. pour les  
travaux comme l'indispensable en travail.

La Commission est davis qu'on doit consacrer  
les travaux pour dépenses de 3,000,000. entre  
l'île de la Réunion et la terre.

2<sup>e</sup> question - Digue pour l'Etat de  
l'Océan.

M. Barbey dit que les estacades ont  
Le projet nouveau comporte une digue  
de 11 millions pour faire une digue entre la  
fort de Charbonny et Quinquerville.

M. le Général Grey est davis de faire la  
digue.

M. Barbey pense que les enrochements de  
l'île de la Réunion suffit. car en moment tous  
les pentes sont en travaux plusieurs que  
des travaux de digues.

M. l'Amiral Legrand est davis de continuer  
cette digue.

Le projet de construction de la digue dont il s'agit  
est provisionnellement approuvé par le Comité.

3. Passer

M. Barley dit qu'il est contre tout projet de construction d'estacade dans le passage. Il dit qu'notre flotte étant obligée de sortir du port, elle aurait de grandes difficultés pour se ranger en bataille sans le feu de l'ennemi.

M. Lenoel dit: si on laisse une large passe, l'ennemi peut faire entrer plusieurs navires de front. ce qui est un grand inconvénient.

M. Barley dit que sans doute le plan de 1180 mètres est plus difficile à défendre car de surcroît qu'on en a 980 mètres. Mais si pour la retraite on veut construire une estacade, il conviendrait qu'il y ait un djéou considérable et qu'il se voit de loin.

La Commission revient sur ce point.

Port de Brest

Il s'agit de construire un djéou pour protéger le rade qui est très manœuvré.

La défense est par conséquent directement au moins.

M. Le Guen fait observer que sans doute le rade est sûr, mais une escadre entrant en rade et voulant se ravitailler ne le peut pas parce que le port est dans un cloacal dans lequel les mouvements sont très difficiles.

Il faut améliorer cette situation que tous les navires demandant le travail indépendamment pour servir au rade en cas tranquille.

Les djéous proposés assureraient l'entrée contre les torpilleurs et permettraient

les ravitaillements. Le projet de l'Amiral Jauréguiberry  
comportait un avant-port de 16 millions. Ils sont ajournés, mais sont  
nécessaires au jour.

Le projet actuel comporte une dépense de  
24.100.000 fr.

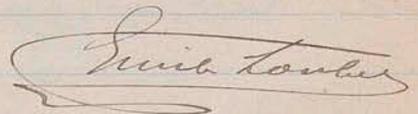
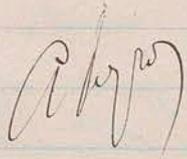
M. Darby est d'avis qu'il y a lieu  
de faire un avant-port à bord. Jauréguiberry  
fait absolument qu'une escale pour  
venir se ravitailler. Il pense qu'on pourrait  
se contenter d'un simple enrôlement, qui coûterait  
moins qu'un digue.

La Commission entendra samedi prochain  
16 Mars M. le Maréchal de Clerbois, M. le Président  
de la Chambre de Commerce et les personnes  
qui seront indiquées par les divers membres.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire.



Séance du 16 Mars 1889.

Présidence de Monsieur l'Amiral Peyron.

M. le Président rappelle que dans la dernière  
séance la Commission a décidé la construction  
de l'enrôlement depuis l'île Pelée et le tour.

2. D'après cela jusqu'au fort Chausseguaire un digue  
plein. — Il faut ajouter 2.750.000 francs  
des dépenses d'entretien au fort de soit au total 16.750.000.

M. Le Guen a la parole sur le projet relatif au port de Brest.  
 Il dit que pour un motif d'économie on a voulu exporter  
 aux travaux de la rade, et à l'établissement de voies  
 ferrées, et d'un terrain viciant. Il dit que le projet  
 vient critiqué par plusieurs et que son utilité est  
 au contraire reconnue par tous. Dans la rade les  
 vaisseaux ne sont pas suffisants, protégés et l'approvisionnement  
 le ravitaillement vient par faible: il faut se servir  
 de Châlons, et il vient un très long temps et un  
 temps calme. Or actuellement les navires ont  
 besoin de renouveler très souvent leur charbon,  
 cela vient par possible au l'état actuel.

