

Com des Voies navigables

2<sup>e</sup> Cahier

- |                        |  |   |
|------------------------|--|---|
| 1 <sup>er</sup> Bureau |  | <del>Dumont</del> P. Baudouin<br>Viger                                |
| 2 <sup>e</sup> —       |  | André (Nou. Président)<br><del>de Pontbasse</del> Hayez.              |
| 3 <sup>e</sup> —       |  | Général<br>Petitjean.   |
| 4 <sup>e</sup> —       |  | Baudouin<br>Aimond.   |
| 5 <sup>e</sup> —       |  | <del>de la Vallée</del> Paullet Ournac<br>Raynal (Président)          |
| 6 <sup>e</sup> —       |  | de Figeac Maysse et Villeroy<br><del>de la Vallée</del> Bossé Bojiner |
| 7 <sup>e</sup> —       |  | de la Vallée<br>de la Vallée Ponce Barbier                            |
| 8 <sup>e</sup> —       |  | de la Vallée d'Amont<br>Fouquet Comba, Luridan                        |
| 9 <sup>e</sup> —       |  | de la Vallée<br>Genet - Luridan                                       |

1905-1917

11 décembre 1905



A

Séance du 11 Décembre 1905

Résidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 2 heures

Sont présents : M. de Freycinet, Edouard Millard, Rivet, Monis, Peytrès, Andiffes, Mézières, Bassin, Dammy, Vige, Alasseur, Antonin Dubost

M. de Freycinet - Nous sommes saisis d'un rapport de M. Bassin sur un avant-projet de canal latéral à la Loire. Ce ~~projet~~ <sup>rapport</sup> a été adopté par la 3<sup>e</sup> Sous-Commission et de même par la résolution suivante :

« Le Gouvernement est invité à faire appel aux fonds de concours, moyennant un péage kilométrique maximum de six millimes, pour le comblement de la bécune navigable de Brière - Nantes, en donnant la préférence à celui des deux systèmes en concurrence qui pourra réunir les fonds de concours égaux à la moitié de la dépense de construction »

M. Bassin - Je n'ai pu dans mon rapport que donner des renseignements indispensables et j'ai donné mes chiffres sur des bases les plus autorisées. La plus grosse difficulté pour faire le canal latéral est de trouver l'argent ; mais pour cela il faut le chercher. Ce n'est pas aux membres de la Commission, mais au Gouvernement qu'incombe ce rôle. Si mes collègues trouvent que la résolution que je propose a un caractère trop général, je suis prêt à l'accepter ou autre.

Le 7 juillet 1904, la Commission a voté une résolution ; celle que je présente aujourd'hui est à peu près identique ; elle avait été présentée par M. Antonin Dubost ; il ne s'agit donc pas seulement d'une résolution de la 3<sup>e</sup> Sous-Commission, mais de la Commission.

M. de Freycinet - L'idée de la Sous-Commission est de mettre le Gouvernement en présence de deux systèmes, afin de vérifier <sup>par</sup> lequel système de canal la moitié de capital pourra être réunie.

M. Bassin - Le concours de l'Etat est subordonné au versement de la moitié des fonds par les intéressés ; si ce versement n'est pas fait, il n'y a pas d'obligation pour le Gouvernement.

M. Vige - Lorsque le projet a été présenté à la Sous-Commission, il y avait eu des objections sur le fait de mettre le Gouvernement en présence de fonds de concours uniquement pour le canal latéral ; nous avons eu l'opposition des partisans de la Loire navigable. On craint que l'option entre les deux systèmes était réservée, il n'y a pas eu de désaccord. Le projet donne au Gouvernement le moyen de demander aux intéressés de se prononcer en faveur de l'un ou l'autre système.

M. de Freycinet - Avez-vous des raisons de penser que vous trouverez les fonds de concours ?

M. Bassin - Nous n'avons pas fait de recherches. M. Monestier a dit : apportez les fonds de concours pour la moitié de la dépense ou le Gouvernement vous comble le canal ; j'ai répondu

que nous ne pouvons pas entrer dans cette voie ; c'est au gouvernement qu'il appartient de rechercher les fonds à concourir.

M. Edmond Millard - J'ai assisté à toutes les réunions de la Commission, et notamment à celle, en sa présence de M. Barbey fut adoptée la résolution de M. Urbain. Les conclusions actuelles ne sont pas dangereuses pour le trésor ; mais le sentiment n'est pas trop vague. Il peut sembler étrange qu'une Commission, qui réunit tant de compétences, ne marque pas de préférence pour l'un ou l'autre des systèmes ; il n'est pas possible que le système qui adopter soit celui qui réunit les fonds à concourir, indépendamment de toute raison technique. Le rapport est très étudié ; il mériterait des conclusions plus claires.

M. Bassin - Je suis convaincu qu'on trouvera plus facilement les fonds à concourir pour le canal que pour le Loue navigable. Ce qu'il faut rechercher dans cette affaire, ce n'est pas tant la réduction des frais d'entretien et d'abaissement, que celle des frais d'exploitation. Nous ne voulons pas engager la lutte contre les chemins de fer français, mais contre les voies de communication allemandes et les ports de la mer du Nord. Cette lutte, la France peut la soutenir victorieusement. Le projet de canal sans exploitation, ce sont 2 millions de tonnes qui passent par la France, et ce tonnage ne laissera pas être doublé.

La réflexion de M. Millard me paraît tout-à-fait fondée ; si la Commission veut adopter une résolution plus précise, je ne m'y oppose pas. Mais je suis convaincu qu'on ne trouvera les fonds à concourir que pour le canal.

M. le Président - L'idée de la Sous-Commission est de recevoir les propositions des partisans des deux systèmes, en accordant de part et d'autre des droits de passage, et de leur demander la somme qu'ils veulent fournir. Le Ministre revient à ce qui a été offert pour l'Assemblée de finances. Ce qui fait que la Sous-Commission ne s'est pas prononcée pour le canal, c'est qu'elle voulait que la résolution fut votée par tous, sauf à ce que le résultat que le ministre désire soit obtenu.

M. Duprat - Il faudrait dire "et donner la préférence", ou bien de "à l'unanimité" (assentiment). Avec cette indication plus nette, nous en venons à nous désintéresser du côté technique de la question ; nous ne présumons plus de système préférable, nous ne regardons que le côté financier, et pourvu qu'on des deux projets réunisse les fonds à concourir, nous sommes prêts à l'accepter. Est-ce là ce que veut la Commission ? Est-ce là son rôle ?

Pour que le gouvernement puisse répondre à l'initiative qui est proposée, il faut qu'il soit fixé sur l'importance des travaux nécessités par les deux projets. Il s'agit d'obtenir des fonds à concourir à rapport avec l'importance des travaux à dépenser, qui ne sera pas la même.

Il serait bon que la Commission se prononcât sur ces deux points : le vent, elle n'envisage que le côté financier ? Et le gouvernement est-il en état de faire la dépense dans les deux cas ?

M. Bassin - Les études techniques pour le canal sont faites depuis longtemps ; il

y - en le rapport Collin - 1863, le rapport Saingon - 1879 ; le rapport de l'ingénieur Guillon évalué la dépense - 119 millions, sur un canal de 2<sup>es</sup> Lo de Bourne - Nantes.

M. Viger - la dépense devra résulter d'un canal et comme de tous les travaux techniques

M. Bassin - On connaît aussi le coût de la Loire navigable ; il est de 200 000 / par kilomètre. Le devis - est vérifié à Angers - Nantes par le Conseil général. Les essais de Chalonnes peuvent être continués pendant longtemps ; il est un chose certaine, c'est que l'approfondissement de la Loire ne pourra pas être continué au-delà de Bourne. Pendant que la commission en face le canal de Bourne - Nantes, on continuera les résultats des essais, et on pourra Tabler sur des données précises

Ainsi, on peut de vue technique, comme on peut de vue financier, la résolution peut être votée

M. Andrieux - Orléans à Angers, la dépense serait de 115 millions sur 4 traversées - Loire, ce de 143 millions sur 85 ports et canaux

M. Bassin - Il est dit dans le rapport de l'ingénieur ordinaire qui a préparé l'avant-projet de canal latéral que la dépense totale de Bourne - Nantes serait de 148 millions

M. le Président - Il ne paraît pas possible de fixer cette somme uniquement sur le chiffre des fonds de concours.

M. Antonin Dubouché - Il n'y a que l'avant-projet de canal latéral qui ait été étudié

M. Bassin - Les deux systèmes ont été examinés

M. Antonin Dubouché - Évidemment au sujet de l'avant-projet, une Commission a été nommée pour faire un rapport sur la Loire navigable. Nous devons en avoir connaissance

M. Bassin - C'est ce rapport fait par l'ingénieur Alexandre que j'ai discuté dans mon rapport

Lorsque nous avons voté la résolution de 7 Juillet 1903, nous ne nous étions pas préoccupés de l'existence de l'isthme de Panama ; il ne faut pas attendre que ce personnel soit fait pour commencer les travaux du canal.

Nous devons mettre le Gouvernement en demeure de faire appel aux fonds de concours.

M. Antonin Dubouché - tout ce demand satisfait à désir de M. Bassin, il ne faut pas nous engager outre mesure. Or, sur le projet de résolution de la Sous-Commission nous disons que le canal est possible, alors que nous ne savons rien

M. Étienne Millard - Je persiste à croire que les conclusions de la Sous-Commission sont très vagues ; il n'y a pas d'opinion définitive formulée, ni au point de vue technique, ni au point de vue financier. Les fonds de concours - recherche ce sont pas les mêmes pour le canal latéral que pour la Loire navigable. Au point de vue technique, l'Etat a intérêt - servir - que si l'ingénieur au point de vue technique, tout en déclarant que j'ai voté pour le canal latéral que j'ai voté en 1879, je fais remarquer que depuis, de nouvelles études ont été faites. Nous devons demander le Gouvernement de nous mettre à l'écart et nous proposer

M. Antonin Dubouché - Je propose de réserver nos conclusions sur la côté technique jusqu'après les essais (Exclamations).

h. Domenez Milliers - La Commission pourrait inviter le ministre - lui fournir tous les documents de la question

h. le Président - J'ai pas besoin de dire que j'ai mis, pour h. Domenez Milliers, pour le canal lateral, que j'avais compris dans mon programme de 1879. Mais il ne faut pas demander - la Commission de prendre une resolution anticipée. L'autre point - la Commission doit témoigner le désir de sortir de l'impasse dans laquelle elle se trouve.

Il serait peut-être possible de réunir les différents projets qui ont été faits dans ce texte qui servent de base :

« Le Gouvernement est invité à rechercher des fonds de concours, moyennant un péage kilométrique de six millimes, pour le comblement de la lacune navigable de Honne - Hauts soit par la régularisation de cours de fleuve, soit par la construction d'un canal lateral. Le Gouvernement est invité à entreprendre le plus tôt possible - la Commission les éléments nécessaires pour la mettre à même de se prononcer sur le choix à faire entre les deux systèmes »

Cette resolution est adoptée

h. Andriveau - Sur la demande de la société de propagation pour l'entretien des canaux, j'ai étudié un projet qui a pour but de permettre de faire rapidement tous les canaux dans le bassin de la Loire

Jusqu'en 1870, tous les canaux ont été construits par l'Etat ; on a pu en faire un peu d'autre ; le reste de la France n'a rien ou presque rien eu. De 1871 - 1901, l'Etat a dépensé 1400 millions pour améliorer la navigation, qui a coûté 1500 millions de travaux kilométriques = 5500 millions.

Le projet Andriveau - introduit le nouveau système de construction ; l'Etat ne fait plus que la moitié de la dépense et subordonne ses concours - celui de l'initiative. Mais si on continue ce système, il faudra attendre longtemps pour les 2 milliards de dépenses qui restent à faire.

J'ai cru qu'il faudrait recourir à un système qui a été employé pour les chemins de fer - c'est-à-dire la construction par des capitaux privés et la garantie d'intérêt. On pourrait aménager ainsi tout le bassin de la Loire, et même Hauts et Bas, au Bas et au Haut du bassin méditerranéen de Centre. La dépense totale serait de 325 millions, qui pourraient être réparties en 25 années.

C'est la proposition que je vous propose de la bureau de l'Etat

h. Antonin Dubouché - Le Sénat ne peut pas être saisi d'un projet comportant une garantie d'intérêt ; ce serait anticonstitutionnel

h. le Président - h. Andriveau ne veut que poser des principes, il n'a pas un crédit

h. Antonin Dubouché - L'énoncé de principes ne peut pas faire l'objet de propositions de loi

le. le. Désider - Dans le projet Bardin, il y avait 13 articles de principe que nous avons écartés

le. Antoni Dubod - Il a été soumis d'abord à la Chambre.

le. le. Désider - Il faut attendre que le Andrieux ait déposé son projet de loi et qu'elle ait été renvoyée à la Commission

La séance est levée à 3 heures 1/2

10  
Séance du 20 Mars 1907.

Présidence de M<sup>r</sup> Edouard Millaud, Vice Président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents: M<sup>m</sup> Edouard Millaud, Vigier, de Poulbriand  
Albert Gerant, Boudenoch, Fortier.

M<sup>r</sup> le Président exprime à la Commission ses regrets de  
M<sup>r</sup> de Freycinet de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

M<sup>r</sup> le Président donne également connaissance de la  
note suivante, remise par M<sup>r</sup> Peythal qui s'excuse de ne pouvoir  
être présent, étant obligé de se rendre à une autre commission.

La note de M<sup>r</sup> Peythal est ainsi conçue:

M<sup>r</sup> Peythal fait connaître à la Commission que lors  
de la distribution des Tomiers, il a reçu des documents se rapportant à  
des modifications à opérer sur les quais du vieux port de Marseille.  
La Commission ayant décidé de se en tenir à l'étude du projet de  
canaux et améliorations territoriales le projet du vieux port de  
Marseille est resté en suspens. M<sup>r</sup> Peythal demande qu'une  
solution intervienne à bref délai. Il a à ce sujet entretenu  
M<sup>r</sup> le Directeur de la navigation qui lui a promis des renseignements  
non encore fournis. M<sup>r</sup> Peythal pense que si la Commission voulait  
s'occuper de ce projet, l'exécution pourrait en être faite par  
imputation de la dépense sur les crédits budgétaires correspondants.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi adopté  
par la Chambre des Députés relatif à l'amélioration du Canal de  
Léon.

M<sup>r</sup> le Président expose l'économie du projet et dit qu'il  
ne paraît pas soulever d'objections. Toutefois la Commission jugera  
sans doute qu'elle ne peut pas prendre une décision immédiate,  
sans avoir étudié le projet; cela serait contraire à sa jurisprudence  
et à la pensée même de son Président.

M<sup>r</sup> Boudenoch confirme l'exposé fait par M<sup>r</sup> le Président.  
Il montre qu'il ne s'agit que de l'amélioration d'un état de choses  
existants, avec le minimum des dépenses. La Compagnie des mines de  
Léon d'ailleurs prend à sa charge la totalité de la dépense sur ses



soit 1 200 000 moyennant la concession des droits de péage jusqu'à concurrence de l'amortissement de la somme versée par la Compagnie et pour une période maxima de 30 années. L'Etat conserve la faculté de racheter à toute époque le droit de perception de péage et le monopole du halage concédé à la Compagnie.

M<sup>r</sup> Boudenoit se met à la disposition de la Commission pour rapporter le projet de loi.

La Commission à l'unanimité désigne M<sup>r</sup> Boudenoit comme rapporteur. Elle entendra la lecture de son rapport dans les premiers jours de la reprise des séances du Sénat, après les vacances.

La séance est levée à 2 h 1/2.

