

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^{er} BUREAU : LOUBET.

2^e — ERNEST BOULANGER.

3^e — LALANNE.

4^e — LE GUEN.

5^e — BARBEY.

6^e — AMIRAL PEYRON.

7^e — ÉMILE LENOEL.

8^e — GÉNÉRAL GRÉVY.

9^e — ~~AMIRAL JAURÈS~~

Secrétaire

Président

Georges Mévelin



A

Seance du 13 fevrier 1889

La Commission nomme pour l'examen des projets relatifs
à des travaux dans les ports maritimes, s'est réunie
dans le local du 3^e Bureau.

M. l'Amiral Jaurès est élu Président.

M. Emile Loubet secrétaire.

Compte rendu des discussions dans chaque Bureau.

1. Bureau. M. Emile Loubet dit qu'il a été
nommé sans avoir sollicité cet 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, nécessairement en
un long temps pour l'exécution. Il faut faire
autre chose.
2. Bureau M. Boulanger. A été nommé sans l'avoir
sollicité. Il est convaincu que le projet ne peut être
accepté, il ne répond pas aux besoins réels;
néanmoins au 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. Lohmann. est d'avis qu'il y a lieu d'adopter
un projet plus restreint relevant à une disposition
dépense de deux millions environ.
4. M. Le Guen. dit que le Comité de la Marine
a demandé l'exécution de ce projet. Dans le
le Bureau un membre a demandé de voter une
à 12 millions la dépense. Un autre membre
a dit qu'il fallait se préoccuper de la défense d'autres
points, spécialement de ceux de la Corse.
D'autres membres ont fait observer qu'il y avait
nécessité d'arriver à régler les projets, à cette occasion,
sans un dépense 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 pleines ne produisît une
modification au régime des eaux et des courants.

S. Bureau à Barbey.

C. Bureau. Le Général Boyer dit qu'il a étudié la question
comme chef d'Etat-major de la Mer du Nord et de la Manche
plus comme officier. Il pense que ce qui pourrait
se faire utilement il y a quelques années ne devrait
pas l'être absolument aujourd'hui.

Il pense que l'exécution des travaux au lieu de
créer de vifs courants les violente.

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. Si l'Amiral Boyer
pense qu'il vaut mieux faire le projet réduit
qui coûte seulement 12 millions, proposer
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 plan n'est venu
à 1841 ou 1842. M. Levesque a rappelé que
depuis très longtemps on venait à l'idée

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. Leveillé 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. Leveillé pour le voir avec
l'Amiral et M. Charles Ferry.

8 Bureau. M. le Général Guoy. 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 Général Guoy 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.

9 Bureau. 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 de défense pour une des fortesses, 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 a qui est 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.

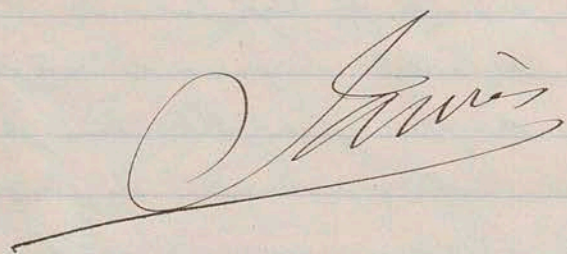
Les travaux sont exécutés, une fois faite Cherbourg
on ne peut défendre que les places soient prises
ou non le bombardement pourra toujours
être opéré. Il faut faire l'indispensable
mais rien de plus.

M. Lalanne fait remarquer qu'il est
très dangereux de ^{faire} 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^e Talon^{ne} ^{dit} qu'il parait impossible de prendre des résolutions ~~seulement~~ après avoir ^{lue} 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 encombres de toute nature dans les passes —

M^e le Général Gray donne l'avis de conseil de trouver que la Merion 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^e Gray les conseils ne seraient pas argués, ou modifiés par les travaux projetés.

M^e Talon^{ne} croit que le projet n'est pas réalisable par la voie de digues —

M^e le Général Gray croit qu'il faut faire un travail dans les divers cas et non en un — La politique ne permet pas de mettre si long-temps à ~~faire~~ ^{l'œuvre} le rd de Cherbourg.

M^e le Nôtre fait observer que les constructions nouvelles ne modifieront pas d'une façon sensible la force et la direction des courants actuels —

M^e le Président met aux voix la question de savoir si l'on doit ~~faire la digue~~ ^{faire la digue} entre l'île Pelée et la base de la Pointe Chasagnac + la terre en dedans du Fort de la Courneville —

à l'unanimité la commission ripend. oui —

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^h 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

Séance du 9 Mars

La séance est ouverte à 1^h 30^m 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 enrochement. 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 hydrographiques de la Marine, vint après monsieur le ministre de la Marine appelé 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^h 15^m

Le Président
[Signature]

Le secrétaire d'ordre
[Signature]
Barré

Séance du 13 Mars 1889.