Sans compter l'œuvre il faudrait faire l'avant-  
 port et deux bassins de radoub. Est cette partie  
 qu'on a ajournée pour des motifs économiques.

Mais le projet, tel qu'il est adapté par la  
 Chambre se suffit à lui-même et rendra de très bons  
 services sans qu'on soit forcé de faire ensuite  
 ou dans peu de temps les travaux de l'avant-port.

C'est pour ce motif que M. Le Guen a adopté  
 le projet voté par la Chambre des députés, sans  
 prendre à titre d'amendement le projet  
 primitif de M. Alvinet Jamigneberry.

Le projet voté par la Chambre comporte une  
 dépense de 24 millions, la partie ajournée  
 une dépense de 16 millions.

M. Barbey fait remarquer que les travaux  
 de Cherbourg sont très urgents, indispensables.  
 Quant à ceux de Brest ils peuvent attendre  
 et cela avec d'autant plus de raison qu'il faudrait  
 faire les travaux de Cherbourg très vite, non en 10  
 ans mais en trois ans.

Pour Cherbourg il y a visiblement besoin pour le service.  
 Pour Brest nous ne sommes pas en face d'une même  
 urgence. on peut faire en trouvant un employant  
 le crédit ordinaire annuel.

M. l'Amiral Seymour et Davis, qui y ont été  
 de voter le projet de Brest, sont à l'aise la question  
 financière de côté pour le moment. Et d'ailleurs  
 de la compétence de la commission des Finances.

M. le Général Grevy dit que si la commission  
 reconnaît que le travail de Brest soit nécessaire,  
 il faut allouer le fonds pour le moment à terme  
 rapidement. c'est un moyen d'économie.

M. La Guen répond à M. Barbey que  
 sans le travail projeté soit essentiel à la  
 défense, soit pour abriter Cascadu, soit pour  
 préparer l'offensive, sans prendre l'offensive il est  
 indispensable que le ravitaillement puisse s'opé-  
 rer rapidement. Il y a un intérêt considérable  
 à faire ce travail.

M. l'Amiral Seymour partage l'opinion de  
 M. La Guen.

M. Lalanne dit que le service à faire est  
 très considérable et cela pourquoy? pour protéger  
 notre force navale, mais il pense qu'il faut  
 d'abord augmenter nos forces navales. La somme  
 de Brest est suffisante pour notre escadre  
 dans l'état actuel des Finances, il ne peut  
 plus qu'on puisse entreprendre de travaux  
 annuels continus.

M. le Général Grevy dit que la question de la  
 défense n'est pas du ressort de la commission.

M. Barbey dit que l'Etat s'agitait de ravitailler les escadres, il y a des moyens très perfectionnés qui permettent de ravitailler l'escadre.

M. Barbey dit qu'il votera le programme de la Défense, mais il pense que l'Etat des finances ne permet pas d'entreprendre actuellement cette Défense. Il conclut en disant qu'il votera pour Cherbourg d'abord. *Adopté.*

M. Boulanger dit qu'il ne votera pas le projet de l'Etat, parcequ'il ne lui paraît pas indispensable. Si on vote le projet même à l'état de programme on peut être sûr qu'on l'entreprendra.

M. le Président met aux voix l'adoption du projet de l'Etat.

Le projet est adopté par six voix contre deux. La Commission adopte la majorité de 7 voix contre une l'ordre de priorité pour le travail de Cherbourg.

Travaux de l'Etat.

La Commission répond à la demande du Gouvernement, le volume de 200000 francs peuvent être trouvés dans le budget ordinaire.

Travaux dans les cinq ports.

Ces travaux sont urgents et doivent être exécutés rapidement.

La Commission adopte le projet, réduit la dépense à un million.

Total de la dépense après 41.850.000 fr.

M. Boulanger fait observer que le projet voté par le Chambre prévoit l'exécution des travaux, il ajoute que le Ministère de la Marine peut engager

les dépenses et qu'il y en fait face au moyen d'augmenter  
les lois de finances, annuelles. Et deux dispositions  
paraissent dangereuses.

