

378

3^e Sous-Commission

- 7 -

7^e cahier

COMMISSION chargée de l'examen du projet de loi, adopté par la CHAMBRE DES DÉPUTÉS, tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, l'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes.

Nommée le 13 février 1902

MM.

- | | |
|------------------------|--|
| 1 ^{er} BUREAU | { GAUTHIER (Aude). <i>Secrétaire</i>
VIGER. |
| 2 ^e BUREAU | { LEPORCHÉ.
PONTBRIANT (comte DE). |
| 3 ^e BUREAU | { CHANTEMILLE.
GUSTAVE DENIS. |
| 4 ^e BUREAU | { MONESTIER. — <i>Secrétaire</i>
CHARLES PREVET. |
| 5 ^e BUREAU | { EDOUARD MILLAUD. <i>Vice Président</i>
PEYTRAL. |
| 6 ^e BUREAU | { DE FREYCINET. — <i>Président</i>
LABROUSSE. |
| 7 ^e BUREAU | { ANTONIN DUBOST.
VICTOR LEYDET. |
| 8 ^e BUREAU | { MEZIÈRES.
FORTIER. |
| 9 ^e BUREAU | { BARBEY. — <i>Vice Président</i>
TASSIN. |



1

Séance du mercredi 5 Mars 1902

Présidence de M. Chantenille, Président d'âge.

La séance est ouverte = 2 heures et demie
Sont présents : M. Chantenille, Gauthier (Aude), G. Denis,
Bassin, Viger, Labrousse, Leprieux, de Fontbrinard
M. de Freycinet, Président de la Commission, assiste au
début de la séance.

La Sous-Commission procède = la constitution de son bureau.
M. Gauthier est nommé Président par 5 voix contre 1 à M. Bassin,
1 à M. Viger, 1 à M. Chantenille
M. de Fontbrinard est nommé secrétaire.

Présidence de M. Gauthier (Aude)

M. le Président remercie ses collègues de l'honneur qu'ils veulent bien
lui faire en l'appelant à présider leurs travaux.

Il rappelle les trois grandes idées directrices, adoptées par
la Commission, qui doivent guider la Sous-Commission dans ses
travaux :

1^o Étudier la dépense des transports par voie d'eau en
tenant compte du fret et du péage, et la mettre en regard
des tarifs actuels ou probables des Compagnies de chemin de fer
2^o Rechercher si les avantages à attendre de la nouvelle
voie d'eau se peuvent pas être acquis par un autre procédé
dans des conditions plus économiques

3^o Étudier de manière de relier les voies navigables et
les voies ferrées

M. Viger

En Allemagne, la pénétration réciproque des chemins
de fer et des voies d'eau est facile, parce que les deux
sortes de voies de communication sont entre des mains du
gouvernement. L'État peut alors librement et facilement

établir des points de pénétration entre le canal et le chemin de fer. Il n'a eu pas de même chez nous - à moins que le Gouvernement ne soit venu d'une façon spéciale à ce point de vue.

M. Cassin Le Gouvernement n'est pas venu décider que le canal de Vigny. Je puis le démontrer par un fait que je connais bien. Lorsqu'il s'est agi de construire les lignes de Bourges - Vierzon, le Conseil municipal de Nogers avait demandé qu'on imposât à la Compagnie d'Orléans le raccordement de la gare de chemin de fer avec la gare de la voie d'eau. La chose était d'instinct plus facile que les deux gares sont de même côté du Cher et au même niveau. Le Gouvernement n'a pas voulu imposer ce raccordement ; mais il le pouvait.

Le moment ne me paraît pas d'ailleurs encore venu d'étudier cette question des raccordements ; nous nous devons à rechercher l'utilité des voies navigables qui nous sont proposées et les réductions qu'elles peuvent apporter dans les tarifs de transports.

M. Labrousse Nous devons d'abord nous préoccuper de déterminer notre méthode de travail. Je propose que nous nous répartissions l'étude des travaux dont l'examen a été confié à la Sous-Commission ; chacun de nous fera une première étude, provisoire, qui ne sera pas publiée, mais qui servira de base de discussion.

M. le Président fait remarquer que la question des raccordements est d'ordre général. Grand nombre de nos idées directrices, rappelées au début de la séance, elles trouveront leur application dans chaque cas particulier.

M. de Freycinet Aucune des Sous-Commissions n'a à prendre de décision en ce qui concerne les raccordements ; c'est une question d'ordre général, qui sera examinée par la Commission plénière ; elle entendra le Ministre des Travaux

Publier pour introduire une formule dans la loi en ce point
Si un article de projet stipule formellement que les canaux
seront recoverts sur chemins de fer, les Compagnies héritières
à de soustraire à cette obligation

M. de Pombrin insiste dans le même sens. Le Sous-Commissaire a pour
mandat d'étudier les projets qui lui ont été attribués et de
faire des rapports particuliers; les questions d'ordre général
ne sont pas de sa compétence

M. de Freycinet Le rôle des Sous-Commissaires est de répondre aux questions
suivantes: chaque travail a-t-il été bien conçu? Doit-il
être éliminé? Doit-on le introduire d'autres dans le
programme..?

M. de Freycinet se retire

M. le Président fait connaître à la Sous-Commission qu'il a reçu une
lettre de M. Brunel, l'industriel, relative au canal de
Moulins à Janvins

M. Labrousse demande qu'on n'entende personne avant d'avoir fait
une étude préalable des divers projets

M. le Président J'ai été saisi d'une demande de M. Labrousse, tendant
à ce que nous nous réappropriions pour étude des divers travaux
dont l'examen nous est attribué

M. Bassin Il y a des travaux qui se passeront bien à aucun
débat, d'autres, au contraire, pour lesquels une étude
préalable est indispensable. J' citerai notamment le
canal de la Loire au Rhône, dont la dépense est très
élevée; il y a lieu de rechercher s'il en résultera une
abaissement des prix de transport

M. Delmas nous demandons sur ce point des renseignements à
l'Administration

M. Bassin Il sera en effet nécessaire de consulter le Directeur
de la Navigation. S'il est établi que les prix de transport
sur la voie d'eau sont aussi élevés que par chemin de fer,

présenté et discuté, qu'il faut maintenant se décider ;
nous disposons ainsi de 130 millions pour voter
certaines parties des budgets de la Loire et de la Garonne
qui ont été étudiés, et sur les avantages et inconvénients
de ces deux travaux.

M. Vigier Il faut trancher les questions. Il y a eu
surtout pas de gros débats, notamment le budget
de la Loire et nous pourrions les résoudre tout d'un coup
pour débayer le terrain.

M. Labrousse Pas de ses études précédentes

M. Le Hérissey M. de Peyriac vient de nous tracer notre programme ;
nous avons à étudier des lignes qui nous sont proposées,
à rechercher si elles sont utiles, à voir s'il n'y aurait
pas lieu d'en introduire d'autres dans le programme.

Il y a un intérêt de premier ordre à faire ces
études avant d'entendre le Directeur de la Navigation et
le Directeur des Chemins de fer afin que nos objections
ou nos questions portent sur des points précis (assentiment)

La Sous-Commission procède de la façon suivante à
la répartition entre ses membres des différents travaux :

M. Gauthier :

n° 4 Camp de midi

n° 13 Canal de la Loire au Rhône.

M. Labrousse

n° 5 Garonne entre Castets et Bordeaux

n° 23 Fore de Bordeaux

n° 24 Fore de Bayonne.