Le Président.

Séance du Jeudi 6 Juin 1907.

Présidence de M<sup>r</sup> Edouard Millaud Vice Président.

La Séance est ouverte à 9 heures

Sont présents: M<sup>rs</sup> Edouard Millaud, Fortier,  
Boudenook, Peytral, Labrousse, Saunoy, Genet  
Petitjean.

M<sup>r</sup> Boudenook donne lecture de son rapport sur  
le projet de loi concernant l'amélioration du Canal  
de Lens.

Après un échange d'observations entre M<sup>rs</sup> M.  
Peytral, le Président, Genet, et le Rapporteur le rapport  
est adopté.

La Séance est levée à 10 h.

Le Président,

9

Séance du Jeudi 16 Janvier 1908.

Présidence de M<sup>r</sup> de Freycinet Président.

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents M<sup>s</sup> de Freycinet, Audiffren  
Charles Fievet, de Pontbriand.

M<sup>r</sup> le Président indique à la Commission l'ordre du  
jour de la réunion : Discussion de la proposition de loi de M<sup>r</sup> Audiffren  
relative à l'achèvement des canaux du Bassin de la Loire

Il invite M<sup>r</sup> Audiffren à exposer l'économie de sa  
proposition de loi

M<sup>r</sup> Audiffren montre qu'il est de plus en plus  
utile de combattre l'idée fautive qui consiste à représenter  
les canaux comme les adversaires des chemins de fer. Ici, au  
contraire, les voies navigables sont les auxiliaires indispensables  
des voies ferrées pour le transport des matières ponde-  
reuses.

L'examen des statistiques suffit, d'ailleurs, à montrer  
l'intérêt considérable qui s'attache à la continuation  
de l'œuvre entreprise en 1879 par M<sup>r</sup> de Freycinet

Des statistiques de 1872 il résulte que les chemins  
de fer transportaient, en les ramenant à la longueur  
d'un kilomètre 8 milliards de tonnes les canaux trans-  
portaient 1.500 millions de tonnes, également ramené à  
la longueur d'un kilomètre.

Or, depuis cette époque, on a construit 17.000  
kilomètres de voies ferrées et d'importants canaux et à cette  
augmentation des moyens de transport a correspondu une  
augmentation du trafic de plus du double.

Les statistiques de 1905 accusent pour les chemins  
de fer non plus 8 milliards de tonnes mais 17 milliards  
 $\frac{1}{2}$  et pour les canaux non plus 1.500 millions mais 5 milliards  
300.000 tonnes. La quantité de marchandises à consumer  
a donc passé grâce au développement des moyens de transport  
de 9 milliards 300.000 tonnes kilométriques à 23 milliards

Actuellement les chemins de fer sont impuissants  
à assurer le transport à l'intérieur, des marchandises  
qui leur sont confiées, il suffit pour s'en rendre compte

10  
de rappeler les plaintes répétées et unanimes des usagers  
On va autoriser les Compagnies de chemins de  
fer à acheter pour 375 millions de matériel, malgré  
cela ils ne suffisent pas à assurer le transport normal  
et régulier de toutes les marchandises.

Cette insuffisance s'explique par le fait que  
l'on a construit 135 000 kilomètres de chemins vicinaux  
et que l'on a amélioré les chemins vicinaux existants  
et les chemins ruraux, que l'on a enfin construit  
un nombre considérable de chemins de fer d'intérêt  
local, de tramways et que par voie de conséquence le  
trajet afflue aux grandes artères des voies ferrées.

Pour entretenir la vicinalité le budget supporte  
une lourde charge et pour subvenir à cette charge  
on a pris sur les crédits des ports aux quels on n'aurait  
pas dû toucher et sur les crédits destinés aux canaux  
qui, plus encore auraient dû être maintenus.

Il est donc incontestable qu'en présence de  
cette insuffisance du chemin de fer, le canal se  
présente naturellement comme l'auxiliaire indispensable.  
D'ailleurs il ne faut pas oublier que le canal est un  
régulateur des prix de transport, permettant au public  
de ne pas se voir obligé de subir les exorbitances des Compagnies

Quant à notre situation commerciale extérieure  
elle est lamentable.

Une enquête privée faite auprès des consuls  
généraux de France dans les différents ports, montre l'infirmité  
de notre marine marchande

Le port de Gand fréquenté en 1906 par 699  
navires d'un tonnage total de 433.401 tonnes n'a  
reçu que 5 navires français soit 399 tonnes.

Au port d'Anvers la même année, il  
n'est entré que 183 navires français (283 1/2 tonnes) sur  
4.795 navires anglais ou allemands (8.351 287) tonnes.  
à Rotterdam 125 navires français contre 4.791 anglais  
ou allemands; à Amsterdam 4 navires français contre  
1182 anglais, 44 allemands, - 444 Espagnols et 71  
Autrichiens. à Brême, à Hambourg, à Riga  
à Newcastle, à Swansea, à Lisbonne, à Gênes, à Brindisi

à Venise notre infériorité est la même; quant au Canada il n'a pas paru un seul navire à Montréal et à Québec en 1905 et 1906. et à Copenhague, en un jour, un seul navire français est entré dans le port. Dans le port de Bruges, seul, notre situation est un peu meilleure.

Il est incontestable que les progrès à l'armement et à la navigation ne sont qu'un palliatif à la situation lamentable de notre marine marchande qui ne peut vivre qu'en lui assurant un fret couvert.

Ce fret ne lui sera apporté que par les canaux aboutissant aux ports.

Or, alors que nous ne faisons rien pour les canaux en France, à l'étranger au contraire on fait des sacrifices considérables pour améliorer les voies navigables.

Il est bien évident que l'on ne peut aboutir à la construction du canal nécessaire, sans l'établissement représente une somme considérable et l'on veut s'en tenir au système pratiqué jusqu'ici c'est à dire s'en tenir à la prétention de solder au moment même les dépenses à effectuer.

Le projet Bourdieu qui a admis la contribution pour moitié de la dépense, des Chambres de Commerce, des Syndicats, des sociétés privées, intéressés ne suffit pas à corriger la déféction de ce système. Il a pu s'appliquer, il est vrai à la construction du Canal de Marseille à Arles; mais il faut remarquer que ce canal ne représente qu'un faible tronçon du Canal latéral au Rhône et que la ville de Marseille se trouve dans des conditions tout à fait spéciales au point de vue de la rémunération des capitaux nécessaires à l'entreprise.

En réalité il faut en revenir à la conception primitive qui est la seule conception juste, considérer le canal comme une entreprise devant être payée par la communauté et appliquer à cette entreprise le système justement adopté par les travaux publics d'intérêt national; appel aux capitaux privés avec garantie d'intérêts pour l'Etat. D'ailleurs pour diminuer les charges de la garantie d'intérêts, les Chambres de Commerce ou Sociétés privées, concessionnaires pourraient être autorisées

à percevoir des péages déterminés

Si l'on n'adopte pas ce système, on ne fera jamais de voies navigables dans ce pays.

Quand on songe que la France prête à l'étranger 28 milliards et que les trois quarts de cette somme sont employés au développement de l'outillage et de la richesse de l'étranger on demeure attristé de l'apathie française et l'on voit venir toutes les bonnes volontés pour la combattre et lui montrer le péril.

Cette apathie est d'autant plus déplorable que la France pour la tradition se trouve merveilleusement placée pour fournir à l'intérieur les grandes voies internationales de transport.

La question soulevée par la proposition de loi est donc urgente; celle-ci ne s'applique qu'au bassin de la Loire, choisi comme type; mais la généralisation du système étudié en ce qui concerne le bassin de la Loire s'impose pour les autres canaux à créer dans les diverses régions encore insuffisamment outillées.

En dépenses du budget de la France s'ajoutent à la solution du problème souvant s'accroissent de jour en jour et ne pourront qu'augmenter encore avec la réalisation des réformes à la veille d'être apportées devant le Parlement. Comment y faire-t-on, faire? Par l'impôt ou par l'augmentation de la richesse nationale?

Le vote par défaut que cette dernière solution est la seule acceptable; par conséquent il est de toute nécessité d'employer les moyens propres à développer la richesse nationale.

Tel est le but de la proposition de loi soumise à la Commission et qui tend à compléter l'outillage national.

M. de Pontbriand approuve l'exposé présenté par M. Cludiffred et estime que la réalisation du programme dans les conditions prévues par la proposition de loi constituerait une économie pour le trésor.

M. le Président dit que, en résumé, l'exposé de la

proposition de M<sup>r</sup> Audiffred ne fait que constater un état de fait, et c'est  
depuis plusieurs années, on n'a rien fait pour développer l'industrie  
navigable.

Bien plus, le programme des chemins de fer confié à la fin  
et les Compagnies en face de l'expiration prochaine de leurs chartes  
arrêtera les travaux importants. C'est ainsi qu'un Canal entre  
Nîmes et Puygoueix vient d'être commencé depuis 12 ans, qui des  
lignes de 60 kilomètres attendent depuis 10 ans leur achèvement.

Cependant il faut reconnaître que le réseau est à peu  
près achevé tandis que pour les canaux on n'a rien fait et  
la dotations du ~~Service~~ Budget et Trésorie. Aussi nos ports  
sont-ils actuellement dans le même état qu'il y a 50  
ans, ce qui la navigation se fait complètement sans force.

Sans doute les branches des travaux publics ou le budget  
à un état de stagnation nationale, aussi la Commission ne  
peut-elle que féliciter M<sup>r</sup> Audiffred de tenter de stimuler  
l'activité des pouvoirs publics.

La proposition qu'il fait d'assimiler les travaux  
à exécuter pour la construction des canaux aux travaux  
exécutés par le C<sup>or</sup> de chemins de fer c'est à dire la  
combinaison de la garantie d'intérêt paraît raisonnable et  
de nature à résoudre la question des canaux.

Sans cette proposition, M<sup>r</sup> Audiffred énumère  
un ensemble de travaux dont la dépense serait de 750.000  
000 et parmi les différents projets qu'il étudie il en est  
qui n'ont pas nouveau pour la Commission: celui du  
Canal latéral à la Loire.

M<sup>r</sup> le Président a ajouté que personnellement  
il ne croit pas à la réussite de essais de navigation dans un  
spécial aménagement la question a été bien étudiée depuis trente  
ans au conseil supérieur des Ponts et Chaussées et l'opinion  
unanime a toujours été que la navigation en Loire était  
impossible. au moins pour l'ensemble de la Bretagne qui  
encadre des canaux.

Quoi qu'il en soit sur cette question, l'Etat  
aurait du faire procéder à des études techniques et commerciales,  
ces dernières ont été entièrement négligées et il ne reste  
encore dans l'incertitude attendant toujours que le  
Gouvernement fasse connaître les résultats des travaux entrepris.

dans le chenal de la Loire. Malgré l'absence d'études économiques, malgré la non réussite des essais on continue à creuser le chenal.

M. de Pontbriand dit qu'il croit, au contraire que les travaux ont donné de résultats, mais il est certain que la pensée d'obtenir un chenal praticable au delà d'Angers n'est qu'une utopie.

M. le Président concède en proposant à la Commission de charger M. Audiffred de communiquer la proposition de loi à M. le ministre des Travaux Publics qui après avoir fait étudier la question par ses services, pourra être entendu par la Commission (à l'avenir).

M. Charles Pevet dit que la proposition de M. Audiffred marquera le début qui a la Commission de mettre un terme à l'état de l'échange selon l'expression si juste de M. le Président qui menace la France. Pour lui la cause de cet état résulte dans ce fait que les Français ont le tempérament des ~~deux~~ d'obligations et non pas d'achouaires.

M. le Président dit qu'en présence de l'absence de la Commission, il ira à M. le ministre des Travaux Publics pour le prévenir de la mission sous réserve d'être chargé M. Audiffred auprès de lui, celui-ci devant s'entendre ultérieurement avec M. le ministre sur la date à laquelle il lui serait possible de discuter la question devant la Commission.

M. Audiffred remercie la Commission de l'appui qu'elle veut bien donner à l'étude de la proposition car il ne pouvait être question de lui donner une solution immédiate.

L'ordre du jour est épuisé.

M. le Président communique un vœu émis par la Fédération des syndicats de commerce des Bords de France et des industries qui s'y rattachent en faveur de la proposition de loi de M. Audiffred.

La Commission donne acte de la communication



de ce vœu qui sera joint aux Sommes de la Commission  
des voies navigables.

La séance est levée à 4 heures.

Le Président.

Séance de mercredi 18 mars 1908

Résumé de la séance

La séance a duré - 3 heures.

Sont présents: M. de Fugère, Andrieux, Gagny, Guibaud, Laporte, Petitjean, Etienne Billard, Leydet.

M. Guibaud, ministre des Travaux Publics, et M. Cheyroux, Directeur de la navigation sont introduits devant la Commission.

M. le Président - La Commission des Travaux Publics, vous a entendu et le projet de loi Andrieux. Après le vote de l'urgence de l'année 1902, les questions sont restées en suspens: le canal de Nord-Est, les canaux de Loire, de la Saône et de la Loire, les canaux de la Rhône etc. A différentes reprises, la Commission a entendu votre prédécesseur à la question de la Saône et de la Loire; elle fut agréée par suite d'une série de circonstances; les essais faits à Amboise ont été un motif excellent de retarder la solution générale. Mais vous avez dit au ministre qui vous a dit que les essais se continueraient; vous avez toujours le projet de voir aboutir à une solution de cette question technique; il vous paraît que pour un travail de 14 kilomètres il est possible aujourd'hui d'avoir une opinion. Vous voudriez que votre Administration envisage la question générale; le projet de M. Andrieux vous invite à faire le canal d'Amboise - Orléans et Briare, subventionnée - modifier le canal entre Amboise et Nantes; elle établit un ensemble de navigation entre Briare et Nantes.

Notre première question est la suivante: le ministre juge-t-il utile de pratiquer une voie navigable à cette hauteur, et le trafic pourrait-il défrayer le déficit? Il y a une proportion à établir entre le but et le défrayer. Mais si celle-ci est justifiée par le trafic, je voudrais que le Gouvernement se prononce sur le mode de voie navigable: un canal de Nantes à Briare, ou système mixte.

On a examiné à plusieurs reprises la question de savoir si le canal devait traverser la Loire et comment. Le projet de 1904 résume ces études. Il serait bon d'étudier la question de tracer entièrement sur la rive gauche, ce qui mériterait des études spéciales, mais rendrait la navigation plus facile et satisfaisait mieux l'intérêt général.

Une autre question présente de la Commission. Vous avez récemment déclaré, M. le ministre, que vous étiez préoccupé des compléments nécessaires à donner à la navigation et que vous aviez examiné une solution pour le bassin de la Rhône. Vous avez indiqué le chiffre élevé de 500 millions. Vous avez donné communication

de votre étude à la Chambre de Commerce de Lyon, et vous en avez fait la promesse à la Chambre de Commerce de Marseille. Pensez-vous qu'après avoir reçu l'avis des Chambres, il vous sera possible à essey bref délai de nous indiquer la solution que vous entrevoyez. Le but poursuivi dans la vallée de Rhône est multiple; il y a la navigation et l'irrigation. On a voté des canaux d'irrigation; des difficultés se sont présentées; mais le but subsiste. On parle aujourd'hui de canaux de distribution d'eau pour la force électrique.

Il y a bien également à se préoccuper de canal de Nord-Est, quoiqu'il soit moins réclamé par les populations.

Ces divers projets figurant dans le programme qui a abouti à la loi de 1903; ils ont été momentanément laissés de côté; nous voudrions qu'ils soient repris.