L'article 3. porte prohibition d'employer  
les ouvriers étrangers et le maintien de provisions  
étrangères. La Commission adopte la première  
partie relative aux ouvriers, et rejette la  
seconde partie relative à la provenance des  
matières.

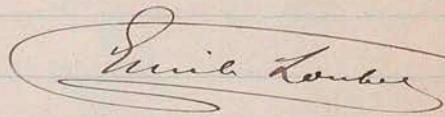
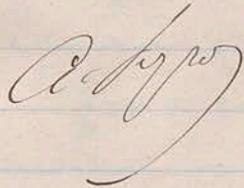
M. Boulanger propose d'entendre en  
même temps que M. le Marquis de Clerbourg, et  
M. l'Amiral Pallu de Beauvoir.

La Commission se réunira vendredi à leur bureau  
pour entendre M. le Marquis de Clerbourg.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire



Séance du 22 Mars 1849

Présidence de M. l'Amiral Bayen, Président.

M. le Marquis de Clerbourg était fort partisan du projet d'augmenter  
l'impôt présent à la Chambre. Il redoutait l'influence que  
pourraient exercer les comants. Une nouvelle  
étude a fait recourir de sa première opinion.

En retirant le passage de l'Est on crée en obstacle  
aux comants, ce qui augmentera la vitesse dans  
le passage de l'Ouest.

M. le Marquis propose que la construction des digues,  
en terre plus de nature à augmenter considérablement  
la vitesse du flot, soit dans le passage de l'Ouest et  
de l'Est.

La Mersea est par la plan nord. si on veut  
complètement le passer un flot serait  
arrivé et le viton on est dérivé.

En construisant la digue on crée une rade  
très sûre et très belle.

M. Lemaire pour le dit de Mersea une question.  
La rade simplifiée par le voyage venant de la  
plan nord. M. le Maire répond que  
cela est certain. Il est partisan du projet  
du Gouvernement après avoir été d'abord  
hostile.

M. le Président de la Chambre de Commerce  
déclare se rallier à ce qui a dit M. le Maire  
il ajoute que puisqu'on reconnaît l'utilité  
de faire des travaux pour la rade et le port  
la Chambre de Commerce s'est demandé si ce  
n'était pas la une question d'intérêt général.

Il pense qu'il faut accepter le projet, car  
il y a un profit pour l'intérêt général et non  
pour Cherbourg seulement.

Aujourd'hui le mouvement de littoral de  
la Manche est de plus de 3 milliards. Ce  
qui conduit à cette conclusion qu'il faut  
faire les travaux projetés car ils sont  
nécessaires à Boulogne, Calais et Dunkerque  
comme les travaux de Toulon sont  
nécessaires à Marseille.

Cherbourg est le seul port où on pourra  
utiliser les navires de commerce qui sont  
arrivés et transformer en civils.

Enfin en cas de guerre, il s'agit que la  
rade de Cherbourg pour donner à l'Etat

à une flotte alliée.

M. le Président de la Chambre de Commerce remettra une note venant en appui.

M. Liais député de Nantes et introduit. Il dit qu'il faut d'un officier général de la Marine que le capitaine.

M. Liais dit qu'à Lorient on a vidé une fosse à 60 mètres et l'autre à 600 mètres.

Pourquoi ne pas le faire de même à Cherbourg?

On fait une objection tirée du mouvement de la mer dans la rade de Cherbourg, mais les hommes de métier ont déclaré que la mer ne constituerait plus un obstacle. D'ailleurs on trouverait vite des moyens à peu à peu et si on voit que les courants en sont modifiés et sera possible d'y remédier. Les travaux exécutés seront toujours utiles car ils amélioreront l'état actuel.

M. Liais dit qu'il n'y a rien que pour la protection des grandes fosses, car pour les petites, personne ne doute la nécessité des travaux.

À Lorient on a construit des digues avec du bloc artificiel, mais dans la Manche ils ne suffiraient pas.

La protection de la rade sera donc une protection pour le port.

Qu'il y ait un défilé de navires pour couvrir le port. Alors on a rapproché beaucoup de projets votés par la Chambre. Il faut exécuter le projet qui vidait la fosse à 600 mètres comme à Lorient.