M. Vigier

n° 6 Canal d'Orléans

n° 11 Canal de Combleux - Orléans

M. Chantemille n° 12 Canal de Moulins - Sancerres

M. de Fontbrion } n° 21 Fore de St-Nazaire

} n° 22 Fore de Nantes

9

La discussion d'urgence de la loi n° 10 : Loire entre
Nantes et Briare, 1^{er} article : Nantes = Angers

M. le Bassin et M. de la Tour ont été chargés de l'étude de ce travail

M. Bassin : Je demande qu'on se dispense pour le travail de Nantes
à Angers du travail total de Nantes à Briare. Cette
question doit faire l'objet d'un rapport d'ensemble et le
rapporteurs sont nommés, on peut aboutir à des conclusions
opposées et à la confusion

M. Denis : La Sous-Commission peut désigner deux ou des membres pour
faire une étude de la question chacun de son côté. Le
projet qui nous est soumis ne concerne que le travail
de Nantes = Angers ; c'est pour cela que j'ai demandé à en
être le rapporteur

M. Bassin : La question ne doit pas être ainsi posée. Nous ne
sommes pas liés par le projet de gouvernement ; M. de
Freginval vient de nous dire que nous pouvons le modifier,
si nous devons user de ce droit, c'est bien en ce qui concerne
la Loire entre Nantes et Briare. J'ai été très préoccupé
de déni de justice dont sont victimes les populations
riveraines de la Loire depuis 23 ans

M. Denis : nous sommes d'accord

M. Bassin : Alors, vous n'êtes plus d'accord avec le ministre, et
vous admettez qu'il faut substituer un autre projet à
celui qu'il nous a présenté

Or, le groupe des représentants du bassin de la Loire
a décidé à l'unanimité qu'il fallait faire le canal
de Briare à Angers. Si de Nantes = Angers, vous voulez
rendre la Loire navigable, on ne pourra plus faire le
canal au-delà d'Angers ; en effet, le canal aurait
2^m de tirant d'eau, tandis qu'à partir d'Angers, la
Loire navigable n'a que 1^m 20 de tirant d'eau.
Ne séparez pas ce que le ministre a séparé, et faites ce

qu'il n'a pas fait

L'étude de projet tout entier doit être faite par le même Rapporteur

Dans l'exposé des motifs de projet de 1879, M. de Freycinet a parfaitement montré l'utilité de ce canal. Voici ce qu'il dit :

« L'existence de cette ligne offre le grand avantage, d'une
« part, de rattacher toute la région de l'Ouest et notamment
« les voies navigables de la Bretagne, de Maine et de l'Anjou,
« au réseau des voies navigables de la France ; d'autre part, de
« mettre en communication les ports de Nantes et de St Nazaire
« avec les régions houillères et industrielles du haut bassin de la
« Loire. Nous verrons plus loin que ce canal permettrait, en
« outre, de relier par une bonne ligne navigable les bassins
« de la Garonne et de la Charente avec Paris et le Nord de
« la France. »

Il est impossible de laisser protester l'engagement pris par le Gouvernement en 1879 et je demande la nomination d'une Commission de 3 membres pour étudier la question

J'ajouterais encore que le groupe des représentants de la Loire a également décidé hier qu'il était impossible d'accepter la clause injustifiée d'après laquelle les intéressés devraient fournir un concours atteignant la moitié de la dépense.

M. Vigor

Nous ne pouvons pas donner dès maintenant un rapporteur, même provisoire ; ~~parce que~~ sachant que nous choisirons tel ou tel de nos collègues, nous engagerons la question dans tel ou tel sens. Mais je voudrais que M. Denis et M. Bassin fassent chacun de son côté une étude de la question ; les deux Commissions les entendrait contradictoirement et nommerait ensuite le rapporteur provisoire

M. Bassin

Tout le monde sait que la Loire ne sera jamais navigable entre Nantes et Angers.

M. Vigor

J'approuve votre opinion sur le fond de la question ; mais je

demande à entendre toutes les opinions

M. Bassin J'espère que la Commission s'occupera de la question de la navigabilité de la Loire entre Nantes et Angers. Il ne suffit pas de créer une voie d'eau; il faut encore que les bateaux s'en servent.

Consultez les Directeurs de la navigation, les entrepreneurs de batellerie; vous verrez que leur réponse sera négative sur ce point.

M. Denis La différence entre M. Bassin et moi, c'est qu'il a une opinion ferme sur la question, tandis que moi j'en ai pas. J'ai demandé à étudier la question. Je ne suis pas très loin de partager l'opinion de M. Bassin; mais j'espère m'éclairer.

M. le Président - Nous sommes en présence de 3 propositions: soit-on nommer un rapporteur unique? ou deux rapporteurs? ou bien, comme le demande M. Vigor, devons-nous charger M. Bassin et M. Denis de recueillir chacun de son côté des renseignements sur la question, et se nommer le Rapporteur provisoire, qui après les avoir entendus contradictoirement?

Cette dernière proposition, qui a un caractère préjudiciel, est rebord mise aux voix. Elle est adoptée.

M. Bassin J'insiste vivement pour que la Sous-Commission entende les personnes compétentes, qui lui démontreront que la navigabilité de la Loire, tout au moins au-dessus d'Angers est chose impossible. La Sous-Commission ne peut pas se prononcer sur le simple avis de M. Denis et sur le mien; elle doit faire une enquête.

M. le Président La Sous-Commission ne se prononcera pas aussitôt après avoir entendu, mais seulement après avoir fait une enquête (Assentiment général)

La Sous-Commission décide que M. le Président demandera au Ministre des Travaux Publics les dossiers des différents travaux.

La séance est levée à 4 heures moins le quart

Le Président

J. Rossmey

Le Secrétaire

Antoine

Séance de lundi 17 Mars

Présidence de M. Gauthier

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

Sont présents : M. Gauthier, Denis, Bassin, Leprieux, Viger, Chantemille, de Fontbrion

M. le Président D'un entretien que j'ai eu avec M. le Président de la Commission, il résulte que les rapporteurs provisoires désignés par les Sous-Commissaires doivent se hâter de faire un rapport sommaire ; c'est la Commission qui nomme les rapporteurs définitifs.

L'ordre du jour appelle la discussion du travail relatif à la navigabilité de la Loire.

M. Denis - J'ai dit à la dernière séance que sur cette question je n'avais pas de parti pris, que je voulais la création d'une artère navigable et que je prendrais des renseignements pour présenter la solution qui me paraîtrait la meilleure.

J'ai été au Ministère des Travaux Publics où j'ai consulté les documents sur la question, et notamment les procès-verbaux des séances du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Après cette enquête, mon opinion s'est affirmée pour la solution qui nous est proposée par le Gouvernement, en ce qui concerne la section de Nantes à Angers.

Le principal reproche fait au canal de rivière par M. Bassin et Viger, c'est qu'on ne aurait pas un tirant d'eau suffisant pour permettre le passage des péniches venant des canaux situés au dessus.

Voici quel serait le mouillage, d'après le Conseil Général des Ponts et Chaussées, et l'évaluation est certainement plutôt au dessous de la réalité :

Pendant 164 jours, on aurait 2^m de tirant d'eau

Pendant 262 jours
3/10
26/5

1^{er} 50 de tirant d'eau
1^{er} 20
1^{er}

Pour dire que pendant plus des 2/3 de l'année, le mouillage
serait au moins égal à ceux de la Mayenne, de la Sarthe, de la Loire
et du Canal de Berry. Dans beaucoup de cas, il n'y aurait
rien ni transbordements, ni allègements d'Angers à Nantes.

h. Bassin
h. Denis

Vous admettez qu'on puisse passer de Bourges à Angers
Il est bon d'ajouter que, lorsque des allègements sont
nécessaires, ils n'affecteraient qu'une partie du chargement; 2
péniches en feroient 3; il n'y aurait qu'un tiers des marchandises
à transborder. La dépense peut être évaluée à 0.30^{0.40} la tonne
transbordée, ou 0.13 la tonne de la cargaison complète; cela
représente un allongement de parcours de 13 Kilomètres = 0.01
la tonne. La perte par suite est donc très minime, et si l'on
considère que les péniches, lorsqu'elles sont sur le canal,
descendent très rapidement puisqu'il n'y a pas d'écluses.

Une autre objection est tirée du courant qui existe dans
la rivière tandis qu'il n'y en a pas dans le canal.
Ce courant est un avantage à la descente et un peut être un
inconvenient qu'à la remonte; cet inconvenient ne sera réel
que pendant des crues, qui ne sont pas durables. Il faut
supposer qu'un bon remorquage sera organisé, puisque le
canal aboutit à Nantes. Les frais de tonnage et de
remorquage ne seront pas aussi élevés que les frais de halage
sur le canal. Il n'y a pas à craindre qu'un monopole
s'établisse; on verra sur la Loire comme sur les fleuves allemands
des syndicats de marins organiser le tonnage et le remorquage.
Sur la Seine, les frais de remorquage varient entre 0.001 et 0.002
la tonne. On parcourt en 1 jour sur le fleuve avec le
remorquage la même distance qu'en 5 jours sur le canal.

Mais, dit-on, les crues emporteront les épis et le
canal sera ensablé. Cette objection a été examinée par le

Conseil Général des Ponts et Chaussées, qui a fait une enquête sur ce qui se passe en Allemagne et sur le Rhône. Le résultat de cette enquête, c'est que les épis supportent parfaitement l'action des crues ; dans doute, des dommages sont quelquefois causés ; mais un service d'entretien sera constitué. En Allemagne, les épis ne sont pas enfoncés, et on considère que sur la Loire ils seront moins exposés que sur le Rhône.

On a dit que le prix du fret serait plus élevé sur le canal que par voie ferrée, et on a parlé de 0.05 la tonne kilométrique. En fait, à l'heure actuelle, dans un fleuve ensablé, avec un tonnage infime de 75 000 tonnes par an, qui ne permet pas d'avoir une cadellière bien organisée, le trafic entre Nantes et Angers coûte 2.50 la tonne, soit 0.03 la tonne kilométrique. Il faut remarquer qu'il s'agit en ce moment de transports sur un fleuve ensablé ; le prix de 0.05 est impossible, lorsque le fleuve sera régularisé.