La Commission a eu son plaisir, le ministre, l'activité avec laquelle vous vous occupez de nos grands ports, notamment de Havre et de Marseille, pour lesquels des projets très bien conçus sont présentés. Nous espérons que vous agirez de même pour les voies navigables.

Mais nous présumons des moyens d'exécuter ces grands travaux; dans l'état actuel des choses, les difficultés sont grandes; les moyens financiers manquent. La loi de 1903 a prévu un concours de 50% de la part des intéressés; il n'est pas toujours facile d'obtenir pour des canaux d'intérêt général; cet intérêt peut être cependant assez grand pour que, malgré le défaut de ce concours, les travaux soient exécutés. Même si le 50% est donné, la charge de l'Etat reste considérable. Or, vous savez que l'assistance modeste; la dette annuelle du budget pour les travaux neufs n'est pas élevée. On a cherché des moyens financiers nouveaux. Il ne peut plus être question de emprunts que j'avais eus en 1878, alors que le Parlement était pressé de faire de grands travaux. Si on est obligé de renouer aux emprunts, et l'annuité inscrite au budget est insuffisante, il faut trouver autre chose. Divers membres de la Commission ont eu l'idée de recourir au système des concessions, moyennant péages, avec des garanties d'intérêt, comme pour les chemins de fer.

Vous avez reçu l'ancien projet de canal de Nantes = Rhône de M. Poyet; l'originalité de ce projet, c'est que son auteur se fait fort de parler au nom d'un groupe prêt à fournir les capitaux nécessaires. Le but est, la question de pose de plus en plus de savoir s'il y a bien pour l'Etat à entrer dans cette voie et à accorder des garanties d'intérêt. La solution dépend du ministre des Finances; mais le ministre de la Marine en est le grand moteur. Que pensez-vous de ce système qui faciliterait les travaux d'intérêt général, dans l'honneur venu?

En résumé, il y a une question technique et une question financière, sur lesquelles la Commission désirerait avoir votre sentiment, avant de passer à l'examen de la proposition spéciale de M. Audiffred.

Le ministre - J'ai déclaré tout le matin que j'ai mis d'accord sur les principes avec la Commission. Il y a un ensemble de problèmes économiques à envisager avec l'intention

loyale de la résoudre.

Vous avez parlé successivement, M. le Président, du plan technique et des moyens financiers. Parmi les travaux à exécuter, vous avez distingué entre les ports et les canaux. J'ai remercié d'avoir prochainement l'activité avec laquelle vous vous occupez des ports, et à cette occasion je suis heureux de rendre hommage à la collaboration de M. Cherguement, Directeur de la navigation; j'ai visité avec lui les ports de Havre, de Rouen, de Marseille; des projets ont pu être déposés rapidement; nous les avons lûs, pensant que c'était le meilleur moyen d'aboutir devant le Parlement. J'aurais que le Chamb. favorablement disposé, voudra les discuter à très bref délai, et j'espère que j'en rencontrerai pas devant le Sénat les difficultés qui se sont élevées en 1896 pour le port de Havre; si le projet aboutit et s'en suit de suite été voté, les travaux que nous proposons aujourd'hui seraient exécutés, tandis que nous en à reprendre.

J'ai été très très satisfait de la présence des ports de Havre et de Marseille; j'ai aussi vu le Ministre des Travaux et un projet visant beaucoup d'autres ports et qui coûterait une dépense de 500 millions, avec le concours des intéressés.

Mais quand on étudie la progression, chacun a vent de part, et les satisfactions données aux intérêts locaux tendent souvent à l'intérêt général. C'est pour cela que j'ai pu déposer devant le Parlement ce vaste programme; mais j'ai soumis à M. le Ministre des Travaux, et j'ai recherché avec lui les moyens d'assurer l'exécution.

En ce qui concerne les canaux, j'ai peu de chose à ajouter à ce que dit M. le Président. Pour le canal de Bourgogne, nous n'avons pas obtenu des intéressés le concours de 50%; il me paraît d'ailleurs qu'il ne s'agit pas de le remettre à premier plan.

Vous avez dit que le canal de Bourgogne était très riche que d'autres par les populations; les renseignements que j'ai recueillis me permettent d'affirmer qu'il en est ainsi; il y a dans cette région un développement colossal de l'industrie; chaque jour nous recevons de nombreuses demandes de concession; dans quelques années nous verrons de grandes villes là où il n'y a actuellement que des villages. Le canal de Bourgogne doit donc attirer votre attention.

J'ai très expliqué sur le canal latéral au Rhône devant le Sénat. Les études qui ont été poursuivies par mon Administration ont résulté que le projet coûtait environ 500 millions. J'ai communiqué le dossier de ce Canal à Comenon de Lyon; M. le Président et votre Chamb. M. le Secrétaire, va poursuivre en réunissant tous les Chambrs de commerce intéressés; il y aura des divergences de vues; mais cette consultation est un élément indispensable de l'instruction; elle nous permettra de savoir quelle suite il faut donner au projet. J'ai perdu pas le plaisir de voir, et j'ai aussi beaucoup de plaisir à l'appuyer rapidement devant les Chambrs.

J'arrive à la voie navigable dans la vallée de la Loire. C'est là une question très délicate. Les essais ont été ordonnés par le Parlement; j'en avais pas le

droit de les arrêter. Pour en connaître le résultat, il faudrait un temps assez long. Mais j'estime que ces essais doivent pas être en ajournement indéfini. L'heure est venue de savoir ce qu'on veut faire et ce qu'on ne veut pas faire. Les essais poursuivis ne régleront qu'une partie du problème. Les questions de l'adhésion de la Louisiane ouverte. Fera-t-on un canal lateral - le long, suivant le grand Canal, ou adoptera-t-on un système mixte? Le canal lateral - le long est-il bien celui qui doit nous relier à l'Europe Centrale? Sera-ce au contraire le lieu qui donnera la solution à problème? Je vous demande la permission de ne pas me prononcer aujourd'hui; mais je vous donne l'assurance que mon Administration se préoccupe beaucoup de la question, et j'ai demandé à M. Chevreton de ne mettre aucune main de fer sur la question. J'ai prié de saisir le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées; il faut rechercher quel sera le trafic, et s'il sera suffisant pour rémunérer les capitaux engagés. J'ai dit bien haut que c'est la question de laquelle mon Administration doit prendre parti, et lorsque j'en ai parlé avec mon collègue de Commerce, j'en ai pu adopter la solution, j'en ai pu expliquer devant vous sur le projet de M. Audiffred.

Reste la question des voies et moyens. Les intérêts fiscaux que la contribution de 50% ne doit pas être un dogme; c'est entendu. Mais d'autre part les finances publiques exigent des ménagements et une qui fiscal qui a beaucoup en matière de dépenses. Il est incontestable que les hommes d'Etat ne peuvent présenter une utilité générale incontestable, sans que les intérêts puissent fournir une contribution de 50%. C'est une question d'espérance. Les sommes à payer - la disposition de la loi de 1908 publiés sont assez minimes; j'ai le devoir de les défendre. Dans le projet de 1908 j'ai voulu tenir compte des sollicitations légitimes dont j'ai été l'objet pour les ports et les canaux; de la part du Ministre des Travaux l'a demande de réductions; il y en a que je ne puis pas consacrer. Mes dépenses sont justifiées et productives; c'est perdre de l'argent que de ne pas les faire.

La question se pose de savoir s'il n'y a pas lieu d'appliquer aux voies navigables le procédé qui a été adopté pour les chemins de fer. Cette question regarde à la fois le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances. S'il est vrai que je suis le moteur, il ne faut de l'essence, et le Ministre des Finances se montre très économe. J'en ai soumis le projet de M. Audiffred; il l'a fait examiner par ses services. Mais dès le premier moment, il a fait les plus expresses réserves. J'ai eu l'honneur de l'ambassade personnelle de M. le Président et de celle de la Commission pour vaincre les résistances.

M. Audiffred - M. le Ministre vient de témoigner son bonne volonté dans vos dernières paroles; il est en accord avec vos vues. J'acquiesce les réserves qu'il a faites sur la question des voies et moyens; mais vous lui demandez d'insister auprès du Ministre des Finances. On ne peut pas arrêter le développement de ce pays; ce serait une opération financière mauvaise; il s'agit de dépenses productives.

En ce qui concerne les essais dans le Loire, le Parlement avait décidé qu'ils seraient faits sur une longueur de 11<sup>e</sup> Kilomètres et avait prévu une dépense de 16000000. Les 11<sup>e</sup> Kilomètres sont dépassés depuis longtemps. Il est temps de faire constater les résultats pour le Comité des ingénieurs généraux. Personne ne voit plus aujourd'hui la Loire navigable. Les essais sont terminés ; il faut de juger et arrêter.

M. de Polignac - Je représente le régime on ne dit pas les essais, et j'appuie la demande de M. Andoyer. On voudrait savoir aux intéressés la tranchant la question.

M. Chaperon, Directeur de la navigation - Les promoteurs de la Loire navigable ont eu de vaines promesses dans buts très différents ; ces derniers la prise en compte d'un grand Canal et d'une grande voie de navigation entre le centre et l'Europe et la mer. Si les promoteurs de la Loire navigable ne se laissent pas de réaliser cette grande voie de transit, ils se sont profondément mépris. En prévoyant les essais, le Conseil général des Ponts et Chaussées n'a pas eu cette idée et n'a songé qu'à la œuvre d'intérêt régional ; il est intéressant de fournir au port de Nantes une zone d'influence qui lui permette de se développer encore plus qu'il ne l'a fait jusqu'ici. Le port de Nantes a déjà aggloméré beaucoup d'industries. L'amélioration de la Loire jusqu'à Angers de mettre en communication avec la Saône, le Loire et la Saône qui ont un grand trafic de commerce. L'administration a considéré qu'avec une dépense relativement minime, il serait possible d'obtenir des résultats importants à ce point de vue.

Sur cette question, on se greffe celle d'une grande voie de transit ; ce sont deux questions distinctes. La grande voie permettrait d'aboutir à Lyon, à Strasbourg, au canal de Rhone à Rhin. Une certaine nombre de personnes pensent que la vallée de la Saône est mieux placée pour cette grande voie de navigation. On a voulu, se rendre au Havre ou à Nantes au point de vue de fret, c'est la même chose. Lorsque sera le Havre, on a devant soi une voie navigable magnifique, pour un léger passage - de chaland à 1000 tonnes ; au delà de Paris, les canaux de Bourgogne et de Centre permettent d'arriver à Lyon, à Strasbourg. Comment aller au delà ? Les difficultés se présentent. Sur la partie française de canal de Rhone à Rhin ou à Alsace-Lorraine il y a de grands travaux à faire - nous devons étudier les ports de sortie. Comment pourra-t-on rejoindre Bâle ? Jusqu'ici, l'Allemagne s'est opposée à l'amélioration de canal de la Saône, tout à moins de Malhouse à Strasbourg ; on s'en demande s'il n'y aurait pas lieu de créer les grands ports de transit, pour aller par chemin de fer jusqu'à Suisse. Nous avons reçu des renseignements intéressants. La Suisse étendue au canal permettrait d'entrer à Alsace-Lorraine. Il y a toute une série de questions à l'étude. En ce qui nous concerne, pour la partie française, notre solution, c'est la Loire.

M. de Visse - C'est un traité de commerce public et nous dire s'il y a lieu ou non de faire une voie navigable entre Brière et Nantes ; il faut qu'il

vous fasse connaître son opinion ; j'en suis convaincu qu'il désire prendre parti dans un délai pas très long.

M. le Ministre - J'ai eu effet l'intention de vous répondre au ce point ; j'ai le désir de prendre le plus tôt possible vos responsabilités. Il faut que l'Administration sache ce qu'elle veut faire ; de tous côtés, de grands travaux ont été faits. Ces crédits au Ministère des Travaux Publics seul, à cause de l'intérêt national ont été le représentant, à proposer une solution.

M. Edmond Hillairet - Nous n'avons pas eu à examiner la proposition de M. Andrieux ; nous avons lu les opinions, et nous attendons avec impatience les renseignements de nature à nous éclairer. Si il nous était démontré que la solution proposée par M. Andrieux est la meilleure, nous l'apprécierions toute idée de gêner celle qu'il a manifestée mérite notre faveur ; mais elle ne peut pas être réalisée au détriment de l'intérêt public et de nos finances. J'appréhends de longue date M. le Ministre ; il ne s'agit pas ici de ce que nous pouvons réaliser en tel ou tel point ou de nos devoirs envers les étrangers. Toutes les réformes en France ne se réalisent qu'à la fois ; il faut de la mesure et de la prudence. Ceci dans cet esprit que j'examine la proposition.

M. Andrieux - J'ai vu que vous parlez de la question de la défense prise au point de vue de la défense productive. Tous les jours, le Parlement vote des sommes pour des œuvres qui ne valent rien ; ici, nous créons de la richesse. Si nous ne le créons pas, nous ne pouvons pas réaliser les réformes sociales. J'espère - M. Chaigneau de hâter la solution de la question du grand Canal.

M. le Ministre - Cette question est l'étude. J'en ai suivi le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées et la voie d'accès à Bâle et de l'accès à problèmes, et la demande de ce projet connaît rapidement les vues. et les prochaines je reviendrai devant la Commission.

M. Andrieux - Lorsqu'on sera à l'hygiène, il faudra trouver le moyen d'aller dans le grand canal ; l'Allemagne a intérêt à ce que nous le fassions passer. Mais on peut se demander l'accès par le Sud ? La menace de cet accès pourrait faire capituler l'Allemagne.

M. le Ministre - Voici un passage intéressant de la lettre adressée le 27 Janvier 1908 par le Consul de France à Bâle au Ministère des Affaires Étrangères :

« L'étude des conditions de canal de Rhone et Rhin dans la partie alsacienne a conduit un ingénieur Alsacien, M. René Gelpke, celui des travaux qui ont fait le champion de la navigation sur le Rhin entre Strasbourg, Bâle et Constance, à concevoir un projet qu'il m'a exposé dans les grands lignes et qui consistait à construire un canal de Montbeliard - Bâle en passant par St. Urbain, Glouchet, Delimont et la vallée de la Birse qui s'ouvre sur le Rhin à l'est »

2 Kilomètres en amont de Bâle. Cette voie d'eau qui mesurerait 80 Kilomètres de  
Lelle à Bâle serait bien alimentée par la Birse et son affluence de Lorne ;  
le Gelpke estime que le coût de travaux atteindrait 30 millions de francs, le  
principal dépense devant être occasionnée pour le traversé de Jura « Le Vergame ».

Vous voyez que la question de fret Central est = l'étude

de la Résidence - nous ne pouvons que vous en remettre = vous pour la solution à  
l'honneur - Nous vous prions d'aboutir le plus tôt possible et de nous faire connaître vos  
conclusions

Le Ministre des Travaux Publics et Retire

La Commission décide de s'exprimer sous deux jours attend de reprise à la Commission

La séance est levée à 4 heures 1/2.