8

Dans les conditions actuelles & fort de Clevevaque  
est peu efficace pour le défense car il est mal  
construit et peu solide. Il est construit par  
la digue, il sera renforcé et sera très utile  
pour la défense.

Enfin le projet comprend le travail cuirassé  
sur le Neusoin, ce qui constitue une défense  
essentielle de ports.

En l'état actuel Charbonny ne can de guerre  
présente peu de gas sarré, et on doit envoyer  
à bord tout ce qui est par des indispensables.  
Il est certain qu'il a fait en 1870. Si on  
construit le projet est exécuté on pourra  
y laisser tous le garde cote et les autres  
bâtimens garder argementons la force,  
on y accumule les éléments de la défense  
mobile.

Ce qui peut éviter est une surprise, plus  
qu'une attaque attendue. Ce ne sont que quelques  
projets qui arrivent dans le rade  
qui pourraient effrayer nos navires, ils sont  
en sarré dans le rade par le travaux  
propres.

M. Billard dit que le  
Colonel Legras lui a fait connaître que  
sur les observations que la commission  
n'aurait pas l'intention d'adopter le projet  
voté par la Chambre, il retirait son  
amendement qui était motivé par la  
 Crainte du mouvement de Neusoin.

M. Allegras s'en est rendu compte dans la  
première séance ainsi que il occurr

Le Ministre de la Marine.  
 M. de Guey demand. que M. Chevallet  
 Deputy de Port soit entendu.  
 M. Chevallet sera entendu.  
 Le Secrétaire est Guér.  
 Le Président. Le Secrétaire

*(Signature)*

*(Signature)*

Jeune de Lundi 26 Mars 1849.

Présence de M. l'Amiral Segré.

M. l'Amiral Segré fait connaître à M. le Ministre  
 de la Marine l'état des travaux de la Commission.  
 M. le Ministre dit que est le projet de Cherbourg qui  
 est le plus important. Pour le petit travaux estimés  
 à 1.440.000. pourraient sans doute être faits sur le budget  
 ordinaire, mais les crédits pour le travaux hydrographiques  
 sont insuffisants et le réduit à la Chambre, alors qu'il  
 serait nécessaire de soumettre des propositions pour l'autorisation des  
 travaux seulement. Siient il y aura un gros dépenses  
 à faire, est ce qui a été décidé par le Ministre à  
 augmenter les dépenses au budget extraordinaire.  
 En ce qui concerne Cherbourg, tous les projets maintenus  
 ont été davis de retirer le passe. Est le seul  
 moyen d'assurer la sécurité dans le rade, et de  
 mettre à l'abri d'une incursion de torpilleurs.  
 M. le Ministre demande le maintien du crédit demandé.  
 Quant à Cherbourg, il faut y faire de suite  
 les travaux projetés. A Port l'intérêt est  
 difficile à cause de la longueur actuelle des navires.  
 Cela tient à l'état du passage de la rade au port.

Aujourd'hui les navires ont besoin d'autre les courants au port; il y a des essais à faire; des réparations; des approvisionnements. Le ravitaillement en rade se fait difficilement; il faut aller à Charbon; or on ne peut le faire dans la rade d'Orléans longtemps à la fois par cause. Aujourd'hui on craint de faire cela si est possible, mais il y avait une grande ou on pourrait peut-être travailler.

Charbon est un peu un port de notre époque. Le port est trop accessible. Il y a trois parties ou des que contre deux fermes. Il y a trop de points à surveiller. La place est intenable.

Cet état ne peut pas durer sans danger. Il faut faire quelque chose. Cette idée est déjà constatée en 1792. Il existe, à cette époque, un projet analogue à celui qui paraît décidé par la Commission.

M. C. Minier pense que c'est un peu suffisant. Il faut continuer le travail depuis Charbon jusqu'à Neuville ouest. Si les torpilleurs ne peuvent entrer que par une route, on peut regarder; mais si on laisse deux passes, l'une de 1200 mètres l'autre de 400; il sera très difficile de les garder. L'ennemi traversera pendant plusieurs semaines ou attaquerait franchement.