Une dernière objection, c'est que les rivières seront gênées par la régularisation du fleuve, surtout là où les bras actuels sont asséchés. J'ai en sous les yeux les plans du projet ; le canal, établi dans le milieu du fleuve, aura 150^m de large ; les rives à sec se trouveront donc très élargies ; mais on établira des passes de 25^m de large pour amener l'eau à la portée des rivières.

M. de Pontbriand

Ce système a donné des résultats déplorables dans la Loire maritime entre Nantes et St Nazaire ; on a changé de cours de deux petites rivières ; on avait promis aux rivières d'établir des passes pour leur donner de l'eau ; on ne leur en a pas donné. Il faut appeler très sérieusement l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur ce point.

M. Denis

Si le canal en rivière n'a pas les inconvénients qu'on

a fait valoir il offre l'autre part des avantages très sérieux.
Le canal d'Angers à Nantes, au prix de 500 000 le kilomètre
contient 45 millions ; la dépense pour le travail en rivière se
élève à 14 millions, et l'insécurité est certainement plutôt
un desor de la réalité. En outre, l'équipement de ce travail
serait beaucoup plus vite terminé que le canal.

M. le Président
Nous prévoyons bien une dépense de 14 millions ; mais
à l'heure actuelle nous n'engagerons qu'une somme de 1 800 000
pour faire une expérience de l'embouchure de la Maine à
Chalouzes ; si l'expérience ne réussit pas, le reste des 14 millions
ne sera pas employé.

J'appelle tout particulièrement votre attention sur la
question de concours des intéressés. Les départements riverains se
sont engagés à fournir un concours préliminaire, par l'inscription
de centimes, 4, 2 ou 1, suivant qu'ils sont ou non traversés
par le fleuve ou par des affluents. Certains départements
n'ont promis leur concours que sous certaines conditions.
Est-on certain que ces promesses seront réalisées ?

M. Denis
Il n'y a que deux départements riverains : le
Conseil général ^{de Maine-et-Loire} et ^{de la Sarthe} à voix de majorité, et aucun de ces deux
qu'il avait promis le département de la Sarthe a ajourné sa
réponse.

M. le Président
Sans vouloir préjuger de fond de la question, je fais
remarque que si l'on ajoute au prix de transport, la
possibilité d'une annuité, la dépense s'élève considérablement.

M. Denis
Il n'y a pas de pièges, si les concours sont effectifs.

M. le Président
Il faut voir tous les côtés de la question. Il paraîtrait
que la Chambre de Commerce de Nantes serait disposée à
substituer aux départements intéressés.

M. Denis
Dans le cas où les départements ne feraient pas les
versements sur lesquels on est en droit de compter.

M. Leprieux
Lorsque M. le Ministre est venu devant la Commission
plénière, j'ai demandé s'il comptait se servir de la

première délibération prise par le Conseil Général de la Sarthe, qu'on avait trompé au début. Il a répondu qu'il ne se souvenait pas de cette délibération, de laquelle le Conseil Général est revenu, et qu'il avait trop d'argent. Je ne manquerais pas en temps utile de rappeler cette déclaration.

M. de Fontbrisson Le concours du département de la Loire-Inférieure n'a jamais été promis d'une manière formelle; je puis d'autant mieux l'affirmer, que je fais partie du Conseil Général. Il aurait été important de prendre un engagement formel s'élevant à 4 ou 5 millions, sans être assuré que les autres départements fourniraient leur quote-part.

Le vote du Conseil Général de la Loire-Inférieure était donc conditionnel; le jour où la Normandie et la Sarthe se sont déliés de leur engagement, celui de la Loire-Inférieure tombait.

M. Denis Il en est de même pour la Mayenne.

M. de Fontbrisson M. le Président a dit que la Chambre de Commerce de Nantes était prête à se substituer aux départements, cette assertion est inexacte. J'ai traité de la question avec le Président de la Chambre de Commerce; celle-ci n'a nullement l'intention de prendre un tel engagement.

M. le Président Dans ces conditions, la base financière manque; cela est utile à constater par la Commission.

M. de Fontbrisson Pour que la religion de la Commission ne soit pas surprise, je me tiendrai au courant des intentions à venir de la Chambre de Commerce de Nantes, pour vous en faire part.

M. Denis Le déversement du chenal sera plus de 3 fois moins élevée que celle du canal. Le plus, il n'y aura pas d'écluse, de sorte qu'il se fera en un jour ou un jour et demi pour venir à Angers - Nantes tandis qu'il en faudra 5 ou 6 par canal.

Le chenal offre moins de dangers d'arrêt de la navigation par les glaces que le canal; il donne satisfaction.

aux deux rives, tandis qu'avec le canal, une rive est sacrifiée.
Le canal projeté comporterait 8 traversées en Loire.
Enfin, sur le chenal, il n'y aura pas de péages, si les
départements intéressés maintiennent leurs promesses.

Voici de la question au extrait de rapport de M. l'Inspecteur
Général Holtz - approuvé par la Commission d'inspecteurs généraux
le 26 avril 1897 et repris le 3 Janvier 1901 par M.
Mangin - Levent - Rapporteur au Conseil Général des Ponts et
Chaussées :

« Le canal latéral coûterait au moins 150 millions, ne
desservant pas les centres habités importants des bords de la
Loire et nécessitant 8 traversées de flume avec barrages
mobiles, service de tonnage et dérivation, c.à.d. avec de
grandes complications, de grandes chances d'avaries et des
 chômages assez fréquents. La situation de canal en cas de
grands inondations serait d'ailleurs précaire; en somme, la
Commission repousse cette solution.

« Au contraire, prenant en considération les grands progrès
récemment accomplis en Allemagne, et en France sur le Rhône,
dans les méthodes de régularisation des rivières, la Commission
estime que les conditions de pente et de débit de la Loire
en aval du confluent de la Maine permettent d'espérer la
réussite des travaux de régularisation dans cette partie et
qu'il convient d'en faire l'expérience.

« Cette expérience permettra de reconnaître s'il est possible
de poursuivre l'opération au-delà de la Maine, auquel
cas, en opérant ainsi successivement, on arrivera à
situer le point où ces travaux doivent être arrêtés.

« Si on veut alors continuer, il ne restera plus
d'autre moyen qu'un canal latéral, mais au moins, la
longueur de ce canal sera réduite au strict nécessaire. »

Les conclusions ne paraissent raisonnables et je me
rallie à l'idée de chenal jusqu'à l'embouchure de la Maine.

Cela ne veut pas dire que je sois hostile au projet de
 le Bassin ; au contraire, j'en dis beaucoup au dessus
 d'Angers et il serait regrettable de berner le travail
 de la Loire à la section de Nantes à Angers - Il y
 a un intérêt majeur à faire des travaux jusqu'à Bourges.
 De cette façon, par le Cher canalisé, les venans du
 Berry, du Centre, de la Saône au Rhône, la communication
 par eau serait établie entre Nantes et Marseille

J trouve donc rationnel et raisonnable d'ajouter au
 projet de Ministère le canal de Bourges à Angers -
 Comment l'exploiterait-on ? Serait-ce entièrement un canal
 latéral ? ou ne pourrait-on pas continuer le chenal
 jusqu'à Saumur ? C'est aux ingénieurs à nous le dire.
 Mais j demande une voie navigable de Nantes à Bourges.

M. le Président

Un tirant d'eau de 1^m 20, de 1^m 60 même et un
 tirant d'eau faible, il peut y avoir intérêt à l'augmenter
 en rétrécissant le chenal. Serait-il possible d'approfondir
 la Loire plus que ne le prévoit le projet ? Le sous-sol le
 permet-il ? Il faut que le travail utile pour
 l'instant soit perfectible dans l'avenir.

M. de Lamberville

Le sous-sol n'est pas le facteur essentiel ; il y en
 a un autre qu'on ne peut pas vaincre, c'est le
 charriement des sables

M. Bassin

Si la Loire était une rivière à sol fixe, on pourrait
 creuser un chenal ; mais le sable qui fait le fond au
 lit est extrêmement mobile. On a beau draguer ; on
 retrouve le lendemain la même quantité de sable

M. le Président

Il faudrait faire entrer en ligne de compte l'entretien
 du canal et ajouter cette dépense aux frais de construction.
 J fais l'hypothèse suivante : Supposons que pour le canal
 l'annuité kilométrique à servir pour la construction
 représente 20 000 par kilomètre, et l'entretien, 0 ; alors
 que l'entretien de la Loire navigable coûterait 25 000,

il est évident que la question se présenterait sous un tout autre
jour.
La séance est levée à 3 heures 30

Le Président,

Le Secrétaire,

Dreyfus

Severin

Siège de mardi 18 Mars 1902

Résidence de M. Gauthier

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : M. Gauthier, Vigor, Denis, Leproche, Cassin, Chantemille

M. le Président donne la parole à M. Cassin pour présenter des observations sur les propositions du Gouvernement concernant la Loire navigable.