Séance de jeudi 5 novembre 1908

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 2 heures 1/2  
Sont présents: M. de Freycinet, Edmond Millard, Petitjean, Fortier, Guet,  
Bordenave, Pécet  
Absents: M. Herd

L'ordre du jour appelle l'examen de projet de loi concernant les travaux de port de Thourie de la Bassée-Saine

M. le Président expose l'économie de projet de loi. Il est nécessaire d'augmenter le tirant d'eau dans le port pour faciliter l'accès dans les conditions, et de créer un bassin de redoube actuellement la Provence est obligée d'aller à faire redouber à Southampton. D'autre part, le plan manque pour la même ordonnance. Le nouveau bassin projeté fera du vide dans les années

Le projet a donc pour but l'approfondissement de port et son accroissement de quai. Il est à l'étude depuis longtemps; il fut amélioré devant le Sénat il y a 7 ou 8 ans par M. Reynaud, qui le trouvait insuffisant; le Sénat a voté que 8 à 9 millions pour des travaux secondaires, et la question principale fut réservée. Elle revint aujourd'hui après de nouvelles études, qui ont eu pour point de départ les anciens plans élargis. Le montant de la dépense est de 86 millions. Le projet a subi toutes les épreuves; il a été examiné par toutes les Commissions compétentes et par le Conseil Général des Ports et Chaussées. Il a été modifié à la Chambre et par le vote des comités de la municipalité, et des Champs de Commerce. Il est attendu avec impatience par les intéressés; il serait bon qu'il fut voté avec le 30 Décembre, pour que puisse commencer à l'été l'étude des projets de détail et commencer les travaux avec la campagne d'été. Il y a déjà un temps perdu considérable. La Commission finit son travail au point de vue technique en faisant à vote que le Sénat soit saisi rapidement.

M. Edmond Millard. Je suis tout à fait d'accord que dans l'ensemble il serait sage de ne pas laisser traîner ces projets de travaux publics sans les réaliser et si rapidement possible. Mais nous ne pouvons avoir notre rapport qu'après avoir examiné attentivement le projet. L'important est que nous ayons avec les sommes désignées un rapport pour conclure à l'adoption des travaux - nous ne pouvons pas voter avec la rapidité de la Chambre, il s'agit de la politique, plutôt que de l'économie politique

M. Fortier - Comme le dit M. le Président, les travaux projetés sont impatiemment attendus. Le port de Thourie est très demandé pour le commerce, et il offre par ses facilités toutes pour l'entrée des grands navires. En faisant une enquête sur le tirant d'eau, on aura un port en eau profonde et une cale de redoube; d'amélioration de la Bassée-Saine aura pour

le navigable & les grands avantages, et les travaux de l'estuaire sont liés à ceux de l'arsenal port. Le bled récipiendaire une partie de sacrifices qu'il va faire, parce que les terres qui sont de l'autre côté de la digue sont courants d'alluvions

M. Petitjean - J'ai été il y a 3 ou 4 ans à Hâvre avec M. Bertin, alors ministre de la guerre, il m'a semblé que les travaux de l'arsenal & construction à l'échelle qu'on envisage

M. de Portier - Ils sont terminés maintenant

M. Petitjean - Nous pensons alors que l'argent était gaspillé; il ne faudrait pas qu'il eût été utilisé avec le nouveau projet

M. Portier - Les deux jetées de nouvel arsenal-port sont terminés. Mais l'état des travaux aujourd'hui est tel qu'il faut approfondir à nouveau les travaux existants - Hambourg - Il y a un projet d'y faire 6000

M. Boudinot - Les travaux ont été interrompus depuis

M. Portier - Oui, mais des travaux finies

M. de Desiderat - Tout le monde est d'accord sur l'utilité et sur l'urgence de projet actuel. Les Champs de Commerce de Hâvre et de Rouen font une dépendance de nature de la digue. Mais les deux villes de Rouen et de Hâvre, longtemps rivales, ont souvent

le but de rendre admet le principe de projet, nos gouvernements doivent être rappelés qui pourraient s'entendre avec la Prusse pour les établissements de détail

M. Petitjean en désigne comme Ruppation

M. de Desiderat - Il faut tout à moins que le rapport soit déposé à la fois de la session, et si possible le projet voté, pour que les entreprises prochaines ne soient pas perdues. Il s'agit d'un œuvre non seulement d'intérêt local, mais d'intérêt national

C'est de plus appelé d'examen de projet de loi concernant les travaux de port de Marseille

M. de Desiderat expose l'économie de projet; il s'agit de créer un bassin de plus; le port de Marseille est insuffisant pour le commerce actuel; il dépasse le port de fines des très bons produits de Hambourg. J'espère que personne ne contestera l'urgence de projet

M. Guizot en désigne comme Ruppation, une mission de voir le ministre

Les travaux en cours à 3 heures

Séance de jeudi 3 Février

Résidence de M. de Freycinet

La séance a ouvert à 2 heures 1/2

Sont présents: M. de Freycinet, Hippolyte Furet, Petitjean, Labrousse, Audiffren

M. Furet donne lecture de son rapport sur les travaux de port de Marseille  
Le rapport est adopté

M. de Freycinet donne lecture d'une lettre de la Préfecture de la Seine et de la Commission des travaux publics  
et de la réponse qui lui a été faite, à propos de port de Havre

M. Audiffren fait part de désir de l'Etat de Curville d'être élu député de la Commission du port de Havre  
La séance a lieu à 3 heures 1/2

Séance de mercredi 9 Décembre 1908

Résidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Freycinet, Delisle, Daumy, Leybaud, de Fontbrunet, Andrieux, Genet.

L'ordre du jour appelle l'examen de projet de loi concernant les bureaux de port de Haïre  
M. le Ministre et le Conseil se sont réunis devant le Conseil.

M. de Cassinville - Au cours de ma carrière, j'ai eu l'occasion fréquente de m'occuper  
du port de Haïre, et d'examiner beaucoup de projets tendant à son agrandissement ;  
j'ai particulièrement étudié celui qui est soumis à vos délibérations, et je vous remercie de  
me permettre de vous exposer les réflexions qu'il a motivées dans mon esprit.

Depuis quelques années, il se fait de très grandes profondeurs dans l'agrandissement  
des grands ports de commerce par suite de l'accroissement des dimensions données aux  
navires. Il est généralement reconnu que vers 1920 on verra des bâtiments de 320 mètres de  
long et de 12-13<sup>m</sup> de tirant d'eau. Ces bâtiments, substitués aux machines alternatives  
actuelles à hélices qui réalisent une puissance considérable. On obtient une  
vitesse de 23 nœuds, il faut une dépense considérable de fuel.

Il est de toute nécessité que nos grands ports puissent recevoir ces navires. La première  
condition - laquelle doit satisfaire un port de commerce au point de vue technique, c'est  
que les dépôts de fuel soient à l'abri de la mer, que les débarquements puissent avoir lieu à toute heure,  
et <sup>que le port</sup> ~~offrent~~ la navigation toute sûre.

Le projet actuel remplit-il ces conditions ? Je ne le crois pas. Les bureaux de port,  
donneront peut-être satisfaction aux besoins actuels ; mais ils barrent le route au  
progressif, et ce sont les susceptibles d'extension au point de vue de l'entrée.

Le port de Haïre est admirablement situé, au débouché de la magnifique vallée de  
la Seine, la communication avec l'intérieur par la voie fluviale qui permet 6<sup>m</sup> de  
tirant d'eau jusqu'à Paris et 8<sup>m</sup> à Orléans. Le port de Rouen qui en 1870 recevait  
300 000 tonnes et reçoit aujourd'hui 3 millions ; il est le 2<sup>e</sup> port de France au point  
de vue de tonnage. Il y a toujours eu rivalité entre Rouen et le Haïre ; il faut que  
cette rivalité cesse pour le bien des deux ports. On a constaté que de 1875 = 1885  
le tonnage de port de Haïre a augmenté <sup>de</sup> 50 %, alors que le tonnage de  
port de Haïre n'a augmenté que de 65 %. C'est alors qu'a eu lieu le projet de loi de 1887.  
En 1887, le Conseil des bureaux de la marine fut saisi de ces projets qu'il trouva  
insuffisants. On n'a rien fait de 1887 = 1895 ; le projet révisé fut alors  
présenté et modifié le cours d'opération ; quel conseil il - laisse le port de Haïre.

dans un état de stagnation, alors que dans les autres pays on trouve beaucoup.  
En Angleterre, il y a actuellement 7 grands bassins & redoubt dépassant 250 mètres ;  
à Newport, on projette un bassin de 350<sup>m</sup> de long ; le canal de Liverpool a un tirant  
d'eau de 12<sup>m</sup> 20 et une fosse de 260 mètres.

En Allemagne, en Hollande, en Belgique, on crée des ports à peu profonds. Nos ports  
et présence d'un outillage qui nous fait un commerce terrible et nos ports menacés de  
perdre le client transatlantique.

Nous devons solder les intérêts de Rome et de Havre. Rome s'est développée par  
l'indigence de la Rome de nos jours ; l'investissement, c'est que les Allemands et diversent à Havre,  
dont le port est menacé ; il a résulté un conflit. Le Comité des Bassins de la Seine  
avait décidé que le Digue Sud serait élevée à un point déterminé.

La Seine, très incertaine, se change plusieurs fois de lit. Le courant de fleuve tend à  
quitter le Havre pour se diriger vers le Sud ; le canal de la Seine en cette région,  
et la partie nord s'en colmate ; les abords de Havre tendent à devenir de plus en plus

Coumer peut-on approfondir le Bassin de la Seine sans faire tout à Havre ? N'ayez qu'un  
moyen ; c'est de rendre le Havre port maritime et de le séparer des champs de l'estuaire ;  
on pourra ainsi avoir 9 à 10<sup>m</sup> de tirant d'eau dans la Seine. Le port doit être séparé  
par un endiguement. Il faut y créer un rideau qui fait longuement le défaut. Le  
projet de la L. Ingénieur Renault réalise ces desiderata.

Nous avons tout le désir d'installer à Havre l'outillage moderne ; mais c'est possible  
que si l'on endigue le petit rideau actuel.

Aujourd'hui l'entrée de port est difficile. Lorsque vous êtes de l'ouest, si le temps est  
bonché, on cherche un point de reconnaissance ; le phare de la Hève est magnifique ; on  
est sûr de trouver le rideau à pied, on veut reconnaître ce phare, et là on trouve  
des bateaux pilotes qui jalousent la passer ; le courant étale dans le sens de la passe  
l'entrée devient très difficile. C'est un point, l'abri complet offert par le rideau permet  
d'entrer dans tous les bassins ; on n'a plus à craindre les courants transversaux qui sont  
très dangereux.

Si vous acceptez les travaux proposés, il faudrait ensuite approfondir à 12<sup>m</sup> dans les  
entées et les passes, alors qu'il n'y a aujourd'hui que 6 mètres. Quand on voudra  
faire les approfondissements pour passer à 6 mètres à 12 mètres, sous l'action des lames, des  
mouvements de terrain, les digues sont ébranlées. Il y a là un très grand danger.

Si on ne veut pas faire d'un seul coup le rideau indiqué par le Renault, il est  
très possible de procéder par étapes.

Le projet actuel de l'Administration ne permet pas les extensions futures et  
maintient une entrée relativement étroite. L'œuvre peut être plus difficile pour le  
nombre actuel des bâtiments. Il y a un défaut d'harmonie.

On reproche au projet de la Renault de coûter des dépenses très élevées. Si le  
Parlement s'en souvient jusqu'ici assez d'insister pour les travaux des ports, cela sera

ils a toujours considérés comme des brevets régimentaires. Or, il y a eu intérêt national à l'aménagement des ports de Brest, de Bordeaux, de La Rochelle, de Havre et de Dunkerque. Le port de Havre dessert une région considérable qui doit souffrir de la dépense. L'assèchement et la transformation que je préconise, c'est de faire de Havre l'entrepôt d'une grande partie de fret; nous avons beaucoup de fret qui s'en va aujourd'hui à l'étranger.

Vous voyez l'importance de Havre comme position stratégique. Il y eut en 1870 un véritable affolement parce que les dispositions prises n'avaient pas été prises. Nous avons maintenant à compter avec la marine allemande, et nous devons fortifier la puissance militaire de Havre. La jetée que je propose donnerait à abri nos torpilleurs. Pour toutes ces raisons, je crois le projet de M. Renault bien supérieur à celui de M. Admiral.

M. de Cassinville se retire.

M. Pételin, Rapporteur - Le projet qui nous est soumis est accepté par les commissions; il est approuvé par tous les Conseils compétents. Il est possible de l'accepter aujourd'hui le projet de M. Renault. Il comporte une dépense de 175-180 millions. Comment trouver les moyens financiers pour faire cette dépense? Les Chambres de Commerce de Havre et de Rouen prennent-elles charge de moitié de la dépense prévue dans le projet de M. Admiral; leur serait-il possible de faire un effort double? Je ne le crois pas. Il est possible donc d'engager d'examiner un projet nouveau.

M. Deytral - Dans l'exposé de M. de Cassinville, il y a un point qui a été particulièrement frappé: Il affirme que les travaux actuels ne permettent pas ensuite une extension de port, et que 1920 est insuffisant pour les besoins d'alors. Y a-t-il une impossibilité technique réelle de la constitution d'un port et de le faire dans le même présent? Pour faire mieux cela faut peut-être s'expliquer un peu mieux de tout; mais d'autre part, si le projet actuel devait être une entente pour les travaux à venir, cela serait grave.

M. de Peyssonnet <sup>voix</sup> - J'ai pu voir l'exposé; l'amiral de Cassinville faisait allusion

M. de Palluau - Il y a l'entente l'entente.

M. de Peyssonnet, Président - Nous sommes esclaves de ce qui - il faut jusqu'à ce qu'on ne peut pas tout refaire. Il est évident que l'entente est mal située et qu'on ne peut pas aller à tout temps. Cet inconvénient était plus grave autrefois. Il n'y a pas que des obstacles relatifs.

Ce que j'ai compris, c'est que M. de Cassinville ne voit pas possible d'augmenter la superficie des bassins. Or, il y a bien un moyen; il suffit pour s'en convaincre de lire le rapport de M. Admiral à la Chambre. L'amiral a parlé de formes de radoub suffisantes en ce présent et conseil de Brest.

J'ai parlé de M. de Cassinville et projet de M. Renault; et de l'entente fait en

démarrer l'infirmité du projet tel qu'il est, et il insiste pour l'adoption de ce dernier.

Quelle est la situation de la Commission? Je comprendrais qu'elle fût d'avis de restreindre le travail présenté, de s'exprimer en partie; car ce qui a été fait en 1899 pour le port de Haïphong. Mais il ne paraît impossible que nos substitutions à notre projet à celui qui nous est présenté. Celui-ci a subi toutes les formalités; il a été accepté par toutes les Commissions compétentes, par les Chambres de Commerce, par les conseils municipaux. On parle de une technique, il est complet. Peut-on adopter un autre qui contiendrait de double? Nos pouvoirs s'opposent au projet ou le réduisent; mais techniquement, nous ne sommes pas en état de lui substituer un autre.

M. de Montbrun - Il n'y a pas de doute que le projet actuel permet les améliorations dans l'avenir, je le vote.

M. le Rapporteur - Pour les bassins, on ouvre toute la place ouverte vers l'estuaire, et on

M. le Président - Pour l'approfondissement, ce qui sera fait plus tard, congruement, et il les brèves années? On ne peut pas avoir cette œuvre pour l'avant-pont et pas seulement pour le bassin à l'arrière; or, il a été déposé des brèves allongées pour le bassin à l'arrière; de approfondissement à nous donc pas d'oublier.

M. le Président - Le bassin à l'arrière ne sera pas à niveau constant; on ne pourra y entrer qu'à certaines heures; ce n'est pas un gros inconvénient. Pourquoi ne pas donner une grande brève allongée?

M. le Président - Il est plus profond que les bassins actuels.

M. le Président - Ce bassin a une certaine hauteur de 9<sup>m</sup> 30; il suffit pour les navires à vapeur; suffit-il pour les navires à vapeur de demain?

M. le Président - Il y aurait lieu de demander à la Commission s'il n'est pas possible d'obtenir un approfondissement plus grand, en présence de l'augmentation des tirants d'eau.