M. Faminat trouve, dit qu'on commencerait par faire le digue de l'île de la Basse, puis de Quoyville à Charbon. Comme il faut longtemps pour exécuter ce travail on com-  
mencerait et si on constate de nouvelles idées à continuer le digue jusqu'à Neuville ou l'autre et on chercherait d'autres moyens.

M. le Ministre pour savoir quel conseil d'adopter le projet tel quel ou s'il y a des modifications qui on en fera d'abord que les deux degrés de déclivité se qu'on en continuera que si les courants ne se sont pas été modifiés.

M. le Ministre en réponse par à la transmission des travaux entre les bords et la terre; on essayera si les rivières envoient au blocs perdus. Si on constate que les blocs ne sont pas suffisants on devra en faire l'acquisition. Il ajoute qu'il demande le contour de la digue jusqu'à Clewague, sans à ce point continuer plus loin si des recommandations étaient exigées.

M. le Ministre pour que les études présentées des recommandations et ne présentent pas aux de solidité. De plus il faut un spécialiste contour pour les bords et les courants. Si un homme expérimenté pouvait affirmer la solidité des études, M. le Ministre les accepterait. Mais il n'a pas encore cet élément de conviction.

M. le Ministre ne se refusait pas à faire une expérience partielle, mais il craint que l'outil ne soit trop coûteux et alors il y a la un grand inconvénient.

M. Borley demande à M. le Ministre si le fait de jeter pour l'acquisition pour un projet de loi est suffisant? M. le Ministre répond qu'il ne peut pas être trop affirmatif. Le Conseil s'en est occupé, mais il n'a pas accepté. car la loi sur le point est mauvaise. Sans doute au bout de 5 ans le ouvrage serait suffisant pour être définitif.

M. Barley dit: le projet sur les crédits de 1864 est  
pour le premier année. est-il suffisant?

M. le Ministre répond qu'il n'a pas demandé plus  
parce qu'il dans le premier année il le pourra être  
dépensé davantage. Et pour les années suivantes  
de 12 millions devront, même M. le Ministre,  
être demandés à des ressources extraordinaires.

D'autre part il y a une nécessité de faire le dépense  
d'armement. Ainsi lorsque les troupes de terre auront  
toutes le nouveau fait, il faudra en même les  
troupes de la marine.

M. le Général Garry demande à M. le Ministre  
s'il ne serait pas possible de faire au moins des  
pièces en terre plain avec de batteries avec une  
tour de cuirassier?

M. le Ministre répond qu'on pourrait le faire  
mais que ce travail ne leur paraît pas suffisant.  
Il ajoute que les forts de terre sont très bien  
armés. Le fort de Chavagnac dans un mois  
on les renforce sur les très bien armés. Le fort  
a une bonne batterie centrale et qui suffit. Les  
deux nouveaux sont l'objet de travaux considérables.  
On établit des batteries et il y a une plus grande  
clous à faire. ~~sur~~ sur les deux nouvelles de la  
Dijon, il y a de vieilles pièces, modèle de 1864,  
mais elles sont au bon état. Le projet  
comportait sur les nouvelles de tour de cuirassier.  
Quant à créer des îlots artificiels le serait fort  
cher; probablement aussi cher que le Dijon et  
cela n'aurait pas de chance.

M. Boulanger pose deux questions à M. le Ministre.  
1<sup>re</sup> M. Boulanger dit: M. le Ministre pense qu'il

fait un nouveau budget extraordinaire. M. G. Minette  
a dit l'opinion de M. G. Minette des Travaux.

Quelle est la pensée de Minette sur les travaux.

2<sup>e</sup> Question. Que peut-on G. Minette d'urgence?

M. G. Minette et M. Marais répondent qu'il est  
surtout pour quelle sont les fonds de M. Rouvier; mais  
qui considère que son devoir de Minette de M. Marais  
l'obligeait de persister dans son projet. Devant la Com-  
mission du budget de la Chambre il a été dit: nous  
avons au revenu prévu 18.89 millions. pour l'avenir  
nous verrons ce que nous pourrions faire. La Commission  
de M. G. Minette est qu'il faut un budget extraordinaire.