M. Cassin. La nécessité de la création d'une grande artère navigable dans le bassin de la Loire ne peut être mise en doute par personne.

Nos côtes de l'Atlantique sont dépourvues de toute communication par eau avec Paris et le centre de la France; le canal de Bretagne s'arrête à Nantes; les canaux qui sillonnent le centre de la France se terminent par le Cher canalisé - bons et se sont pas reliés à nos grands ports maritimes de l'Ouest et à la Bretagne.

Pendant longtemps, des efforts se sont concertés sur l'amélioration du lit de la Loire. Les premières tentatives que l'on connaisse remontent à Louis de Lebouvier. Sous Louis XIV, des ingénieurs hollandais proposèrent d'améliorer la Loire au moyen de digues submersibles. En 1718, à la demande des États de Bretagne, une Commission d'ingénieurs visita le fleuve; les études se poursuivirent jusqu'en 1746 et aboutirent également à la proposition de rétrécir le fleuve au moyen de digues submersibles. En 1755, on commença l'exécution de ce projet entre Nantes et Faimbœuf; les réclamations de la marine le font suspendre. Vers 1780, on avait construit pour améliorer le mouillage du port d'Orléans un rétrécissement ou « diés », à l'aide de digues submersibles. En 1834 et 1838, il a été continué et le chenal construit par les digues n'a

pas moins de 3 Km. de longueur sur une largeur variable de 80 à 100^m. Mais le travail n'a pas été satisfaisant et l'ingénieur en chef a constaté qu'on n'obtenait pas même pas un mouillage régulier de 0^m 65 de long des quais d'Orléans

La question de la navigabilité de la Loire a fait l'objet d'une étude très longue et très complète de la part de M. Krantz en 1878. Il rejette la solution de la Loire navigable.

M. Cassin donne lecture de plusieurs passages de rapport de M. Krantz et de sa conclusion, qui est la suivante :

« La Loire, enrichie d'un volume d'eau suffisant, débarrassée de sables, ne sera pas encore propre à la navigation. Malgré tous les travaux que l'on pourra faire, la Loire restera toujours par le fait de crues, de vents contraires, de bruyards et de glaces, impraticable pendant une grande partie de l'année.

« Il nous paraît bien démontré qu'une solution parfaite que l'on ne peut obtenir qu'au prix des plus grands sacrifices de temps et d'argent, ne mérite guère d'être recherchée et qu'il est sage de ne pas s'obstiner à améliorer la Loire. »

En 1878, M. de Freycinet présente son grand programme de travaux publics. On ne y trouve pas un mot en faveur de la Loire navigable ; cette solution est rejetée, sans même qu'on voie nécessité de la discuter. M. de Freycinet, s'appuyant sur l'avis de tous les hommes compétents, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, propose la construction d'un canal de Combloux - Nantes.

M. Patissier, rapporteur de la Sous-Commission, chargé du bassin de la Loire, dit qu'il est nécessaire de retirer les tourneurs isolés existant dans ce bassin ; il fait remarquer que l'opinion des ingénieurs s'est formellement prononcée en faveur d'un canal latéral et qu'un projet complet a été rédigé par l'Inspecteur Général Collin, estimant la dépense d'Orléans - Angers - 42 millions.

Dans le tableau proposé par la Sous-Commission de 1879,

l'approbation des Chambres, le canal de Comblains -
 Nantes était évalué à 100 millions ; c'était l'estimation de
 M. Saingon, avec une plus-value de 30 500 000 tant pour
 l'amélioration du tirant d'eau que pour la suppression des
 traversés en rivière. L'ensemble des dépenses était divisé
 en 3 catégories d'après l'urgence, la dépense à faire pour le
 canal de la Loire était répartie de la façon suivante :
 34 millions étaient placés en 1^{re} catégorie, 33 en 2^e et
 33 en 3^e catégorie.

Le rapport de M. Curionot est également favorable à
 la construction d'un canal latéral à la Loire.

Aujourd'hui que nos projets sont-ils ? On a grand
 programme de travaux publics de plus de 700 millions,
 on donne au bassin de la Loire :

Les travaux de Comblains - Orléans et le canal d'Orléans 11 millions

Le canal de Montiers - Sancerres 16

Les essais de navigabilité de la Loire entre Nantes et Angers 18
 soit un total de 45 millions

Pendant que les travaux précités dans le bassin de la
 Seine et du Rhône justifient le titre de loi : complément
 de l'outillage national, on remarquera que l'artere maîtresse
 du bassin de la Loire, le canal latéral de Briare à Nantes,
 est indéfiniment ajourné.

Les essais de navigabilité de la Loire entre Angers et
 Nantes donneront-ils des résultats satisfaisants ? Il n'est
 malheureusement pas permis de le croire. Les épis noyés
 du Rhône provoquent des plaintes des rives de la part des
 riverains ; le rapport de M. Paul Faure à la Chambre
 contient sur ce point la déclaration de l'agence Lempereur,
 Lemoignon et Cie de Cette. Le prix des transports sur le
 Rhône serait navigable et plus élevé que celui de chemin
 de fer et de tous côtés de déception est telle qu'on
 réclame un canal latéral au Rhône, bien que d'après le

rapport de M. Paul Faure, la dépense n'en puisse être évaluée à moins de 400 millions, de Lyon à Arles.

Or le monde reconnaît qu'une canalisation de la Loire n'est possible au delà d'Angers, et qu'à partir de là le canal est nécessaire. Mais les bateaux venant de l'intérieur qui empruntent le canal n'ont que 2^e de tirant d'eau aboutissant à Angers à la Loire navigable qui n'a que plus que 1^e 20. Il faudra donc une charge, et ce sont les bateaux qui font le service entre Angers et Nantes sont moins profonds, plus larges et plus longs que ceux de commerce, s'ils transportent par exemple des houilles — destination de Lorient ou de Brest, il faudra une seconde rupture de charge à Nantes.

Malgré notre crainte que l'argent soit dépensé en pure perte, nous ne nous opposons pas à ce que on expérimente le système des épis entre la Maine et Chalousses, sous certaines conditions protectrices des intérêts de l'Etat et des riverains. Mais nous devons hautement que cela ne nous suffise pas. Admettons que le travail qu'on veut faire entre Nantes et Angers donne de bons résultats; on satisfait bien les intérêts des établissements industriels de la région, mais rien de plus. Les intérêts généraux restent sacrifiés: la solution de continuité entre la rive gauche et la rive droite de la Loire subsiste; nos ports de la Loire sont toujours isolés de l'intérieur et de Paris; l'intérêt majeur de la défense nationale continue d'être compromis. Il faut dès maintenant commencer le canal d'Angers — nous pourrions le continuer plus tard jusqu'à Brière. Le canal d'Angers — nous donnerait déjà un premier et important résultat; ce serait de mettre nos ports maritimes et la Bretagne en communication avec le centre de la France de bassin houiller et la Loire par le Cher canalisé, le canal de Berry, etc. —

Le canal réalisera-t-il une économie de transport appréciable? Voici l'opinion de ce point de M. Bergelin,

ancien Résident du Tribunal de Commerce, ancien membre de la
Chambre de Commerce de Nantes :

« Les prix de transport par la Loire navigable, en admettant,
par impossible, qu'on puisse résoudre ce problème, seraient et
se seraient être, essence comprise, moindres de : De Nantes -
Lugny, vice versa, moyennant de la 1^{re}, 2^e et 3^e classe, par remorqueur
ou toueur, 6 cent. par tonne et par kilomètre ;

De Nantes - Bourges, Blois, Orléans, 1^{re} et 2^e classe, 7
centimes par tonne K. m.

Par un canal latéral - Les prix pour cette voie seraient
ce qu'ils sont sur tous les canaux français à 1 centime par K. m.

Par chemin de fer, ils ne descendraient pas au-dessous de 3
centimes actuellement et ils ne peuvent s'abaisser au-dessous de
1 centime et demi.