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

M. le Ministre a émis un vote dont il a demandé
deux conclusions à la Commission. Elle comprend
un nouveau programme. 1. de l'île de la Réunion à la
pointe de la Réunion dont le prix serait de 3 millions.
2. un digue projeté jusqu'à Clewague. 11 millions.
3. Deux estacades. La première coûtant 3.200.000.
4. La seconde de l'Est serait réduite par une
estacade du côté de

Hôtel de la Réunion. 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 des dragages en 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 à ces dépenses d'entretien des estacades
seront considérables. Si l'on veut peut-être en sacrifiant
un bâtiment faire un passage. Le projet de digue
pour avoir de sécurité.

M. Barbey pense que entre l'île de la Sable et la terre
il est nécessaire d'établir un enrochement, car la rade
de Charbourg est ouverte de tous les côtés. Si on
bouché cette partie nous entre la terre et l'île de la Sable.
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 cet enrochement
sur l'utilité des travaux.

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

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

2^e question - Digue entre l'Est et de
l'Ouest.

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

M. le Général Grey est d'avis de faire la
digue.

M. Barbey pense que les enrochements de
l'île de la Sable suffit. car en amoncelant toutes
les pierres on peut enlever plusieurs que
des travaux de digues.

M. l'Amiral Legros est d'avis 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 du port.

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 au rade et voulant se ravitailler ne le peut pas parce que le port est dans un cloacal dans lequel les manœuvres sont très difficiles. Pour 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.

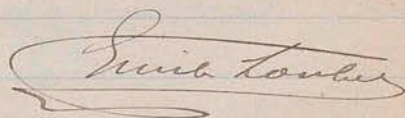
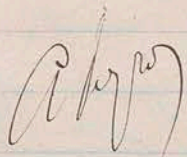
Le projet actuel comporte une dépense de
24.100.000 fr.

M. Barby 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 à la terre.

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 n'est pas possible au l'état actuel.

Sans compter l'eau il faudrait faire l'avant-
 port et deux bassins de radoub. C'est cette partie
 qu'on a ajournée pour des motifs d'économie.

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 Duple.
 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. Le 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. Le Guen.

M. Lalanne dit que le Duple à faire est
 très considérable et cela pour quoi? 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
 Duple n'est pas du ressort de la commission.

M. Barbey dit que l'Etat s'agitait de ravitailler l'escadre, 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'Anvers.

La Commission répond à la demande du Gouvernement, le travail de 200000 francs peut être tenu 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
une loi de finances, annuelle. Or deux dispositions
paraissent dangereuses.

L'article 3. porte prohibition d'employer
les ouvriers étrangers et la restriction 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 Clerbony, et
M. l'Amiral Pallu de Beauvoir.

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

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

[Signature]

[Signature]

Séance du 22 Mars 1849

Présidence de M. l'Amiral Bayou, Président.

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

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

M. le Marquis propose que la construction des digues,
en leur 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 une partie du flot serait
arrêta et le reste on est dérivé.

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

M. Lemaire pour venir de Mersea une question.
La route 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 route 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 croiseurs.

Enfin en cas de guerre, il s'agit que la
route 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 la Manche et introduit. Il dit qu'il faut d'abord offrir l'assurance de la Marine que le Gouvernement.

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 Marine dans la rade de Cherbourg, mais les hommes de métier ont déclaré que la Marine ne constituerait plus un obstacle. D'ailleurs on trouverait vite des fonds par ci par là et si on voit que les courants en sont modifiés et sera possible d'arrêter. Les travaux exécutés seront toujours utiles car ils amélioreront l'état actuel.

M. Liais dit qu'il n'aurait 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 des digues cleavague pour couvrir le port. Alors on a rapproché beaucoup du projet voté 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 la seule
plan la défense.

Puis le projet comprend le travail cuirassé
sur le muron, ce qui constitue une défense
concomitante de ports.

En l'état actuel Cherbourg 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 est fait en 1870. Si on
construit le projet est exécuté on pourra
y laisser tous le quai côté et les autres
bâtimens qu'on arrangeront 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 s'ils sont
en sarré dans le rade par le travail
projeté.

M. Billard dit que le
Colonel Legras lui a fait connaître que
sur les observations qui 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 Paris.

M. Allegras s'en est rendu 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: Guér)

Jeune de Lundi 26 Mars 1849.

Présence de M. de Guey l'Amiral Peyron.

M. de Guey l'Amiral Peyron 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. Si tant il y a une grosse dépense
 à faire, est ce qui a été décidé par le Ministre à
 augmenter les dépenses au budget extraordinaire.
 En ce qui concerne Rouen, tous les projets maintenus
 ont été d'avis 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'être tirés 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 à moins d'être tiré par cable pour Calumet. Aujourd'hui on craint de faire cela et il est probable, même s'il y avait une grève on ne pourrait plus le ravitailler.