M. de Montbrun - L'achèvement de port est mal orienté; les manœuvres sont difficiles et même quelquefois dangereuses. Ne serait-il pas possible d'indiquer à la Commission sur ce point.

M. le Président prie M. le Rapporteur de remettre à la Commission ces diverses questions.

M. le Rapporteur demande lecture de son rapport, qui est adopté sous réserve des observations qui viennent d'être présentées.

Comité de port appelle l'attention de la Commission de la Antilles de l'achèvement des travaux de Bassin de la Seine

M. Antilles - La proposition comporte une disposition qui en est la clé de voûte; c'est la disposition financière. Il y a, ce qui concerne les travaux, des travaux très importants à faire; or, l'Etat ne dispose annuellement que d'un crédit de 2 millions; si on continue le système actuel, ces travaux

ne sont jamais faits

M. de Riccardi - Vos org déjà développé votre proposition devant le Comité, et  
 - il a exposé - le le Ministre qui a promis d'examiner les questions de honneur et de  
 moyens financiers - nous avons pu et nous espérons le plus tôt possible en solution. Nous  
 lui avons fait ressortir que le gouvernement n'était pas actuellement outillé pour  
 exécuter le programme nécessaire, et qu'il y avait peut-être lieu de revenir à la table  
 de négociation avec des garanties plus sûres. Le le Ministre nous a promis de nous apporter  
 les propositions de résultat et les Etats. Ce qu'il y a lieu de faire aujourd'hui, ce n'est  
 pas d'attendre ~~improviser~~ un nouvel exposé de M. Andrieff qui présenterait des  
 conclusions, mais de demander - le le Ministre où il en est.

Il proposait de Sticéanu - le le Ministre pour savoir s'il en a besoin et venir  
 devant le Comité - le renché et Jemine (Assurances).

M. Andrieff - Dans ces conditions, j'insiste pas, et je vous remercie, le le Comité  
 la séance est levée à 5 heures.



Séance de mercredi 16 Octobre

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures 1/2

Sont présents : M. de Freycinet, Chodoffier, Desprez, Gannay, Petitjean, Fortier.

Projet de loi concernant M. Petitjean sous-secrétaire d'Etat à l'Administration des Bourses Publiques, rapporteur  
M. de Freycinet a exposé les dispositions de la loi et a demandé l'avis de la Commission.

Le rapport de M. Petitjean est définitivement adopté.

La séance est levée à 4 heures.

Séance de vendredi 11 Juin 1909

Résidence de M. Edmond Millard

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. M. Edmond Millard, Albert Jérad, Houdemont, de  
Cuvierville, Genet.

M. Barthou, ministre des Travaux Publics, est introduit

M. le Ministre - J'ai été sollicité par M. le Président de la Commission de  
lui remettre les études de Conseil général des Ponts et Chaussées de l'admini-  
stration des voies navigables des ce pays. Le 2 avril 1908, j'ai invité le  
Conseil général à s'occuper de cette question ; l'urgence fut longue - parce qu'elle  
fut complète ; les intéressés ont été entendus. Le 13 mai dernier, le Conseil  
général a émis un avis sur le rapport de la Commission spéciale. Tous les  
éléments composent le dossier de cette affaire sont à la disposition de la  
Commission ; mais le document principal, c'est le rapport adopté par le Conseil  
général. Je vous le remet. Je ne puis pas vous en faire connaître l'opinion  
de l'administration qui n'a pas délibéré sur la question.

M. Houdemont - Ne serait-il pas possible de faire imprimer ce document pour  
qu'il soit distribué à tous les membres de la Commission ?

M. le Ministre - Il est possible que je le fasse paraître au Journal Officiel

M. le Ministre se retire.

Projet de loi sur les travaux de Houdemont expose l'économie de projet de loi, et fait remarquer  
de part de Boulogne que la Chambre de Commerce concernée a dépensé dans le projet de 76 %.  
Il conclut à l'adoption du projet.

Le projet est adopté et M. Houdemont est nommé Rapporteur

M. André rappelle qu'il a déposé une proposition de loi sur les travaux à  
faire dans le bassin de la Loire ; il annonce qu'il va déposer une autre  
plus générale, concernant toute la France.

La séance est levée à 3 heures 1/2.

Séance de mardi 18 Janvier 1910

Résidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 2 heures 1/2  
Sont présents: M. de Freycinet, de Curville, Audiffren, Gust. Luchmann,  
Feytaud, Portier, de Pothouard.

Projet de loi sur le - M. le Président expose l'économie du projet de loi. Il s'agit de  
l'incorporation de port de Dunkerque l'application de programme de 1903 qui prévoyait une dépense de 26 millions  
pour le port de Dunkerque. ~~Le projet~~ <sup>Le projet</sup> admettait <sup>pour objet</sup> la construction  
d'une 5<sup>e</sup> darse, dont la dépense est évaluée à 15 millions, et couverte pour  
plus de moitié (7.700.000) par la ville de Dunkerque, la Chambre de  
Commerce de la ville de St-Pol.

M. Aimond - J' commence par déclarer que je suis favorable au projet;  
mais j'ai fait remarquer qu'il y a à Dunkerque une situation délicate;  
le port reste à demi-marin; cela tient au droit de 0.82 par tonne de jauge  
mise sur les navires qui entrent; il n'y a pas de port où le droit soit aussi  
élevé. Dunkerque subit la concurrence d'Amers, de Rotterdam. Pour  
convenir la participation de la ville, on fait état de plus-values résultant de la  
taxe de 0.82, ce qui sont d'environ 300.000 par an. Il sera impossible de  
voter des surtaxes nouvelles si nous devons donc souhaiter que le trafic se développe.

M. le Président - Il n'est pas douteux que les travaux proposés auront une  
conséquence: mais même si le trafic s'augmentait peu, les disponibilités  
actuelles suffiraient à payer l'emprunt.

M. Audiffren - La situation indiquée par M. Aimond doit nous préoccuper,  
il faut nous préoccuper d'écarter les travaux qui doivent augmenter le trafic,  
et notamment de relier Dunkerque au réseau de Brécy.

Les observations de M. Aimond justifient la thèse que j'ai développée dans  
ma proposition de loi. Il n'est pas possible que pour aggraver nos ports on  
mette des taxes qui font fuir la marchandise. J'espère que dans le cas  
actuel, il n'y a qu'à voter le projet.

Le projet est adopté - M. Audiffren en est le Rapporteur.

M. le Président - Nous avons été saisis de ma proposition de loi de M.  
Audiffren sur l'achèvement des voies navigables en France. Il est nécessaire  
que nous entendions M. le Ministre sur cette proposition. J' propose de  
charger M. Audiffren de s'entendre avec M. le Ministre pour cette audition (M.).

La séance est levée à 3 heures

34

Séance de 27 Janvier 1910

Résidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures

Sont présents: M. de Freycinet, Andrieux, Ed. Millard, Meunier, de  
Cocquerelle, Gaud.

M. Andrieux expose l'état de son rapport sur les travaux de fond de  
Dunkerque & rapport en abrégé

La séance est levée à 3<sup>h</sup> 45

Séance de mercredi 16 Mars 1910

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures

Sont présents : M. de Freycinet, M. Billereau, M. Curville, M. Gannay, M. Audiffren.

M. Billereau, Ministre des Travaux Publics, et M. Charquerand, Directeur de la Navigation, sont introduits.

M. le Président. - Il entre certainement dans les préoccupations de gouvernement, comme dans celles de la Commission, de développer notre outillage national. Une question se pose : quel sera le programme de travaux ? quels seront les moyens financiers permettant de le réaliser ? Actuellement les travaux neufs sont exécutés avec une lenteur excessive, parce qu'on ne dispose que de faibles crédits inscrits au budget et des fonds de concours.

M. Baudin, lorsqu'il était Ministre des Travaux Publics, avait été préoccupé de cette situation, et il avait déposé un projet formulant des règles générales pour accélérer l'exécution des travaux ; elles n'ont pas été votées, parce que le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux Publics n'avaient pas voulu ; le Conseil général des Ports et Chaussées demandait également que ces règles soient reprises.

De son côté, M. Audiffren a déposé une proposition sur la même matière, et il demande qu'on recoure à une détermination analogue à celle qui a été employée pour la construction des chemins de fer.

J'ai vu que dans votre dernier voyage à Lyon, le Comité des Chambres de Commerce de cette ville vous a consultés sur cette question, et vous avez délibéré qu'elle était l'objet de vos préoccupations. Vous vous demandez et vous faites connaître votre sentiment.

M. le Ministre. - Une question précise qui me sera posée, je m'efforcerai de répondre d'une façon précise.

J'expliquerai tout d'abord les procédés financiers auxquels on peut recourir pour l'exécution de grands travaux. Il ne s'agit pas que d'améliorer les voies actuelles ou d'entreprendre certains travaux qui tendent à dépasser un peu le caractère des travaux d'entretien, on ne peut pas même proprement parler de travaux neufs (Canal de Berry). J'estime que le procédé préconisé par M. Baudin serait suffisant et qu'on pourrait se borner à la création de crédits annuels au budget et de la contribution des intérêts - mais si, comme on y sera conduit fatalement, on envisage la nécessité de grands travaux, il faudra trouver d'autres procédés. Je n'ai pas besoin de dire à la Commission que je suis très à l'écoute de

prudence en cette matière - l'établissement ou le même l'esquisse d'un programme  
 de travaux publics - même restreint aux voies navigables - est d'ordre gouvernemental,  
 et ce n'est pas à la fin d'une législature qu'on peut l'envisager.

Mais je puis dire que le moment est proche où le gouvernement devra  
 envisager l'établissement d'un programme de voies navigables analogue à  
 celui qui a été établi par vous, M. de Freycinet, par les voies ferrées, et  
 les moyens de le réaliser. Et ce dernier point de vue, je ne puis donner  
 que mon sentiment tout à fait personnel ; mais je suis convaincu qu'on  
 ne pourra exécuter les travaux tels que le canal latéral au Rhône qu'un  
 moyen de transport, les intérêts et l'amortissement figurant seuls au  
 budget.

Mais sans entrer davantage dans l'examen de cette grosse question, qui  
 ne paraît la question de demain - je vois que la Commission pourrait  
 être maintenant voter des dispositions très utiles tantôt dans la proposition  
 de M. Andrieux, ou dans le projet Baudin, que vous êtes bien saisis. Il  
 s'agit d'une meilleure utilisation des voies existantes, et de leur liaison  
 avec les voies ferrées. Que la voie navigable soit lente, cela est naturel ;  
 mais ce qui n'est pas forcé, c'est que le transport par voie navigable soit irrégulier  
 le rendement serait sûrement augmenté, si on donnait au commerce et à  
 l'industrie l'assurance que les transports se feront dans des délais connus  
 déterminés. Or, rien de pareil n'existe actuellement. Cela tient surtout  
 à ce que la traction n'est pas organisée sur la plupart des voies navigables ;  
 il n'y a mêmes règles applicables aux transporteurs, et par suite pas de  
 sécurité pour les expéditeurs.

Pour remédier à ce vice il faut qu'il y ait un canal ou un service  
 tel ; de même que dans un port, le Comité de Commerce, le Conseil  
 d'administration de ports régulent le fonctionnement et l'organisation, de même  
 et faut que dans un grand réseau de voies navigables, il existe un établissement  
 public ayant pouvoir et responsabilité pour gérer ce réseau. J'attache un  
 intérêt de premier ordre à ce que la Commission veuille bien reprendre l'examen  
 des articles de projet de M. Baudin relatifs à cette question.

L'organisation d'un service implique la fixation de tarifs de péages, dans des  
 conditions limitées. Mais c'est là un détail tout à fait admissible, et  
 les intérêts acquitteront sans regret ces taxes s'ils ont comme contre partie  
 les avantages de sécurité et de régularité qui leur manqueront autrement.

Quant à la partie de projet de M. Andrieux relative aux travaux  
 à exécuter, je demande à me en tenir pour le moment à l'avis du  
 Conseil général des Ports et Chaussées. J'ai déjà donné la preuve de mes  
 bonnes intentions, et faisais commencer l'étude des travaux de canal de

Berni

à la Président - tout plus que moi n'en dispose; résumant la valeur du travail fait par le Conseil Général des Ports et Chaussées; mais je ne puis pas m'empêcher de penser qu'il a été très influencé par la difficulté de réunir actuellement les ressources nécessaires aux travaux en cours. C'est ainsi que pour l'amélioration des voies existantes, avec un soin très minutieux, il classe en 1<sup>re</sup> catégorie 96 millions de travaux, et il ajoute comme travaux éventuels 86 millions, soit au total 242 millions; il fait remarquer néanmoins qu'il faudrait augmenter de budget annuelle de un million 1/2 millions par an. Dès le début, il se restreint dans ses appréciations, à cause de l'épuisement des ressources.

Ce sentiment le domine encore davantage, quand il s'agit de lignes nouvelles, plus ou moins prochaines, plus ou moins réalisables; tout ce qui se propose pour lui s'oppose; il s'oppose à ce qu'il admette en 1<sup>re</sup> catégorie 90 millions de travaux, et en 2<sup>e</sup> catégorie, 260 millions. Ce sera que l'annonce d'un important programme, en regard duquel il n'y a pas de ressources.

Je remarque que le Conseil Général repose sur ligne classée en 1878 et sur laquelle depuis cette époque des polémiques très ~~ardentes~~ ardentes se sont élevées; c'est le canal latéral à la Loire. Le Conseil Général s'est prononcé au point de vue technique; ce qui concerne le trafic, il y avait à faire appel <sup>à d'autres</sup> ~~à d'autres~~ <sup>concernés</sup> ~~concernés~~ que celui des ingénieurs; en 1878, j'avais à cet effet constitué 3 Commissions régionales. Pour les objections formulées par le Conseil pour élever ce canal ce sont pas toutes fondées; il n'a pas tenu compte de développement de trafic par suite de la jonction avec la Suisse. L'Allemagne et la Suisse, on se préoccupe de cette question; le ingénieur M. Haas de Bâle et envoie à cette conclusion exprime, qu'il serait possible de rendre le Rhin navigable de Bâle à Constance, avec une dépense de 30 millions. La question du canal latéral à la Loire devrait être reprise, et traitée d'une façon plus large qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

Il y a eu dans notre Commission des discussions ardentes entre M. Basson et les partisans de la Loire navigable. Un de propos, je rappelle que la Commission a accepté des essais de mise à l'épreuve de navigabilité entre Nantes et Chalonnes; la dépense prévue était de 1600 000. Nos amis demandent et diffèrent reprises quels résultats ont donné ces essais; nous avons reçu des assurances générales, mais pas de faits précis, et les résultats annoncés sont contestés. Cependant on se propose de prolonger ces essais. La Commission désirent être fixée sur ce point.

M. de Bismarck - Sur ce dernier point, je puis affirmer que les travaux faits ont donné des résultats favorables; j'ici peu, je pourrai les préciser, parce que je pourrai vérifier la résistance des travaux exécutés, dès que les crues auront disparu.

Les travaux faits sont pas pour but de créer une voie vers le Centre, mais un hinterland à Nantes.

Pour la création de la grande voie, j'essaierais d'obtenir l'avis des représentants de commerce et de l'industrie, et nous serons déjà entrés dans un ordre d'idées. Le Conseil journal de P. et C. a reçu un certain nombre de déposés. Le programme établi par M. Baudin a été le résultat d'une consultation que j'avais demandée, comme ministre de Commerce, au Conseil supérieur de Commerce et de l'industrie. J'estime qu'une consultation analogue sera nécessaire, lorsqu'il sera question d'établir le grand programme de travaux.