Sur la question d'urgence. M. G. Minette pense  
que ~~les~~ deux travaux sont nécessaires. Les deux  
de Cherbourg sont pour lui en première ligne  
d'urgence.

M. Chevillot député de Brest est  
entendu. Il dit que l'utilité du travail de Brest  
est évident pour combattre. Il y a sans doute un grand  
dépense à faire. mais elle est très nécessaire.  
La rapidité et l'armement en rade est très  
difficile. cela tient à la situation. Il n'y a pas  
de quai. il faut tout faire en rade avec des  
chaland, ... longer le temps et manœuvres énormes  
devient presque impossible.

C'est pour faire à ces incalculables que les  
amiraux ont peu qu'il fallait faire des travaux,  
sans doute cela ne suffira pas mais enfin il faut  
tout au moins faire ce qui est proposé par le  
Gouvernement.

Le Marais d'urgence à G. Minette, besoin que  
le Marais de Commerce. On en a transformé les

ports de commerce, il faut aussi transporter les ports  
de guerre.

Le projet aurait pour résultat de mettre une flotte  
en route à l'étranger et en sécurité.

Monsieur Allégre secrétaire est entendu.

Il demande 450.000 / pour loulou après l'établissement

de la décharge de Sablette un port pour les torpilleurs.

Le point faible de loulou est la rade de Sablette.

Dans doute il y a plusieurs forts qui constituent le

défense fixe; il faut compléter ces défenses par

des facilités données aux torpilleurs. Est pour cela

que M. Allégre demande la construction de deux

ports pour les torpilleurs au dehors de la rade de

Sablette.

Pour faciliter la sortie des ports de loulou.

Demande un raccordement de voie de la station de  
St. Nazaire à l'ancien même.

M. Allégre remettra une note à la Commission.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

Jules Loubet

Séance du vendredi 29 mars 1889

Président M. Monnier d'Arnaud Bayon.

M. le Président rappelle que la Commission de la  
Mer a émis le vœu de voter pour l'adoption

des crédits, sans qu'il y ait eu quant à lui

il voterait même le crédit pour le port de Brest.

M. Loubet dit, M. Monnier a dit

que il lui était démontré que les crédits pour

visiter il le accepterait, même que si on était plus  
 convaincu il demandait la construction de digues.  
 parce que le passage est et ouest tout temps large.  
 M. Lemoine ajoute que pour lui le travail de  
 Cherbourg étant indispensable, il lui paraît qu'il  
 faut le finir plutôt que de voter le projet de Brest.  
 M. le Général Grey et d'avis de faire d'abord les  
 deux digues de la baie de Cherbourg et de l'île Pelée  
 à la fois.

M. J. Martin est de même avis, il veut bien  
 que deux plans qu'on pourra exécuter et  
 obtenir au besoin en cas de nécessité par des  
 ouvrages temporaires.

M. Barbey dit qu'il a été à peu près décidé  
 qu'il y avait lieu de faire les deux digues de Cherbourg  
 à l'abri et de l'île Pelée à la fois. soit un budget  
 de 16.750.000. Il faut exécuter le travail le  
 plus vite possible en 4 ou 5 ans.

À Brest il y a un projet qui s'élève à 26 millions  
 or ce travail est utile sans doute, mais il est  
 par lui-même très absolu et urgent. ainsi  
 M. le Ministre de la Marine tout en demandant  
 les crédits nécessaires n'a pas dissimulé que pour  
 lui le travail de Cherbourg ~~est~~ devrait  
 être fait le premier.

M. Barbey ne vote pas le crédit pour Brest  
 qui lui paraissent par l'indispensable.  
 Enfin les dépenses à voter doivent être portées au  
 budget extraordinaire. M. Barbey voudrait  
 aussi qu'on étudie la question de savoir si  
 à Brest on ne peut pas réduire la dépense à  
 10 ou 12 millions.

M. Le Guen dit que sans doute si on dit au Sénat  
les travaux de Brest seraient pour nécessaire, il ne  
voterait pas le projet pour Brest. Or lorsqu'on sait  
ce que font les autres Nations, il faut se résoudre à  
faire pour la marine ce qu'on fait pour la guerre.