Parmi les conditions prévues dans le projet de loi pour
l'exécution des travaux inscrits aux tableaux B et C, il en est
une qui soulève de très vives protestations dans le bassin de la
Loire ; c'est celle qui exige une contribution de 50 % de la
part des intéressés. On s'explique en disant que c'est par
les sacrifices consentis par les intéressés qu'on peut juger de
la véritable utilité et de l'urgence d'une voie navigable. Cette
théorie est très exacte quand il s'agit d'intérêts purement
régionaux ou d'un grand syndicat métallurgique ou houillier
dont on proclame l'importance et d'intérêts en cause -
on peut appliquer cette épithète au canal de Nord. Est. par
exemple, qui a pour but de mettre en communication les
aciéries du Bassin de Longwy avec les houillères de Nord, et
il n'est pas prouvé que certains grands bassins houilliers ou
métallurgiques ne pourraient pas payer plus de 50 % de canal
qui leur leur profiterait. Il n'en est plus de même pour
le canal latéral de la Loire ; les intérêts - satisfaites des
populations riveraines de la Loire, si dignes de considération
et si indiscutables qu'ils sont, ne sont qu'agricoles et desirables

de troisième importance, et on considère l'intérêt général qui s'attache à l'existence de cette œuvre, et que je rappelle brièvement. Réunion des tronçons de canaux des deux rives de la Loire entre la Bretagne - pénétration des bassins de la Loire, de la Seine et nord du bassin du Rhône, et plus tard du bassin de Rhône - communication de Paris et de l'intérieur avec nos côtes du Nord par Nantes et St Nazaire - alimentation en cas de guerre des arsenaux de Lorient et de Brest et de la flotte avec les charbons de la Loire.

En un mot, il n'y a plus à créer en France une voie navigable qui présente à un aussi haut point de vue un caractère d'intérêt général et national, et qui intéresse à un égal degré la défense nationale.

L'Etat jusqu'ici a pris à sa charge exclusive la construction des voies nationales de terre, de fer et de canal, et c'est sans demander aucun concours aux départements riverains de la Seine, de Rhône et de la Garonne qu'il a appliqué le programme de 1879; il n'a donc pas le droit de tenter d'une façon différente les riverains de la Loire.

Une contribution de 50%, injuste en droit, est absolument impossible à réaliser en fait. Comment veut-on que les départements presque exclusivement agricoles puissent fournir un versement total de 100 millions en somme de 50 millions? La contribution maximale qu'on puisse demander à ces départements, est une imposition de 4 centimes additionnels.

En conséquence, nous vous proposons de décider:

- 1° Que le canal latéral de Nantes - Nantes sera maintenu en tête des voies navigables;
- 2° Que le section de Tours - Angers sera exécuté immédiatement, ainsi que l'a décidé la loi de classement présentée par M. de Freycenet en 1879;
- 3° Qu'il ne sera fait un essai de navigabilité de la Loire entre la Maine et Chalonnes, qui permette de décider si

le canal latéral doit être continué jusqu'à Nantes, que si les riverains de la Loire entre ces 2 points y consentent et sous la responsabilité des promoteurs de la Loire navigable.

4° Que le concours des départements traversés par cette voie ne sera pas supérieur à 4 centimes additionnels.

J'examine maintenant les différents considérants développés par M. Denis en faveur de la Loire navigable. Le tirant d'eau, dit-il, entre Nantes et Angers varie de 1^{er} pendant 365 jours à 2^{es} pendant 164 jours; en cas de débordement, on n'aime que $\frac{1}{3}$ du chargement à transporter. J'y répondrais que les promoteurs de la Loire navigable ont reconnu qu'on n'aime pendant les basses eaux, et c'est le cas le plus fréquent, que 1^{er} de tirant d'eau; or, le canal latéral au-dessous d'Angers aura 2^{es} de tirant d'eau; le transport indégal s'imposera donc.

M. Denis croit que l'insouciance de courant = la remonte du chenal n'est pas important; prenant pour exemple le remorquage de la Saône, il estime que les frais de tonnage et de remorquage ne seront pas même élevés que les frais de halage du canal. J'y ferais remarquer que le courant à la descente sera de 4 à 8 kilomètres à l'heure et par conséquent très dangereux. Tout le monde s'accorde à reconnaître que c'est l'absence de courant sur les rivières qui explique le bon marché des transports. Comparer le remorquage et le tonnage de la Saône qui a 3^{es} de profondeur et dont le courant est insignifiant avec ce qui se fait sur la Loire ayant 1^{er} de profondeur et un canal de 4 à 8 K. à l'heure, c'est comparer deux choses incompatibles.

M. Denis fait état d'une enquête ordonnée par le Conseil Général de l'Orne et de la Sarthe pour affirmer que les épis saisis supportent l'action des crues pendant les crues. Personne ne le conteste. Tous les riverains de la Loire ne savent que trop que les épis saisis à Brissac et à Orléans

ont résisté aux plus fortes inondations, mais qu'ils ont eu
 aussi pour résultat de retenir les sables et de les accumuler
 au point d'accélérer la rupture des digues. Notre collègue
 M. Bell, lorsqu'il était maire de Bourges, pour empêcher la
 ville d'être en partie emportée, a dû passer plusieurs jours et
 plusieurs nuits à faire renforter à l'aide de milliers de
 tombereaux de sable la digue transversale qui protège cette ville.

En ce qui concerne le ~~fait~~ pris de fait, il n'est pas
 douteux que la création d'un canal, accélérant gravement la
 vitesse de l'eau, aura pour résultat d'augmenter le prix
 actuel. Il faudra à la suite de chaque crue arrêter la
 circulation des bateaux pour faire disparaître les accumulations
 de sable qui obstrueront inévitablement certaines parties du
 canal.

Il ne faut pas priver les riverains de l'eau dont ils ont
 besoin, M. Denis nous dit qu'on établit des passes de
 distance en distance. M. de Pontbriand a fait remarquer
 que la même promesse avait été faite pour la Loire
 maritime et qu'elle n'a pas été tenue. Le plus grand
 danger véritable, pour les riverains, c'est de voir détruire les
 digues qui les protègent, par suite du relèvement du plan
 d'eau actuel, ou, s'il n'existe pas de digues, de voir leurs
 propriétés plus gravement et plus fréquemment envahies.
 C'est dans ce sentiment qu'on a protesté contre le projet de
 la Loire navigable 19 mètres des communes situées entre
 l'embouchure de la Maine et Chalonnes.

Le grand argument de M. Denis, c'est que le canal entre
 Nantes et Angers ne coûterait que 14 millions, tandis que
 le canal coûterait 45 millions. Mais, comme l'a fait
 observer M. le Président, quelle sera la dépense d'entretien
 du canal? Elle est impossible à prévoir avec une précision
 comme la Loire; au contraire, elle est mille ou à peu près
 pour un canal. M. Denis veut dépenser 45 millions pour

un canal qui permet les transports à 1 centime la tonne kilométrique, que 14 millions pour le canal sur lequel le prix de transport sera supérieur à celui par chemin de fer. Le ministre des Travaux Publics, questionné par la Commission générale a déclaré qu'il lui était impossible de l'évaluer.

Faut-il s'arrêter à cet argument que le canal donne satisfaction aux deux rives, tandis que par le canal l'une des deux rives est sacrifiée? Or, n'est-ce pas que le chemin de fer ne donne satisfaction qu'à celle des deux rives sur laquelle il est établi?

On espère que si les déjeunements par les contributions projetées, il ne sera pas nécessaire d'établir de péages sur le canal. On peut être certain que s'il faut une contribution de 50 % de la part des intéressés, il n'y aura jamais de canal de Bourne à Angers, et les marchandises entre Nantes et Angers seront transportées non sur la Loire navigable mais par chemin de fer.

Dans ces conditions, je maintiens donc la conclusion que j'ai déposée.

M. le Président

Si on fait le canal de Bourne à Angers immédiatement, les marchandises partant à Angers peuvent-elles naviguer sur la Loire en aval?

M. Cassin

Lorsque le sillon de Bourne à Angers sera terminé on sera fixé sur les essais de navigabilité de la Loire en dessous d'Angers.

M. le Président

Qu'arrive-t-il si les conditions que vous prévoyez pour les essais de navigabilité ne sont pas remplies?

M. Cassin

On poursuivra le canal jusqu'à Nantes.

M. le Président

Est-il certain que les déjeunements qui ne sont pas touchés directement par le canal de Bourne à Angers, tels que la Loire-Inférieure, voudront contribuer à la dépense?

M. Cassin

On a fait un tour de contribution différent, suivant

que les départements tout ou non riverains de la Loire, et le
gouvernement conserve le droit de demander le concours des
groupements industriels intéressés. Il est permis ^{voilà} que la Chambre
de Commerce de Nantes entrevoie dans cette voie, parce qu'elle a
le plus grand intérêt au développement de la navigation de la
Loire.

M. le Président

Admettez-vous les piéages?

M. Cassin

Parfaitement; avec le canal latéral, la chose sera
aisée; les gares d'eau y seront plus faciles à établir que sur
la Loire navigable, où elles seraient submersibles.