Charbon est un peu un port de notre époque. Le port est trop accessible. Il y a trois parties où l'on peut entrer sans peine. Il y a trop de points à surveiller. Le plan est intenable.

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

M. C. Miniot pense que c'est un peu suffisant. Il faut continuer le travail depuis Charbon jusqu'au muron ouest. Si les torpilleurs ne peuvent entrer que par une route on peut s'en garder; 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 on attaquera franchement.

M. Faminat trouve, dit qu'on commencerait par faire le digue de l'île de la Bèche, puis de Quoyville à Charbon. Comme il faut longtemps pour exécuter ces travaux on commence à constater de nouvelles idées à continuer le digue jusqu'au muron ouest parait et on cherche d'autres moyens.

M. le Ministre pour savoir quel conseil d'adopter le projet tel quel ou être présenté en spécifiant qu'on ne fera d'abord que les deux degrés de déclivité et qu'on continuera que si les courants ne se sont pas modifiés.

M. le Ministre ne s'oppose pas à la transmission des travaux entre l'Alsace et la Lorraine; on essayera si les rivières sont assez en bloc pour suffire, on discutera le cas échéant. Il ajoute qu'il demande le contour de la ligne jusqu'à Clewaguen, sans à ce point continuer plus loin, si des résolutions étaient prises.

M. le Ministre pense que les études présentées des tracés et ne présentent pas assez de solidité. De plus il faut un spécialiste contour pour les tracés et les courbes. Si un homme capable pouvait affirmer la solidité des tracés, M. le Ministre les accepterait. Mais il n'a pas encore cet élément de conviction.

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

M. Borley demande à M. le Ministre si le fait de faire pour l'expertise pour un projet de loi est suffisant? M. le Ministre répond qu'il ne peut pas être trop affirmatif. Le Conseil s'est à 5 ans, 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 de nouveaux 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 plus possible de faire au moins des
pièces en bronze 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 plus suffisant.
Il ajoute que les forts de terre seront très bien
armés. Le fort de Chavagnac dans un mois
on les remanera 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 ceux des îlots artificiels le serait fort
clous; probablement aussi ceux que le fort de
cette Manjivela par de passer.

M. Boulanger pose deux questions à M. le Ministre.
1^{re} 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 M. Minette sur les travaux.

2^e 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 M. 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 M. 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 Allègre secrétaire et entendu.

Il demande 450.000 / pour loulou après l'établissement

de la dévotion de l'abbaye un port pour les torpilleurs.

Le point faible de loulou est le rade de l'abbaye.

Dans doute il y a plusieurs forts qui constituent le

défense fixe; il faut compléter ces défenses par

des facilités données aux torpilleurs. C'est pour cela

que M. Allègre demande la construction de deux

ports pour les torpilleurs au dehors de la rade de

l'abbaye.

Pour faciliter la sortie des ports de l'abbaye.

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

M. Allègre 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 St.

M. Loubet dit, M. Monnier a dit

que il lui était démontré que les études 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
 Charbonny était 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 Charbonny et de l'île de
 la baie.

M. J. Martin est de même avis, il veut bien
 que deux passes qu'on pourra ouvrir et
 obtenir au besoin en cas de néants 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 Charbonny
 à l'ouest et de l'île de la baie. soit un projet
 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 une urgence absolue et urgente. aussi
 M. le Ministre de la Marine tout en demandant
 les crédits nécessaires n'a pas dissimulé que pour
 lui le travail de Charbonny ~~est~~ devrait
 être fait le premier.

M. Barbey ne vote pas le crédit pour Brest
 qui lui paraissent par 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 Mécanisme 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 1er
en rappelant que pour Cherbourg on avait fixé à
16.750.000 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'ajournent 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 ajournait
les crédits sur le budget ordinaire.

Travaux de Lorient. - La Commission les
rejette.

Travaux dans les 8 ports. 1440.000.

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 160 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 pour 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 160 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 actuel. 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. Amiral Siquon 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. P.

Guillemet

Séance du Lundi '20 mai' 1889

Lecture du rapport de M^r Barbey.

Le rapport est adopté. M. Amiral Siquon
dresse au nom de la Commission des Fédérations
à M. Barbey rapporteur.

La séance est levée.

Le Président.

Le Secrétaire

A. J. P.

Guillemet

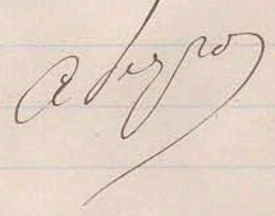
Séance du Vendredi 14 Juin.

Examen du rapport de la Commission des Finances, -
Modifications qu'il estime 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.