Monsieur Viviani dit. M. Le Guen, sur le Mémoire et  
l'Occasion que deux ports, il est indispensable  
de faire pour ces deux ports les travaux de  
Défense jugés nécessaires par les hommes compétents.

M. G. Martin dit qu'il y a quelques années  
une commission qui visita les ports de Cherbourg  
et de Brest. A cette époque on ne parlait que de  
la nécessité de faire des travaux à Cherbourg,  
mais on ne pensait pas à Brest qui restait  
presque pour être en bon état. N'est-il pas  
à craindre que Lorient et Rochefort ne  
demandent aussi des travaux et des dépenses.

M. le Président met aux voix l'Article 1<sup>er</sup>:  
en rappelant que pour Cherbourg on avait fixé à  
16.750.000 francs au lieu de 42 millions.

A l'unanimité ce chiffre est maintenu.  
Pour Brest les dépenses prévues sont de 24 millions.

M. Boulanger et Jaurès, s'appuyant sur  
le projet de Brest. Par 4 voix contre 3  
l'ajournement est adopté.

M. Emile Roulet dit que le projet voté par  
le Sénat est voté sur le budget ordinaire, et  
que si on votait les dépenses de Brest on ajournerait  
les crédits sur le budget ordinaire.

Travaux de Lorient. - La Commission les  
rejette.

Travaux dans les 3 ports. 1440.000 francs.

La commission le vote.

L'article 2. paraît inutile.

Art 3. le paragraphe final est repoussé.

M. Barley est élu rapporteur.

L'assemblée est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

*[Signature]*

*[Signature]*

Sein Seance Du Lundi 8 avril 1889  
Présidence de Monsieur l'Amiral Seyron.

M. le Président fait connaître à la Commission que Monsieur le Ministre de la Marine a communiqué un projet nouveau qui réduisait les dépenses à 16000000 à la somme de 16 millions au lieu de 24 millions. Le Directeur s'occupe à 8 ans au lieu de 7 ans.

Ce nouveau projet aurait par l'avantage de pouvoir être complètement exécuté.

M. Barley rappelle qu'à la dernière séance sur 7 membres présents 4 étaient hostiles au nouveau de 16000000 et 3 favorables. Deux membres étaient absents. En dans ces conditions que M. Barley a pensé qu'il devait demander à M. le Ministre s'il n'y avait pas moyen de réduire les dépenses. M. le Ministre a reconnu que cela était possible et a ramené le chiffre de la dépense à 16.000.000. Il y aura 110 hectares visés aux navires dans le cadre habituel. Il, dit M. Barley, la Commission a adopté en

projet. L'ensemble des dépenses se élevait  
à 134,190.000.

M. George Martin déclare qu'il s'abstient  
sur le nouveau projet, parce qu'il ne  
croit pas suffisant.

M. Le Guen dit qu'il soutiendra le projet  
voté par le Sénat, mais qu'il est opposé  
à voter le second.

M. Armand Léon dit qu'il approuve le  
second projet.

Le projet de gouvernement (24 millions)  
est repoussé par 6 voix contre une.  
Le nouveau projet est repoussé adopté  
par 6 voix contre deux et une  
abstention.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

A. J. J. J.

Guillemet

Séance du Lundi '20 mai' 1889

Lecture du rapport de M<sup>r</sup> Barbey.

Le rapport est adopté. M. Armand Léon  
dresse au nom de la Commission des pétitions  
à M. Barbey rapporteur.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

A. J. J. J.

Guillemet

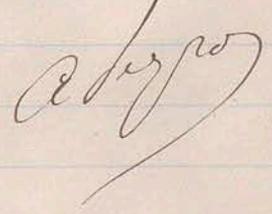
Séance du Vendredi 14 Juin.

Examen du rapport de la Commission des Finances, -  
Modifications qu'il entraîne dans le projet de loi

Monsieur Darley donne des explications relatives à l'avis  
émis par la Commission des Finances et spécialement  
sur l'article 2 du projet. La Commission est d'avis  
qu'il y a lieu de supprimer l'article 2 ainsi que  
l'a demandé la Commission des Finances.

La séance est levée.

Le Président.



Le Secrétaire.