M. Denis

M. Cassin a prouvé que les ingénieurs, comme les
médecins, ne sont pas toujours d'accord entre eux; on peut
répondre à l'opinion d'un ingénieur par l'opinion d'un autre
ingénieur. Je ne retire pas l'extrait de rapport de Conseil
Général des Ponts et Chaussées, qui est diamétralement opposé
au dire de M. Krantz. Depuis M. Krantz, la science a marché;
des faits se sont présentés que tels travaux déclarés autrefois impossibles
sont aujourd'hui faciles.

Le prix de fret sur la Loire navigable ne peut pas s'élever
à 6 ou 7 centimes; il est actuellement, avec un flegme
ensable, de 0.03 d'Angers à Nantes; c'est ce qui résulte
d'une note fournie par le Ministère des Travaux Publics
sur le Rhône, le prix est de 0.026; il sera moindre sur la
Loire, quelle que quelque mauvaise que soit la navigation.

M. le Président

Le fret est un élément énorme dans l'appréciation de la
dépense. Quel est le fret du Rhône?

M. Denis

Il est de 0.40; il faut remarquer en outre que sur le
Rhône, il n'y a pas de trafic. Sur l'Elbe, qui a 0.40
de fret, la navigation est en très bon marché, parce qu'on
emploie un matériel spécial.

M. Cassin

Les bateaux ont 70^m de long et 11^m de large.

M. Denis

Sur le Rhône, il n'y a pas de trafic, parce que Lyon ne
fournit que peu de marchandises lourdes. Quand il y a du

trafic, la batellerie s'organise, et quand la batellerie est organisée, les prix s'abaissent. La Compagnie de P.-L.-M. a tiré le trafic par eau

hors ce pourcentage, ce que sera le prix de fret sur la Loire; mais il ne dépassera certainement pas 0.02, et sera par conséquent infiniment moins élevé que celui du chemin de fer.

En ce qui concerne le concours de 50 % à demander aux intéressés, j'en ai toujours trouvé excessif. Il ne faut pas de pourcentage, et on doit s'en tenir à une contribution maxima de 4 centimes.

On dit que les bateaux allégés ne pourront plus continuer à naviguer, parce que les frais sont trop considérables, restant les mêmes pour $\frac{1}{3}$ de la cargaison que pour la totalité. Mais d'autre part, on mettra moins de temps par la rivière que par le canal.

L. de Président. Au point de vue du temps, il n'y a pas d'avantage à se servir des gros bateaux plutôt que de petits.

L. Denis. Le transbordement coûte à peine 200 la tonne kilométrique.

L. Bassin. Le charbon envoyé de l'intérieur à Brest sera transbordé à Angers, puis à Nantes pour entrer dans le canal de Nantes à Brest; il arriverait en position.

L. Denis. Il sera toujours plus facile à Brest de faire venir les charbons anglais.

L. Bassin. Il n'y a rien de plus de même si nous avions des transports à 0.04 la tonne kilométrique, et il faut prévoir qu'en temps de guerre nous ne recevons plus de charbons anglais.

L. Denis. L. Bassin nous dit que les riverains se plaindront parce qu'il y aura un relèvement des plans d'eau. C'est la contrainte qui se produira; le canal abaisse les plans d'eau, c'est du moins l'avis des ingénieurs.

L. de Président. J' suppose que le lit de la rivière doit à la cote 0; on l'approfondit à -0.50. Mais d'autre part, on réduit la

charge de 500^t à 150^t. Par cela même, on surélève la partie en dehors du chenal de 0.10, 0.20, 0^m 30. Le temps que le chenal se comble par l'eau, qui viendra des rives voisines.

M. Denis Un chenal de 500^t à 150^t déversera plus d'eau que la ligne admise.

M. de Risdeau Un lit de 500^t réduit à 150^t se pourra plus prendre que 1/3 d'eau.

M. Denis La vitesse sera augmentée

M. de Risdeau Quel est ce que l'augmentation de la vitesse en regard de la grande quantité d'eau = diverser ?

M. Cassin Le ralentissement de plan d'eau ne résulte pas de la rapidité de cours dans le chenal ; il résulte du niveau général du lit inférieur du fleuve. Dès que vous faites des traverses, vous relevez le plan d'eau dans la partie qui n'est pas le chenal. La première fonction des épis est de retenir les sables. Dès qu'une crue arrive, elle est relevée au delà du tassement de sable. Une partie des dommages de 1846 et 1856 a été causée par les épis et les digues moines établis il y a un siècle et demi. Quand une digue creve, il passe par l'ouverture une quantité de sable considérable, qui est recueillie par le chenal.

M. Denis Si nous adoptons la solution du canal, il est à craindre que l'administration ne reprenne un ancien projet faisant passer le canal de Nantes par les vallées de l'Ordon, de la Mayenne, de l'Loire, pour aboutir à Orléans ; les rivières de la Loire seraient lésés.

D'autre part, M. Cassin prévient que les essais de navigabilité de la Loire ne réussiraient pas et que le canal latéral n'est pas seulement de Bourges à Orléans, mais jusqu'à Nantes. Dans ce cas, le dépenses n'est plus de 45 millions, mais de 90 millions ; où les trouverait-on ?

M. Cassin - J'ai été frappé de la diversité des objections de M. Denis.

Il nous fait entrevoir la possibilité de ne pas avoir de canal latéral à la Loire. J'ajoute que nous sommes ici les représentants de l'intérêt public; lorsque nous aurons décidé que le canal longeant la Loire, le Gouvernement ne pourra pas passer outre à notre décision, la proposition serait mal accueillie par le Parlement, et les départements refuseraient de souscrire pour un canal passant par la Beauce.

M. Denis trouve que le canal de Bourges à Nantes coûtera trop cher; mais il nous est dû. Personne ne s'élève du projet de canal de la Loire au Rhône qui doit coûter 50 millions. Il n'est pas douteux que l'intérêt général commande de faire d'abord le canal latéral à la Loire.

J'ai répété en terminant que ce n'est pas au Parlement à s'incliner devant le Gouvernement, mais au Gouvernement à exécuter la volonté du Parlement.

J'ai lu une pétition signée par 19 maires des communes riveraines de la Loire qui font toutes réserves pour les dégâts et préjudices que pourrait causer l'exécution des essais entrepris entre l'embouchure de la Maine et Charbonnières.

M. Denis

J'ai pu voir que j'étais partisan de canal par l'ordon, la Maine et la Loire; j'ai été partisan du canal latéral à la Loire; mais je signale un danger.

M. le Président

Il va être procédé à la nomination d'un Rapporteur sur la question de la Loire navigable; il ne sera pas chargé de présenter des conclusions définitives, mais de nous apporter une étude complète de la question, comprenant non seulement ses idées personnelles, mais celles de ses contradicteurs. Cela sera examiné par la Sous-Commission qui présentera ensuite ses conclusions à la Commission plénière.

h. Besson - Je demande à la Sous-Commission d'adopter des conclusions
bien formées sur certains points.

h. Besson est nommé Rapporteur provisoire par
4 voix contre 1 à h. Denis, et 1 bulletin blanc

La séance est levée à 3 heures 1/2

Le Président,

Dequenne

Le Secrétaire,

Leuthen

Séance du 6 Juin 1902

Présidence de M. Gauthier

La séance est ouverte à 2 heures 1/2

Sont présents : M. Gauthier, Bassin, Chantemille, Vigor,
de Fombriand.

M. Chantemille donne lecture de son rapport sur le canal de Moulins
à Sancouis

M. le Président Dans les rapports que nous aurons à présenter à la
Commission plénière, il ne faut pas nous borner à faire valoir
l'utilité générale des travaux, mais nous devons en étudier le
côté financier aussi complètement que cela nous sera possible.

Ainsi la dépense totale pour le canal de Moulins -
Sancouis est évaluée à 16 millions ; pour que la déclaration
d'utilité publique puisse être prononcée par décret, il faut,
d'après le projet de loi, que la somme des intérêts soit de
8 millions, ce qui représente, à un taux d'intérêt de 3.60 %,
une annuité d'environ 300 000. Etant donné le tonnage
probable et les droits de péage qu'il sera possible d'établir,
cette annuité sera-t-elle couverte ? Si les calculs démontrent
qu'une annuité aussi considérable ne peut pas être couverte,
à quel chiffre faudrait-il réduire la participation des intéressés
pour que les péages permettent de faire face aux annuités,
et l'Etat pourrait-il prendre à sa charge le complément
de la dépense ?

Nous serons sur ces différents points présenter à la
Commission plénière des éléments d'information qui lui
donneront les moyens de statuer en pleine connaissance de
cause.