M. le Président - Une dernière question est celle d'un canal latéral au Rhône; le chiffre de la dépense est énorme; mais la question est importante. Il y a bien à faire une étude d'ensemble, pour l'ensemble et d'une façon générale, pour l'irrigation et pour la navigation.

M. le Ministre - J'en suis tout à fait d'accord. Pour fixer le programme, il sera nécessaire de faire un travail à la fois d'ensemble et régional, qui permette de se rendre compte de la dépense et des difficultés techniques - c'est l'affaire des ingénieurs - et de l'abilité de travail; sur ce dernier point, on devra consulter les représentants de commerce et de l'industrie. Mais le gouvernement qui entreprendra cette œuvre devra se placer à l'aise de la nécessité de faire appel à des moyens financiers autres que les crédits budgétaires.

M. le Président - Je crois qu'en matière de travaux de ce genre, le nécessaire a été fait; il n'y a plus de programme à établir. Au contraire, pour les voies navigables et les ports, il y a un ensemble de travaux à examiner, pour savoir ceux qui doivent être retenus, ceux qui doivent être ajournés et ceux qui doivent être écartés.

M. de Cassinville - J'ai bien coup étudié la question des canaux latéraux à la Loire et au Rhône; elle est capitale pour le développement économique de notre pays.

Le canal latéral au Rhône transformerait Lyon en un grand port intérieur qui concentrerait le trafic de la Méditerranée; à Lyon, on pourrait avoir accès vers l'Europe centrale; Gênes ne porterait plus ombre à Marseille. Le canal ouvrirait des régions aujourd'hui privées d'eau; il est inutile de faire de canal de Marseille à Arles, si on doit s'arrêter là.

Le canal latéral à la Loire mettrait le centre de la France en communication directe et continue avec l'Amérique. Lorsque l'on transporterait il y a quelques années des tourelles de Charlemagne de l'Allemagne à West, il a fallu les faire passer par Gibraltar. Si on ne se décide pas à faire le canal latéral à la Loire, le port de la canal de Panama sera percé.



tout le commerce avec l'Amérique et retourner par le nord =  
notre débouché

J'ai été très incliné devant le vote du Parlement qui a décidé les essais de  
navigabilité de la Loire entre l'embouchure et la Maine à Chalonvau de  
longueur 14 kilomètres, avec une provision de dépenses de 16000000 ; les travaux  
n'ont pas atteint le chiffre ; on les a prolongés sur une longueur de 10 K.m.  
sans présenter le Parlement. Ce qui bon cette dépense qui ne peut pas donner  
de résultats ? J'ai suivi de près les travaux et les expériences ; en 1908 le  
bateau s'est échoué par 70<sup>m</sup>, alors qu'il devait y avoir 1<sup>m</sup> 50 ; nous avons  
navigué au milieu des épis ; au 4 points, le même fait s'est produit ; le fleuve  
n'a pas voulu de lit nouveau qu'on a essayé de lui donner ; le chenal est  
très rétréci en certains points et la moindre dérive, les chalands peuvent se  
jeter l'un sur l'autre. Les riveains font entendre des plaintes très vives ; les  
inondations sont plus considérables que par le passé. J'ai demandé que la  
Commission chargée d'examiner les travaux comprenne non seulement des ingénieurs,  
mais aussi des riveains

Ne perdons pas notre temps et notre argent qui sont précieux. Le  
jour où nous aurons fait les travaux sérieux à la Loire et au Rhone,  
la situation économique du pays changera du tout au tout. L'épargne  
française est engagée pour plus de 28 milliards à l'étranger, on nous  
crée des ports, des canaux ; nous pouvons employer quelques milliards chez  
nous

nos voies d'eau intérieures doivent être transformées, pour donner accès à  
des péniches de 800 tonnes ; il faut organiser le traction électrique, et  
avoir un régime de transport accéléré de jour et de nuit. Outre le trafic  
avec l'étranger, les canaux contribueront à créer de leurs bords des usines ;  
ce sont de véritables usines d'usine. Les bateaux transportent les choses  
lourdes, et les chemins de fer, les produits industriels ; les canaux aident les  
chemins de fer et réciproquement.

M. Andréff - Bien que je fusse convaincu de leur inutilité, j'ai voté les  
essais de navigabilité de la Loire. J'ai demandé qu'on vous communique les rapports  
des inspecteurs généraux sur les expériences faites ; on nous dit : cela va très bien,  
et les riveains disent : cela va très mal

M. le Ministre - J'ai engagé à mettre ~~des~~ des représentants = ~~cote~~ des  
riveains = cote des ingénieurs dans la Commission qui assistera cette  
année aux expériences.

M. de Courville - Les sables que vous jetez dans la Loire vont créer des  
banes = St Nazaire ; il y a là un gros danger. Si vous voulez changer le  
cours d'un fleuve comme la Loire qui n'a pas de lit, vous vous exposez

à porter des sables là où il n'y en a pas

M. Edmond Millard - Vous ne pouvez pas au cours de cette réunion examiner toutes les questions qui sont en litige ; mais je tiens à faire remarquer que notre réseau de chemins de fer n'est pas complet et que nous n'avons pas encore exécuté tout le programme. La France n'est pas tout à longueur ; elle est aussi en largeur ; nous avons les plus longues côtes d'Europe. Pour aborder à l'ouest et desservir nos grands ports de Brest, Nantes et Le Havre, il est nécessaire de réaliser le chemin de fer dit grand Central, qui a été projeté et est aujourd'hui abandonné. Paris est le rendez-vous de monde ; il doit être le rendez-vous des affaires. Cette grande ligne centrale s'impose.

M. Andréffes - Les déclarations de M. le ministre montrent qu'il reconnaît la nécessité de compléter notre outillage national ; pour cela, il faut un système financier nouveau.

J'aurais que M. le ministre fit poursuivre les études commerciales pour le trafic et l'étude technique.

M. Cherqueland, Directeur de la Navigation - Celle-ci est faite pour le canal latéral à la Loire

M. le Président - Pour résumer cette discussion, je demande à M. le ministre s'il est disposé à examiner la grosse question des voies et moyens pour compléter notre outillage, à reprendre en les réajustant les idées de M. Baudin pour les rapprocher de la proposition de M. Baudin, de façon à créer les ressources nécessaires et à organiser les établissements publics d'exploitation.

Voulez-vous, M. le ministre, faire ce travail et vous le communiquer ?

M. le ministre - En ce qui touche les moyens financiers applicables à un programme de travaux neufs, je ne puis soumettre la question au Gouvernement que pour la législature prochaine ; sous cette réserve, je réclame que c'est le devoir du Ministère des Travaux Publics de faire l'étude qui est demandée.

M. le Président - Êtes-vous disposé à reprendre les études faites par le Conseil général des Ponts et Chaussées, en envisageant un moyen financier plus puissant que celui qui est actuellement employé ?

M. le ministre - Incontestablement.

M. le Président - Vous envisagez le canal de Nord-Est, le canal latéral à la Loire, le canal latéral au Rhône ? Êtes-vous disposé à jeter les bases d'un programme ?

M. le ministre - Je pourrai répondre à vue de la législature prochaine. Je demande au Gouvernement de prendre part à la question des voies et moyens ; c'est seulement après que le Ministère des Travaux Publics pourra

reprandre le programme de Conseil général des Ponts et Chaussées, consulter les représentants de commerce et de l'industrie au point de vue de l'utilité des voies nouvelles, et les ingénieurs quant au coût d'établissement.

J. demandai à la Commission, si, pendant que nous allons travailler de notre côté elle ne pourrait pas reprendre à son état ordinaire l'étude de l'organisation des grands établissements publics d'exploitation. Ce serait une préface intéressante à l'élaboration de nouveaux programmes de travaux publics.

M. le Président - Oui, surtout si nos ~~deux~~ nos autres travaux dont se rencontrer avec la votre.

M. Andréff - Consulter en ce qui concerne les Conseils d'administration des voies navigables? Le problème est plus facile pour les ports, où les intérêts sont réunis.

M. le Ministre - J'en suis tout disposé à préciser les instructions formées à l'art. 5 du projet.

M. le Ministre se retire.

La Commission décide de ajourner <sup>l'ordre de la question</sup> après les études législatives.

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Séance de mardi 29 mars

Résidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 2 heures 1/2.

Sont présents: M. M. Freycinet, Fortier, Aimond, Audiffren, Monis, Ed. Hillairet

Projet de loi sur les  
travaux de port de  
Rouen

M. le Président expose l'économie du projet de loi. Il fait remarquer que le projet ne pose pas de question technique, qu'il s'agit d'un achat de terrains pour l'extension de port de Rouen, achat justifié par l'accroissement considérable du trafic.

Après un échange d'observations entre M. M. Aimond et Fortier, le projet de loi est adopté, et M. Fortier en annonce l'expédition.

M. le Président. — Un projet de loi relatif à des travaux sur le port de Bordeaux est déposé à la Chambre; M. Chancel, député de la Gironde, a déclaré qu'il serait adopté aujourd'hui et qu'il a demandé de faire diligence pour qu'il soit voté par le Sénat avant la séparation du Parlement.

Il s'agit d'un programme de travaux de 136 millions; les dépenses prévues en 1887-1888 sont de 80 millions et exigent immédiatement.

Après un échange d'observations entre M. M. Aimond, Edmond Hillairet et Monis, la Commission décide d'examiner l'économie du projet après les vacances et charge M. Monis de presider à une étude sur place.

La séance est levée à 3 heures

Séance de jeudi 9 juin 1910

Résidence de M. Edmond Millard, Vice-Président

La séance est ouverte à 2 heures 1/2.

Sont présents: M. Edmond Millard, Fortier, Peytral, de Cuverville, Andiffes, Petitjean, Monis, Genet.

M. le Président - donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics, adressée individuellement à un certain nombre de sénateurs pour les inviter à assister à des expériences de navigabilité au large le 24 juin.

J. doit faire connaître à la Commission, dit-il, qu'aucune demande officielle n'a été adressée au Président de la Commission. D'autre part, il y a le volume de 50 francs au-dessus des épis au large; le moule ou perçoir bien mal choisi pour visiter les bancs.

M. Andiffes - Il faut attendre l'époque de l'étiage; maintenant on ne peut rien voir.

M. de Cuverville appuie ses observations. Pourquoi répondre à l'invitation que j'ai reçue?

M. le Président - Je propose à la Commission d'écrire à M. le Ministre pour lui expliquer très clairement que la date des expériences ait été fixée sans que la Commission ait été consultée et pour lui recommander que la date de 24 juin nous paraît très mal choisie (assurément).

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

La séance est reprise à 4 heures.

Sont présents: M. Edmond Millard, de Cuverville, Aimond, Andiffes, Genet, Monis, Peytral, Fortier.

Projet de loi concernant le port de Bourdeaux

M. Monis expose l'économie du projet de loi

Le tonnage a augmenté d'un tiers énorme; les bateaux ne trouvent pas de place pour débarquer les marchandises; il y a des surcristes; les bateaux sont vides.

Les améliorations à réaliser se divisent en deux catégories: celles qui peuvent être dès maintenant déclarées d'utilité publique et celles qui doivent encore faire l'objet d'études ou de négociations complémentaires.

Les améliorations de la 1<sup>re</sup> catégorie comprennent notamment:

1<sup>o</sup> L'approfondissement du chenal d'accès, de manière à permettre la circulation normale des navires, en conformité de la loi du 3 août 1881. Mais avant même de procéder à l'extension du port, il était indispensable de se préoccuper de l'amélioration des accès maritimes.

d'un avenir vraisemblablement très prochain tenaient encore nécessaires.

44  
Les dépenses prévues pour l'ensemble des travaux s'élevaient à 136 millions ;  
mais les travaux à exécuter immédiatement en s'élevaient qu'à 80 millions

En outre, le projet de loi visait au programme, pour être éventuellement  
révisés : 1° le rachat des appointements de Panillac ; 2° la création d'une  
station d'escale au Verdon. Ce nouveau port, établi à l'embouchure  
même de la Gironde, pourrait recevoir des navires portant 12<sup>5</sup> ; il sera  
particulièrement nécessaire, lorsque le canal de Panama aura été percé ;  
nous verrons alors les grands paquebots à Bordeaux. Le Conseil général  
de la Gironde s'est engagé à appliquer à cette station un subvention annuelle de  
60 000. La seule critique que j'ai faite au projet de programme, c'est  
que l'ordre dans lequel les travaux sont indiqués n'est pas le bon ; le port de  
Verdon est plus urgent que le rachat des appointements de Panillac.

M. Armand - Le rachat devient inutile, si on crée la station de Verdon.

M. Peytral - Le projet se divise en 2 parties ; pour les travaux indiqués aux  
nos 1 et 2, la Chambre de Commerce et la Ville de Bordeaux font un  
sacrifice qui n'atteint pas le 1/2 de la dépense ; or, jusqu'ici nous avons toujours  
espéré le contraire de la 1/2. La 3<sup>e</sup> qui concerne la 2<sup>e</sup> partie de programme, la  
Chambre de Commerce et la Ville, s'abstiennent-elles ?

M. Monis - Les travaux de cette seconde partie ne sont prévus qu'éventuellement,  
et pour ceux de la 1<sup>re</sup> partie, la dépense s'élève à 80 millions, sur  
lesquels la Chambre de Commerce et la Ville donnent 38 700 000.

M. Peytral - On nous demande de décider d'attribuer publiquement 136 millions de  
travaux et les intéressés ne donnent que 38 700 000.

M. Monis - Nous n'engageons que 80 millions de travaux ; le surplus  
est réservé.

M. Fortier - Nous n'avons pas le 50% de la part des intéressés.

M. Armand - Le rachat des appointements de Panillac fait double emploi  
avec la création de la station d'escale au Verdon, qui est tout à fait  
nécessaire ; il faudrait le dire dans le rapport.

M. Monis - J'en ai fait la remarque à la Chambre de Commerce de  
Bordeaux, qui ne désire pas les appointements.

M. le Président - Comment pourrait-on utiliser ces appointements, s'ils  
étaient rachetés ?

M. Monis - Ils ont été faits dans un intérêt privé ; ils sont utilisés  
par les chemins de fer de Médoc.

M. le Président - Le rapport doit envisager cette question de rachat  
des appointements.

M. de Cassinville - Il est nécessaire de créer à Bordeaux un port en  
eau profonde pour recevoir les grands paquebots d'Amérique après le

permeant du Panama. Je regrette que le station de Verdun ne soit pas au premier rang des propositions.

M. Monis. Je le regrette comme vous, et la Chambre de Commerce de Bordeaux et de notre avis

M. le Président. On prévoit un station d'escale au Verdun. Quelle sera la destination de cette escale?

M. Monis. On veut que ce soit l'avant port de Bordeaux et qui elle sera reliée par un chemin de fer.

M. Audiffren. Il faut dire dans le rapport que la Commission en les principes de l'établissement de cette station

M. Monis. Le ministre et les Ingénieurs font toutes sortes d'hostilités

M. Fortier. Je suis étonné qu'il n'y ait pas de fonds de concours du département; pour les travaux de Roue et de Grippes, le département de la Seine-Inférieure en intervient.

M. de Courville. Notre système pour faire les grands travaux d'utilité publique et d'urgence; avec les crédits annuellement inscrits au budget de l'Etat on ne peut avancer que très lentement. Il y a de grandes entreprises qui seraient despoisés et donner des fonds de concours, une garantie d'intérêt; cela permettrait d'exécuter les travaux beaucoup plus rapidement.

M. Audiffren. J'ai déposé sur ce sujet une proposition de loi

Le projet de loi sur le port de Bordeaux est adopté, et M. ~~Monis~~ Monis ~~est~~ en nomme Rapporteur

La séance est levée à 5 heures moins le quart

Le Président,

Le Secrétaire

Séance de vendredi 24 Juin 1910

Résidence de M. Edmond Millaud

La séance est ouverte à 2 heures 3/4

Sont présents : M. M. Edmond Millaud, Fochier, Moris, Dronny, de Cuverville, Peytral, Girard, Genet.

M. le Président - ~~fait connaître~~ donne lecture à la Commission de la lettre qu'il a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics, faisant savoir que les expériences relatives à la navigabilité de la Loire ont été remises, comme la Commission a voulu exprimer le désir.

Port de Bordeaux

M. Moris donne lecture de son rapport sur le projet de loi concernant le port de Bordeaux

M. de Cuverville - Je résume les conclusions du rapport, qui tendent à obtenir une profondeur de 10 mètres dans le fleuve ; mais les batardeaux vont durer 10 ans ; lorsqu'ils seront terminés, seront-ils suffisants pour les besoins d'alors ? Le port de Bordeaux est appelé à un grand avenir ; avec celui de St-Nazaire, il doit être ouïlle pour les arrivages des deux Amériques. Or, à Hambourg, dans une conférence faite devant l'ingénieur, on a parlé de cargo-boats de 45 000 tonnes. Aux Etats-Unis, les ingénieurs disent qu'il faut prévoir pas 20 ans de batardeaux de 300 m de long avec 10 à 11 m de tirant d'eau. Avec l'emploi de turbins, cela s'a très vite et bon marché ; on a intérêt aux grands tonnages. Il faut prévoir dès maintenant les vidanges et les écluses pour les navires qui vont être construits, et j'aurais préféré qu'on mit au premier plan les batardeaux de Verdon.

M. Moris - C'est à côté de Ministre des Travaux Publics que vient la résistance

M. le Président - Il ne s'agit pas de créer des ports extensibles il faut que le fret soit certain

M. Peytral - Je ne veux pas contredire M. de Cuverville ; mais de j'en crois l'expérience des batardeaux d'efforts, le mouvement auquel il fait allusion ne se produira pas aussi vite qu'il le dit. Nous devons construire des batardeaux de 45 000 tonnes. Si on a des vus très grands, on risque de ne rien faire. Faisons dès maintenant ce qui est nécessaire pour le port de Bordeaux

M. de Cuverville - Depuis les navires de 37 000 tonnes existent il y a 40 ans. Regardez les progrès accomplis depuis 25 ans. Les gros tonnages offrent



Pourrait de diminuer les frais de transport

M. Pignat - à condition qu'on ait le fret nécessaire

M. de Cucurull - C'est attendu ; pour les Allemands, il en sera assuré.

M. Furtier - J'en attends avec beaucoup d'avidité le rapport de M. Monis ; mais je constate que les fonds de concours n'atteignent pas la moitié de la dépense ; or, jusqu'ici cette règle a toujours été imposée sans façon absolue.

M. Monis - Elle est observée dans le cas actuel ; de Poitiers, la Chambre de Commerce donne 38 jours, et la ville, un subside indéterminé, égal au montant des droits d'octroi sur les matériaux employés aux travaux.

M. Furtier - Le département en donne rien.

M. Monis - Il prend un engagement pour le Verdon.

M. Furtier - Le département est intéressé au développement <sup>du port</sup> de Bordeaux

M. Monis - Dans le passé & tout le monde, le subside des industries est de 1/2

M. Juret - M. de Cucurull a parlé tout à l'heure de Bordeaux et de St Nazaire course devant profiter de percement de Panama. J'ai le devoir de signaler le port de la Palisse, dans ce port que finit l'écluse au point de vue de la profondeur de la rade. J'exprime le vœu qu'il ait aussi le port de l'augmentation de trafic

M. Étienne Billard, Président. Il est question dans le rapport de reculer les appartements de Danillac. Quelle sera la situation faite aux détenteurs actuels ?

M. Monis - Elle est réglée par la loi de 1846 qui a donné les concessions ; il n'y aura donc pas de difficultés - Bordeaux avec son port perfectionné, St Nazaire - port de Danillac pour les bateaux moyens, et la rade de Verdon pour les très grands navires

Le rapport est adopté

La séance est levée à 8<sup>h</sup> 1/2

Séance du mercredi 21 décembre 1910.

Présidence de M. de Freycinet.

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Freycinet, Edouard Millard, l'amiral de Cuverville, Leythal, Audiffred, de Fontbrion, Fortier, Guet, Albert Girard.

M. le Président donne lecture de la lettre qu'il a adressée à M. le Ministre des Travaux publics pour lui faire part du désir exprimé par la Commission que les Chambres de Commerce intéressées soient appelées à présenter leurs observations sur le projet de loi relatif au régime des ports maritimes de Commerce.

M. le Président rappelle que la Commission doit entendre aujourd'hui M. le Ministre des Travaux publics sur la proposition de loi de M. Audiffred relative à l'amélioration des voies navigables.

(M. Pouch, Ministre des Travaux publics, accompagné de M. Charquiérand, directeur de la navigation, est introduit).

M. le Président demande à M. le Ministre si le Gouvernement maintient dans son intégralité le texte du projet de loi, voté par la Chambre, concernant le régime des ports maritimes de Commerce.

M. le Ministre répond affirmativement. Il dit que, suivant le désir de la Commission, les Chambres de Commerce seront consultées, mais que, vu l'urgence d'une solution, le Gouvernement prie la Commission et le Sénat d'adopter le texte de la Chambre, en laissant de côté pour le moment les modifications dont l'importance est secondaire.

M. le Président. En attendant la réponse des Chambres de Commerce, la question reste en suspens.

M. le Président dit que la proposition de loi déposée par M. Audiffred le 2 avril 1909, sur laquelle la Commission a désiré connaître l'avis du Gouvernement, indique un certain nombre de travaux dont l'exécution, suivant son auteur, s'impose, et d'autre part déterminer le moyen financier qui devra servir à réaliser le programme.

La Commission n'a pris aucune décision au sujet de la proposition de M. Audiffren. Elle a pensé qu'il serait intéressant que, sans s'en tenir au programme partiel contenu dans cette proposition, le Gouvernement dressât lui-même un programme plus général de travaux à exécuter.

Tout le monde, en effet, reconnaît qu'il y a un œuvre nécessaire à accomplir; le Conseil général des Ponts et Chaussées a fait un rapport énumérant un certain nombre de travaux qu'il déclare utiles et qui consistent d'abord en améliorations des voies actuellement existantes (améliorations classées en première urgence, en deuxième urgence ou à titre éventuel) et ensuite en créations de voies nouvelles (notamment le canal du Nord-est et le canal d'Angers à Briare). Le programme comporterait une dépense totale de 650 millions.

D'une autre côté, des publicistes et des membres du Parlement ont indiqué d'autres travaux à exécuter, par exemple le canal maritime de Rouen à Paris (projet connu sous le nom de Paris port de mer) et le canal prolongeant le long du Rhône celui d'Arles à Marseille. Avec le programme présenté par M. Audiffren, cela ferait une dépense de 1200 à 1400 millions.

Mais, si l'opinion publique et parlementaire est à peu près unanime sur la nécessité de grands travaux, il reste à savoir comment, au point de vue financier, on pourra exécuter ces travaux. Le budget des travaux publics, très réduit, suffit à peine à faire face aux engagements pris par l'Etat en ce qui touche les travaux des ports décidés depuis quelques années; actuellement même ces travaux s'exécutent avec les fonds de concours fournis par les intéressés. Il n'y a donc pas de crédits disponibles pour un nouveau programme.

Dans ces conditions, la Commission désirerait que M. le Ministre non seulement fixât un programme d'ensemble de travaux à exécuter, mais encore portât son attention sur le système financier le plus propre, suivant lui, à permettre de réaliser ce programme dans un délai raisonnable. Dans sa proposition, M. Audiffren indique un système; il y en a d'autres: par exemple, on pourrait soit accroître la dotation du budget des travaux publics, soit engager l'avenir au moyen d'emprunts. A quelle conclusion s'arrête le Gouvernement aussi bien sur la question du programme que sur celle de l'outil financier?

M. le Ministre. Lors de la récente discussion du budget des travaux publics à la Chambre, tout le monde a reconnu que malgré l'augmentation des crédits affectés aux grands travaux, ces crédits sont encore très insuff-

faits, attendu que l'exécution de nouveaux ouvrages s'impose de la manière la plus impérieuse. Il semble donc que la Chambre serait disposée soit à relever les crédits inscrits au budget, soit à admettre le recours à un nouveau système financier pour la réalisation des travaux nécessaires.

D'autre part, nous savions qu'au Sénat on est convaincu de la nécessité de faire quelque chose pour notre navigation intérieure, qui est dans une situation de réelle infériorité par rapport à celle de l'étranger.

J'ai donc saisi le Conseil des ministres de la question et je dois dire que tous ses membres, y compris le ministre des finances, se sont montrés disposés à entrer dans une voie nouvelle, si cela est indispensable pour assurer l'exécution de grands travaux. Dans ces conditions, j'estime qu'il y aurait lieu de constituer une Commission interministérielle et purement technique, chargée d'étudier les travaux à entreprendre pour l'amélioration et l'extension de nos ports maritimes et de notre réseau de navigation intérieure ainsi que les combinaisons financières les plus propres à assurer l'exécution rapide de ces travaux; cette Commission comprendrait des représentants des ministères des travaux publics, du Commerce, de l'Agriculture et des finances.

Actuellement, outre les travaux de rectifications qui se font un peu partout, nous n'avons comme travaux neufs en cours d'exécution que le canal du Nord, celui de Marseille au Rhône et une section du canal de Montbéliard à la Saône. Cela est peu, mais nous ne disposons au budget que d'un crédit de 11 millions.

M. le Président. La Commission que vous avez l'intention de constituer dresserait un avant-programme de travaux et s'occuperait des voies et moyens pour l'exécution des travaux?

M. le Ministre. Oui, et j'accueillerais volontiers les indications que la Commission aurait à me fournir au sujet de la composition et du fonctionnement de cette Commission interministérielle.

M. le Président. Nous vous en rapportons à vous sur ce point, que vous réglerez certainement de la façon la meilleure. Cependant je crois utile de signaler que jusqu'à présent on a eu le tort, lorsqu'on étudiait un programme, de se préoccuper, à côté des difficultés techniques et du coût des travaux, que le trafic correspondant à la situation actuelle on n'a pas tenu compte de ce que ce trafic était appelé à augmenter par suite de l'ouverture d'une voie nouvelle, et ainsi on a été amené à renoncer, à raison de leur utilité si disant insuffisante, à certains ouvrages dont l'exécution semble cependant désirable.

Donc nous pensons qu'il y aurait intérêt à ce que la Commission dont

a parlé le le Ministre examinât les travaux à exécuter non seulement au point de vue technique mais aussi au point de vue commercial et en tenant compte du trafic à attendre de l'exécution de ces travaux.

En un mot, il faut anticiper sur l'avenir : pour savoir s'il y a lieu de faire les travaux nécessaires pour assurer la navigation en tout temps dans la vallée de la Loire ou dans celle du Rhône, il ne faut pas négliger le grand accroissement de trafic que procureraient ces travaux ; et j'ajoute que si on étudiait ces ouvrages avec l'idée de les exécuter, on arriverait sans doute dans l'évaluation de leur coût à des chiffres moins élevés.

La ligne du réseau P.L.M. qui longe le Rhône semble être arrivée au point de vue de l'intensité des trafics à une véritable saturation ; le moindre incident de exploitation y désorganiserait le service, comme cela arrive au moment sur les réseaux du Nord et de l'Ouest-Etat. Que sera-ce dans 10 ou 15 ans ? A cette époque, la circulation ayant encore augmenté, il est certain que la ligne actuelle ne suffira plus ; il faudra donc ou quadrupler les voies ou ouvrir un canal latéral au Rhône ; mais il faut du temps pour construire un canal ; il est donc nécessaire d'y songer dès maintenant.

Pour le canal du Nord, l'opinion est unanime à en demander la construction.

M. le Ministre. C'est aussi l'avis de l'Administration.

M. le Président. Qui se place donc à ce point de vue d'avenir pour calculer l'utilité des voies nouvelles à entreprendre. Sinon, on méconnaît l'intérêt qui s'attache à la construction d'ouvrages irréversibles.

Enfin je crois qu'une bonne méthode de travail consisterait à charger quelques personnes seulement, quatre ou cinq au plus, d'étudier chaque partie du programme d'une manière approfondie ; on aurait ainsi des Sous-Commissions qui prépareraient utilement la besogne de la Commission interministérielle.

M. le Ministre. C'est ce qui a été fait pour l'étude de Paris Port de mer. On étudiera non seulement la côté technique de la question mais encore les conditions dans lesquelles Paris pourrait être placé sous le régime des ports de mer.

M. Au dieffred. Avec beaucoup de raison M. le Président a dit que lorsqu'on ne veut pas faire un canal, on exagère le prix qu'il coûterait ; mais j'ajoute qu'on ne se borne pas à exagérer les frais ; on

diminuer aussi le trafic probable : c'est ainsi que non seulement on a évalué à 123 millions - chiffre tout à fait excessif si l'on tient compte de la possibilité de recourir à des plans inclinés et à des ascenseurs - le coût du prolongement jusqu'au bassin de Saint-Etienne du canal de Roanne ; mais encore on n'a estimé qu'à 750.000 tonnes le trafic probable du canal prolongé, alors que le canal actuel, qui pourtant se termine en cul-de-sac, a déjà un trafic de 500.000 tonnes !

En ce qui concerne la Commission que le Ministre projette de constituer, vous n'avez pas à en discuter la composition - je me borne à indiquer que, selon moi, cette Commission devra, avant même de dresser un programme de travaux, se prononcer sur l'outil financier qui permettra de réaliser ce programme.

Cette question de l'outil financier n'est d'ailleurs ni compliquée ni longue à résoudre : pour exécuter de grands travaux il n'y a au point de vue financier que 4 systèmes possibles : le premier consiste à inscrire chaque année des crédits au budget ; c'est le système actuel, il est condamné.

M. le Ministre. Pas par le Conseil général des ponts et chaussées.

M. Audiffren. Le Conseil est compétent pour les questions techniques ; il l'est beaucoup moins pour les questions économiques.

Je disais donc qu'outre le système actuel, qui est condamné, il y a celui de l'emprunt, celui des annuités de remboursement et enfin celui de la garantie d'intérêt, pour lequel je me prononce.

Je demande que la Commission interministérielle prenne parti avant tout entre ces divers systèmes.

D'autre part, je fais remarquer que dans le produit à attendre des voies navigables il ne faut pas se borner à faire entrer en ligne de compte le montant des péages ; il faut aussi compter tous les profits indirects. De même, c'est en considération des profits indirects qu'on a dépensé près de 9 milliards pour la construction des routes et des chemins vicinaux, qui ne rapportent rien directement.

Le moment est venu d'agir ; nous ne pouvons plus attendre pour compléter notre réseau de voies navigables ; si nous ne nous mettons pas à l'œuvre dès aujourd'hui, le pays sera exposé à une demi-mine, car un nombre de points les voies ferrées sont et surtout seront d'ici quelques années impuissantes à assurer le trafic des marchandises. Il y a actuellement 120 trains par jour sur la ligne Lyon - Marseille, qui citait tout à l'heure le Président ; un engorgement se produira

fatallement à brève échéance si le canal latéral au Rhône n'est pas construit.

Les pays étrangers nous donnent l'exemple : en Amérique on construit fiévreusement des canaux ; de même en Angleterre, où une dépense de 140 millions est prévue pour cet objet et où l'on a admis le système de la garantie d'intérêt ; de même encore en Russie, où le Gouvernement a soumis à la Douma un programme comportant une dépense de 860 millions. La France seule va-t-elle rester dans l'inaction ?