M. de Fombriand appuie ses observations. M. Monestier, dit-il, ce dans
une séance plénière formellement demandé que la Commission
fit fixer de la quotité du concours promis par les

intéressés et sur les garanties offertes à l'appui de cette promesse. Les droits de péage ne pouvant dépasser un certain chiffre, sous peine de rendre la voie d'eau inutilisable au commerce et à l'industrie, le boniage sera-t-il suffisant pour que le syndicat des intéressés rentre dans ses frais et ne soit pas obligé de demander à l'Etat de prendre à sa charge une partie de la dépense assumée par le syndicat ?

Ce sont les antres de points sur lesquels votre attention doit se porter tout particulièrement

M. Chandonville

En ce qui concerne le canal de Moulins - Sancris, quelle sera la participation des intéressés ? La question n'est pas résolue. Il est impossible d'espérer un concours de 50 %. D'autre part, si le canal mérite d'être construit entièrement par l'Etat, c'est bien celui-ci ; il est destiné à alimenter le canal de Berry qui manque d'eau. Si on ne fait pas le canal de Moulins - Sancris, il sera nécessaire d'engager des dépenses considérables sur le canal de Berry, pour l'alimenter en eau. Les renseignements que j'ai reçus à Moulins concluent à l'adoption du projet tel qu'il a été voté par la Chambre des Députés ; les intéressés auront à rechercher une combinaison financière qui leur permette d'offrir un concours de 50 %, ou, à défaut, à demander une contribution plus forte de l'Etat.

M. Viger

Ne vaudrait-il pas mieux attendre la lecture du rapport de M. Cassin, qui figure à l'ordre du jour, pour discuter et trancher une fois pour toutes ces questions ?

M. le Président

Nous ne discutons pas en ce moment le rapport de M. Chandonville ; nous lui demandons seulement de réunir de nouveaux éléments d'information au point de vue financier. M. Chandonville peut prendre auprès des Chambres de commerce et des municipalités intéressées tous les renseignements possibles sur le boniage et le produit probable du trafic (assentiment)

M. Bressin donne lecture de son rapport sur la Loire navigable
de Brissac à Nantes

La Commission décide de demander l'impression de ce
rapport provisoire avant de le discuter

La séance est levée à 3 heures $\frac{1}{2}$

Le Président,

Le Secrétaire,

Séance de samedi 18 Juin 1902

Résidence de M. Gauthier

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : M. Gauthier, Bassin, Denis, Viger, Labrousse,
de Fontbrion, Chantenille

M. le Président met en discussion le rapport lu à la précédente séance par
M. Bassin sur la question de la Loire navigable.

M. Denis Je ne reviendrai pas sur la comparaison que j'ai déjà faite entre
le chenal en rivière et le canal. Je me bornerai à faire
remarquer que je suis loin d'être hostile au canal, là où il
est nécessaire ; je reconnais que c'est un moyen excellent de
communication, quand on a l'argent nécessaire pour le construire
mais, dans la question qui nous occupe, une première difficulté
sans de trouver l'argent ; en outre, certaines parties du canal sont
peut être dangereuses, notamment dans les traversées en Loire ou
lorsque le canal passe trop près du fleuve ; il y aura à
redouter des ensabllements et des inondations, comme pour le
chenal en rivière.

Je n'ai rien à dire sur les conclusions de M. Bassin,
puisque il accepte l'essai de mise en état de navigabilité de la
Loire entre l'embouchure de la Maine et Chalennes ; je ne
demande plus mieux qu'on exécute immédiatement la section du
canal comprise entre Bourges et Angers, lorsque l'enquête aura
été faite et l'avant-projet établi. Mais ce que je critique,
c'est la contradiction qui existe entre les considérants et les
conclusions du rapport ; car toute l'argumentation de M. Bassin
a pour but de démontrer qu'il n'y a pas lieu de chercher à
rendre la Loire navigable. Je vous demande la permission de
parcourir rapidement le rapport pour établir cette contradiction.

La première partie du travail de M. Bassin est consacrée à
un historique très intéressant de la question. Il rappelle et

résume toutes les études qui ont été antérieurement faites. Si l'on prend à la lettre la conclusion & rapport de M. Krantz, citée par M. Bassin, il semblerait qu'il est absurde d'essayer d'améliorer la navigabilité de la Loire. Mais cette conclusion ne s'applique qu'à la Loire en amont de Bourges et ne vise pas la Loire en aval d'Angers.

M. Bassin analyse ensuite le rapport de M. Sainjean (1874) « à quelque point de vue qu'on se place, dit M. Sainjean, les endiguements submersibles ne peuvent pas, sur la Loire, assurer une navigation permanente et régulière, ils ont été, à juste raison, condamnés par les décisions ministérielles des 8 et 26 août 1879, et cette condamnation doit être considérée comme définitive. »

La condamnation dont il s'agit se signale par un projet de l'Administration des Ports et Chaussées en aval d'Angers qui laisse à côté des endiguements parallèles au fleuve pour ne recevoir qu'une épave brisée. Les autres citations du rapport de M. Sainjean n'ont trait qu'à la Loire en amont de Bourges. Dans ce rapport, la dépense est évaluée à 83 200 000 avec un mouillage de 1^m60 ; si l'on veut obtenir un mouillage de 2^m, il faut augmenter ce chiffre dans une proportion considérable.

M. l'Ingénieur Guillon a présenté en 1877 un rapport favorable à la construction d'un canal latéral, ses conclusions ont été repoussées par une Commission d'Inspecteurs Généraux qui s'est prononcée pour la régularisation de fleuve en aval d'Angers.

Une Commission d'études, nommée en 1878, « estime qu'on peut avec de grands chances de succès et sans danger au point de vue des innovations, appliquer entre le Maine et Nantes les méthodes de régularisation que elle a étudié les détails d'application de son point de vue et considère comme une éventualité à peu près certaine qu'on pourra obtenir un mouillage de 1^m20, ajoutant d'ailleurs qu'il serait illusoire

« d'espérer notablement plus et notamment de chercher - attendre le
« tirant d'eau normal de 2^m »

La Commission des Inspecteurs Généraux et le Conseil Général des
Ponts et Chaussées ont été unanimes à se prononcer pour l'essai de
mise en état de navigabilité de la Loire en aval d'Angers.

En le Rapporteur provisoire se livre à une discussion très intéressante
sur le faible mouillage du chenal en rivière, la nécessité des
transbordements qui augmenteraient les prix de transport et les
rendraient, dit-il, plus élevés que par chemin de fer ; il cite
l'opinion de M. Pergelin, d'après lequel les prix de transport ne
peuvent être, assurance comprise, moindres de 0,07 par tonne kilométrique.
Cette assertion est contredite par les faits : à l'heure actuelle,
avec toutes les difficultés de la navigation, les prix sont moitié
moindres

Voici un extrait de rapport approuvé par la Commission
d'Inspecteurs Généraux : « Le canal latéral coûterait au moins
« 150 millions, ne desservirait pas les centres habités importants
« des bords de la Loire et nécessiterait huit traversées du fleuve
« avec barrages mobiles, service de tonnage et dérivation, c. à d.
« avec de grandes complications, de grands chances d'avarices et
« des chômages assez fréquents. La situation du canal en cas de
« grandes inondations serait d'ailleurs précaire. En somme, la
« Commission repousse cette solution »

L'Administration résume ses observations à la façon
suivante : « Les intéressés dans l'enquête et le Comité de la
« Loire navigable au point de vue des intérêts commerciaux et le
« Conseil Général des Ponts et Chaussées au point de vue technique
« ont été unaniment d'avis que les travaux à entreprendre
« dans la vallée de la Loire devaient comprendre d'abord
« l'assèchement du fleuve en place entre l'embouchure et le
« Maine et Nantes

« Les observations qui précèdent établissent que cette solution
« est en effet la plus rationnelle. C'est ce qui a décidé l'Administration

« à le comprendre dans son programme comme le complément
 « d'une ligne de navigation complète vers la vallée de la Loire
 « à la Chambre des Députés - l'inscrire comme première section
 « de l'opération économique « Loire entre Nantes et Briere »

Dans la question qui nous occupe, nous ne sommes pas en face de solutions simples. Le plus souvent, quand on fait un canal, il se trouve pas des embâcles exposés aux inondations; il n'en est pas de même pour la Loire; le canal latéral comporte 8 traversés du fleuve et des barrages mobiles; il en résulte de grands dangers pour la navigation. En outre, le dépense totale de Briere - Nantes ne serait pas inférieure à 150 millions; il est donc raisonnable de chercher à réduire en strict minimum la longueur de ce canal, que tout le monde reconnaît nécessaire, et s'y substituer, si on le trouve possible, le chenal en rivière pour que le dépense soit beaucoup moins élevée, entre Nantes et Angers, au lieu de 45 millions elle ne sera que de 14 millions et même de 12 millions. Si on veut demander la construction d'un canal de 150 millions il est probable que rien ne sera fait.

On objecte que avec le chenal en rivière il sera nécessaire de procéder à des transbordements et que le mouillage ne sera que de 1^h 20 au moment des basses eaux. J'ai montré que pendant le moitié de l'année le mouillage serait de près de 2^h, c'est seulement pendant l'autre moitié que le mouillage pourrait être réduit à 1^h 20, et on assure encore dans ces conditions une bonne navigation. L'inconvénient des transbordements sera compensé par le gain qu'on réalisera sur la durée de la navigation entre Nantes et Angers; on mettra 3 jours pour aller d'un point à l'autre, tandis qu'il faudra 8 jours pour le canal.

En résumé, j'accepte les conclusions de M. Bassin; mais je demande que les considérations présentées par L. Bassin soient mis d'accord avec les conclusions.

M. le Président - Vous êtes d'accord avec le Bassin pour la dépense destinée à rendre la Loire navigable entre la Marne et Chalons; pour le reste, vous êtes le désaccord

M. Denis - Non; j'accepte le canal latéral en amont de la Marne.

M. le Président - Le Bassin admet-il que le canal latéral se descende pas au-dessous de la Marne?

M. Bassin - Oui, si les expériences de mise en état de navigabilité réussissent; mais je crois qu'elles ne réussiraient pas

M. Denis - J'en suis le contraire

M. le Président - L'expérience qu'on veut tenter s'engage qu'une dépense de 1'800'000; si vous inscrivez dès maintenant au crédit de 14 millions, nous venons plus vite au chapitre pour décider si l'expérience doit être continuée en aval de Chalons; on dira toujours que l'expérience a réussi dans une certaine mesure

M. de Pontbriand - Le Bassin demande que la dépense autorisée soit de 1'800'000 seulement

M. le Président - Si nous votons 14'000'000 dès maintenant, comment pourrions-nous obtenir que la dépense soit limitée à 1'800'000?

M. Bassin - Je voudrais d'abord répondre aux observations de M. Denis. La lecture de mon rapport montre le grand souci que j'ai eu d'être impartial dans l'exposé que la Sous-Commission m'avait chargé de faire. Ce n'est pas sans de grandes difficultés que j'ai pu avoir communication des dossiers relatifs à la question de la Loire navigable. Je salue que sous l'Empire le projet de canal latéral avait été établi par l'ingénieur Collin, que ce projet avait été accueilli avec enthousiasme par les populations et que les enquêtes faites auprès des Conseils généraux, des Conseils municipaux y avaient été très favorables. C'est de ce fait seulement que j'ai eu l'ambition de prendre connaissance au Ministère du rapport Collin; j'ai pu avoir ensuite entre les mains

les rapports de la part des Ingénieurs Lamingon et Guillon. La plus grande et la plus importante partie de leur travail est consacrée à l'analyse de ces documents; après avoir présenté avec beaucoup de développements les avantages et les inconvénients des différents systèmes en présence, ils concluent tous sans réserve en faveur du canal latéral. Or ailleurs, depuis les condamnations répétées prononcées en 1859 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées contre les digues en Loire jusqu'à ces derniers temps, il n'avait plus été question de la Loire navigable. Qui a repris cette idée? Ce sont des commerçants qui avaient d'abord eu la possibilité de rendre la Loire navigable jusqu'à Briare, et qui, peu à peu, devant l'évidence des faits, ont dû limiter leur demande à la Loire entre Nantes et Angers.

M. Denis nous a dit que le Conseil Général des Ponts et Chaussées était favorable à l'expérience de mise en état de navigabilité de la Loire entre Nantes et Angers. La Commission des Inspecteurs Généraux et le Conseil Général n'ont pas été aussi loins. Voici en effet leurs conclusions: « La Commission « émet l'avis: qu'il n'y a pas lieu, quant à présent, de « mettre à l'enquête l'avant-projet présenté par les « ingénieurs (il s'appliquait à la section de Nantes à Angers), « mais qu'il convient de détacher de cet avant-projet la « section de 14 K.m. environ comprise entre l'embarcadere de « la Maine et Chelennes, dans le bras de ce nom et de « faire dans l'étendue de cette section, en prenant pour base « les dispositions de cet avant-projet, un essai préalable, dont « la dépense est évaluée à 1'800'000, et qui comportera « l'étude des meilleures dispositions de détail des ouvrages « et la constatation des résultats obtenus. »

En proposant l'inscription d'un crédit de 14 millions à la loi du Ministère des Travaux Publics, on ne doit pas oublier qu'il s'agit d'un crédit pour l'essai de la section de Nantes à Angers.

Chaussées

M. Vigor M. le Ministre a dit qu'il s'agissait d'une expérience.
 M. Cassin Oui; mais il faut dire si nous aurions l'expérience
 jusqu'à 1.800.000 seulement ou jusqu'à 14 millions.
 M. Denis M. le Ministre ne veut dépenser que ~~12~~ 1.800.000.

M. Cassin - Alors, pourquoi a-t-il inséré dans le projet un crédit de
 14 millions? Le Conseil des Ponts et Chaussées a approuvé sa
 répose sur la dépense complémentaire de 12.200.000; le
 Parlement doit rester maître de la suite et donner l'expérience.

J'ai pas à faire, après les ingénieurs qui ont étudié la
 question sur place, l'exposé des avantages du canal. J'ai fait
 seulement remarquer que les barrages mobiles dont on s'effraye
 ne sont pas chose nouvelle. Ceux qui existent à Océage
 depuis 200 ans fonctionnent d'une façon tout à fait
 satisfaisante. Je ne suis pas sûr qu'on soit enchaîné d'avoir
 remplacé à Brienne le barrage mobile par un pont-canal.

M. Vigor J'étais hostile au pont-canal.

M. Cassin Le Cher n'a été canalisé qu'à l'aide de barrages
 mobiles qui fonctionnent bien.

Si on prend l'ancien projet de M. Guillon, la dépense
 ne sera pas de 150 millions; M. Guillon l'a évaluée à
 116 millions pour un tirant d'eau de 2^h 25; si le tirant
 d'eau, au lieu de 2^h, la dépense sera beaucoup moindre.

Nous invoquons des droits acquis par le vote du
 Parlement en 1879; est-il possible qu'on ne fasse rien pour
 le bassin de la Loire, alors qu'on a tant fait pour ceux de
 la Seine et du Rhône?

M. Denis me reproche d'être trop dur pour les partisans
 de la régularisation de la Loire. Il n'est cependant
 impossible de ne pas présenter les inconvénients de ce
 système, mis en relief par les ingénieurs eux-mêmes. D'autre
 part, j'ai vu recueillir de protestations contre l'expérience
 qu'on veut faire; qu'il s'agisse de digues ou d'épis, on

active de sol, on accumule les sables, et on comprime la propriété des réservoirs en diminuant leur capacité. Plus de 60 communes, situées à gauche comme à droite du fleuve, protestent contre l'expérience projetée. Les pétitions sont couvertes des signatures de plus de 3000 maiennais. Je ne puis donc admettre cette expérience que sous toutes réserves et uniquement parce qu'elle est demandée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et limitée à une étendue de 14 K.m. pour une dépense de 1'800'000.

Mais je demande à mes collègues de décider qu'on inscrive dans le projet la section du canal comprise entre Bourges et Angers; on obtiendrait un premier résultat, qui serait de relier par eau les côtes de la Saône, ou le centre de la France par le Cher canalisée, le canal de Bourges, de --

L. Denis

Je répète qu'en point de vue des conclusions je suis d'accord avec la Commission. Mais je proteste contre sa sévérité à l'égard du Comité de la Loire navigable; il faut encourager les initiatives individuelles, malheureusement très rares chez nous. Si la question du canal de la Loire se pose aujourd'hui, c'est grâce à ce Comité qui a tenu de congrès nombreux; il y avait une véritable ingratITUDE à ne pas reconnaître ses efforts.

En ce qui concerne les protestations dont a parlé M. Bassin, je fais remarquer que toute venue nouvelle à ses rétractures. Dans les compagnies, on ne se voit pas toujours très éclairé; on demande quelquefois des choses nuisibles et on repousse des choses utiles. Quand on est maiennais, c'est la routine qui les fait protester.

Je suis d'avis qu'il serait injuste de demander aux réservoirs de la Loire une contribution de 50% dans les travaux à exécuter; mais si nous voulons avoir un canal, il faut que nous ayons prêts à faire les sacrifices justes et nécessaires, et à entrer dans les vues de Ministère et Travaux Publics; pour les parties situées en aval de la Maine,