M. Albert Girard. Nous voulons tous aboutir rapidement. Dans ces conditions, M. le Ministre verrait-il un inconvénient à fixer un délai dans lequel la Commission interministérielle dont il a parlé devra terminer son étude et formuler ses conclusions ?

Je rappelle que le si riche bassin de Brie n'est actuellement ni peut être exploité au profit de la France tant que le canal du Nord-est n'est pas construit.

M. le Ministre. Le système financier actuel ne permet pas d'aboutir rapidement.

M. Albert Girard. Nous sommes tous de votre avis.

M. le Ministre. La Commission que je constituerai ira très vite en besogne ; comme je l'ai dit, elle ne comprendra que des représentants des ministères du Commerce, de l'Agriculture, des Travaux publics et des Finances.

M. Colomard Guillaud. Il faudrait aussi y faire entrer des représentants de la guerre et de la marine.

M. le Ministre. J'y consens bien volontiers. En tout cas, je la répète, cette Commission doit, dans ma pensée, aboutir très vite.

M. Auiffred. Il serait utile qu'on lui fixât un délai de 3 mois pour déposer son rapport, de manière qu'il pût en être tenu compte dans l'élaboration du prochain budget.

M. le Ministre. Je crois qu'il sera possible à la Commission d'achever ses travaux dans le délai qui vient d'être indiqué et même dans un délai de deux mois.

M. L'Amiral de Cuverville. Notre marine marchande est dans un état piteux, malgré les primes considérables qui lui sont accordées. A quoi cela tient-il ? A l'absence de fret dans nos ports, et cette absence de fret elle-même est due à ce que nous manquons de moyens de transport à bon marché. On peut donc dire que si notre réseau de voies navi-

gables était complète et améliorée, nos ports et notre marine de commerce en bénéficieraient largement, les marchandises pouvant être transportées à bon compte jusqu'à la mer.

Aussi s'explique-t-on le mouvement qui s'est produit en faveur des rivières et des canaux. Il importe que la France ne reste pas en arrière des autres nations et qu'elle prenne sa part du développement commercial qu'on remarque depuis quelques années dans le monde entier.

En 1898, la marine dut acheter précipitamment des remorqueurs pour nos besoins militaires. L'un de ces remorqueurs reçut la mission de se rendre par les rivières et les canaux de Dombinge à Marseille; il mit 21 jours à effectuer ce voyage à travers la France et le rapport de son commandant montra les insuffisances de notre réseau de navigation intérieure.

Aujourd'hui encore un gros effort est à faire de ce côté. En ce qui concerne les ports maritimes, le Parlement a voté des travaux importants au Havre, à Marseille et à Bordeaux; mais les délais d'exécution prévus sont si longs qu'il est à craindre qu'une fois les travaux achevés les nouveaux ouvrages ne soient déjà insuffisants.

Le canal de Panama sera terminé en 1915; la France pourra profiter dans une large mesure du trafic nouveau résultant de l'ouverture de cette voie nouvelle si elle construit le canal latéral à la Loire, qui permettra à une foule de produits de pénétrer jusqu'au cœur de l'Europe en transitant à Saint-Nazaire et en empruntant la vallée de notre grand fleuve, qui s'en trouvera singulièrement fécondée.

D'autre part, Marseille prendrait un grand développement si elle se trouvait reliée directement par voie d'eau avec la Suisse; le canal latéral au Rhône est donc une œuvre très utile à entreprendre.

J'insiste pour que l'on concentre sur quelques points les moyens d'action dont on dispose; c'est la seule manière de bien servir les intérêts généraux du pays.

M. Edouard Thuilland. M. le Ministre a dit que dans le Conseil des Ministres personne n'avait présenté d'objections à l'exécution de grands travaux et que M. le Ministre des finances lui-même s'était montré favorable au développement de nos voies navigables. Comment se manifeste sa cette bonne volonté de M. le Ministre des finances?

M. le Ministre. Le Conseil des ministres m'a paru être d'avis d'encourager le mouvement qui s'est produit au Parlement et dans le pays en faveur des voies navigables. Il m'a semblé que mon collègue des



finances ne s'opposerait pas à une augmentation sérieuse des crédits. L'impression que j'ai recueillie est donc très favorable à l'exécution de grands travaux.

Quant à la question des moyens financiers, elle n'a pas encore été examinée. Mais il appartiendra à la Commission interministérielle que je vais constituer de formuler des propositions et dans très peu de temps je serai en mesure d'apporter au Parlement une solution ferme au nom du Gouvernement.

Nous voulons faire quelque chose. Nous estimons qu'on ne peut réaliser des réformes sociales qu'à condition de développer l'activité économique du pays en augmentant son outillage.

M. Audiffren. Je constate avec plaisir que vous allez dans vos déclarations bien plus loin que vos prédécesseurs.

M. Edouard Milland. Pour quels motifs le Ministre des finances est-il bien disposé en faveur des grands travaux ?

M. le Ministre. Nous avons le sentiment que la France est dans des conditions d'infériorité au point de vue de l'outillage économique vis-à-vis des autres nations et que par suite elle est mal armée pour lutter contre la concurrence étrangère. Mon collègue des finances m'a semblé partager ces vues ; j'en conclus qu'il se prononcera pour des solutions très larges en ce qui concerne notre navigation intérieure.

M. Edouard Milland. Vous ne pouvez pas nous fournir de indications sur l'outil financier qu'adoptera le Gouvernement ?

M. le Ministre. Non. Je suis venu ici avec l'intention de recueillir les impressions de la Commission pour en faire part au Conseil des ministres.

M. de Tontbriand. J'estime que la réunion d'aujourd'hui sera féconde. M. le Ministre aura pu constater qu'il y a accord entre le Gouvernement et nous sur la nécessité d'exécuter de grands travaux.

Mais j'insiste pour qu'il soit bien entendu que, conformément à l'avis exprimé tout à l'heure par M. Albert Geisard, la Commission interministérielle déposera son rapport dans un délai de deux mois.

M. le Ministre. C'est entendu.

M. de Tontbriand. Je vous remercie de cette déclaration, qui tranquillitera les Chambres de Commerce et le pays tout entier.

M. Peytral. J'insiste sur l'intérêt capital qu'il y a à connaître l'avis de M. le Ministre des finances sur la question des grands

travaux. Dans cette question, en effet, le problème financier est, beaucoup le plus important, et avant de dresser un programme il faut savoir de quelles ressources on disposera pour l'exécuter.

Or, il y a deux systèmes financiers entre lesquels on devra choisir : c'est d'abord celui de M. Anouilh, qui consiste dans la garantie par l'Etat de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux engagés par des sociétés concessionnaires dans les grands travaux ; c'est ensuite le système qui consiste à couvrir le budget extraordinaire des travaux publics. L'un comme l'autre suscitera des résistances dans les Chambres ; je crois cependant que le premier, qui a mes préférences personnelles, sera moins combattue que le second.

M. le Président. Si l'on veut aboutir rapidement, il faut que le Gouvernement prenne parti sur la question de l'outil financier, avant même que la Commission interministérielle commence ses travaux. C'est là, en effet, une question de principe que seul le Gouvernement est apte à résoudre : il s'agit de savoir si les ouvrages, dont la Commission dressera la liste, s'exécuteront avec les ressources présentes ou avec celles de l'avenir.

Si le Gouvernement ne se prononce pas tout d'abord sur ce point, la Commission se trouverait très embarrassée, car elle craindrait de préconiser un système qui irait à l'encontre des vues des ministres.

M. Leytral. La question a, en effet, un côté politique.

M. le Président. Le Gouvernement doit donc faire connaître à la Commission pour quelle solution de principe il se décide. D'ailleurs, le système financier adopté peut n'être pas la même pour tous les travaux envisagés : le recours à la garantie d'intérêt, très possible par exemple pour le Canal du Nord-Est, pourrait ne pas convenir à d'autres ouvrages.

En tout cas, si on se prononce pour une simple augmentation des crédits budgétaires annuels, cette augmentation devrait être très considérable et atteindre une centaine de milliards par an, soit pour 10 ans un total de 1 milliard ; mais il faudrait augmenter corrélativement les impôts.

Si au contraire on se décidait à engager l'avenir, la question principale à résoudre serait de savoir si les travaux seront exécutés par l'Etat, par les concessionnaires ou par les Chambres de Commerce.

M. le Ministre. La Commission interministérielle aura surtout une mission d'information, et d'ailleurs, comme le faisait remarquer M. le Président, il n'est pas nécessaire que la solution financière adoptée soit la même pour tous les travaux. Il m'a semblé qu'il y avait grand intérêt à rechercher ce qui se passe ailleurs que chez nous, et ce sera là l'un des

principaux objets d'étude de la Commission. Mais elle-ci sera purement consultative et le Gouvernement se réserve la décision.

M.<sup>r</sup> le Président. Nous vous remercions tous renouvellement de hâter les travaux de la Commission, car nous désirons aboutir rapidement. Et nous vous remercions de la démarche que vous avez bien voulu faire aujourd'hui auprès de nous.

(M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics se retire).

M.<sup>r</sup> le Président. Nous n'avons pour le moment qu'à attendre le résultat des travaux de la Commission interministérielle qui va être constituée par M.<sup>r</sup> le Ministre.

M.<sup>r</sup> Audiffred. J'ai été heureux d'apprendre que le Gouvernement est aujourd'hui, en ce qui concerne les voies navigables, dans des dispositions meilleures que des temps de M.<sup>r</sup> Caillaux ou de M.<sup>r</sup> Cochery.

M.<sup>r</sup> de Pontbriand. Où en est la question de la Loire ?

M.<sup>r</sup> Audiffred. On procède en ce moment à l'enquête sur place.

M.<sup>r</sup> le Président. Cette question sera utilement examinée lorsqu'une décision d'ordre général aura été prise sur les grands travaux.

La séance est levée à 5 heures moins 40 minutes.

Séance du mercredi 22 février 1911

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Freycinet, de Casserille, Audiffren, Fauriol, Jaurès, Peytral, de Pontbriand

Grands travaux  
M. Audiffren.

M. le Président. — A la dernière réunion, M. le ministre des Travaux Publics avait promis de constituer une Commission administrative pour étudier les travaux à entreprendre pour l'amélioration de nos ports maritimes et l'extension des voies navigables intérieures etant que les moyens financiers propres à assurer l'exécution rapide de ces travaux ; cette Commission n'a pas été nommée. Or, ces conditions, M. Audiffren a insisté auprès de moi pour que la Commission fût constituée sur la proposition qui date de 1906 et a été modifiée en 1908. J'ai lui ai fait remarquer qu'il serait difficile d'amener le Sénat à prendre l'initiative de prononcer des déclarations d'utilité publique et de créer des moyens financiers autres que les crédits prévus au budget. M. Audiffren voudrait tout au moins que le Sénat fût saisi d'un projet de résolution indiquant un programme et les voies et moyens d'exécution.

M. Audiffren. — Ma proposition de loi comprend deux parties : la première vise le système financier à établir pour l'exécution de travaux importants ; la seconde donne à titre d'indication un classement de ces travaux. Pour aboutir, j'aurais bien à saisir le Sénat d'abord de la question financière, nous déciderons ensuite sur la question des travaux. J'aurais que si nous sommes à adresser une invitation au gouvernement, les choses se passent pas beaucoup. Le Sénat peut prendre l'initiative de voter des lois organiques, et l'a fait à maintes reprises notamment pour les lois militaires.

La question qui se pose est celle-ci : veut-on enfin doter le pays de l'outillage qui lui est nécessaire ? Nos ports sont aujourd'hui dans un état tel qu'ils ne peuvent plus suffire aux besoins ; nous n'avons pas l'outillage du pays les voies navigables indispensables. La France a une situation admirable au point de vue des transports, tant avec les deux Amériques qu'avec le Orient. Laissons-nous prendre ce trafic par les Allemands et par les Italiens ? Malgré nos conditions géographiques parfaites, nous restons en dehors du grand trafic.

Les événements récents ont montré à ceux qui croyaient à la toute puissance des chemins de fer qu'ils étaient dans le erreur. Nous

ampliement amplement notre réseau ferré de 2000 K.m., nos chemins vicinaux de 1500 K.m. ; tout cela encombre les grands voies, qui ne peuvent plus suffire aux transports.

La question de grèves de chemins de fer est aussi inquiétante ; il faut parer à ce danger. Il ne faut pas y avoir de doute sur la nécessité d'augmenter nos chemins, d'agrandir nos ports. La dépense peut s'élever pour les ports à 700 - 800 millions pour les chemins à 2 milliards. Combien peut-on le faire ? M. Cherguierand a dit, dans un discours récent qu'en 18 ans le Parlement avait voté 1300 millions de travaux pour les ports maritimes, etc... Oui, on a voté beaucoup de travaux ; mais avec le système actuel combien faudra-t-il de temps pour les exécuter ? 39 ans

M. Albert Jéard - C'est toujours le principe que de voter des travaux dans le budget.  
M. Andréffé - Le système actuel, qui consiste à payer ces travaux extraordinaires avec l'impôt, a fait son temps ; ce système n'est applicable à aucune part. Est-ce ainsi que nous nous construisons notre réseau de voies ferrées ? Il faut adopter le système de l'impôt, de manière de remboursement et de garanties distinctes. Ce système a fait des preuves pour nos chemins de fer. Est-ce donc si onéreux que de dépenser 3 milliards en 30 ans ? Le projet ~~de~~ dépense de 2 milliards en 20 ans n'a pas d'objections possibles. Pourquoi ne pas aborder la discussion devant le Sénat ? Si nous sommes battus, nous porterons la question devant le peuple, pour savoir s'il veut continuer à apporter ses capitaux à l'étranger, plutôt que de les employer à l'intérieur à des travaux productifs.

Le Canal de la Loire - Est une affaire considérable ; le Conseil général des Ports et Chaussées reconnaît qu'il est nécessaire ; mais il veut demander aux intéressés et concéder de moitié ; ils ne le font pas, et en ce moment ils étudient le moyen d'acheminer leurs produits vers Anvers ; ce serait un coup fatal pour Dunkerque.

La création de chemins latéraux à la Loire et à la Rhône s'impose ; en Suisse, il y a un mouvement considérable pour l'établissement de communications fluviales avec l'Europe Centrale. Nous ne pouvons pas rester inactifs.

M. Albert Jéard - Ce que vous dites est particulièrement vrai pour le Nord-Est. Nous pourrions expédier tout le minerai du Briey et d'Angelleux par Dunkerque.

M. Andréffé - Il y a des minerais dans le Nord aussi riches que ceux de Briey ; le canal latéral à la Loire aurait un trafic considérable.

M. de Pothierand - Dans nos régions, nos mines sont exploitées par des sociétés allemandes pour leur vendre nos minerais ; de 0.25 la tonne, on en paie 0.75 pour le droit d'extraction. Nous ne pouvons plus entretenir nos

Chemin ; le service est expédié à la Hague jusqu'à Amers

M. Peytral - Je partage sur un grand nombre de points les idées de M. Andiffes - Le système qu'il propose doit être pris en sérieuse considération, mais quel que soit votre désir d'aboutir, nous ne pouvons pas espérer entrainer le Sénat sans que le gouvernement se soit prononcé. Il faut appeler au minimum des Travaux Publics des engagements et le mettre en demeure d'agir ; il faut avoir son concours.

M. Jéru - nous nous le payons derrière nous

M. de Cureville - Il y a des l'éclairage au ministre en opposition formidable - Lorsque M. de Freycinet a présenté son programme de 1878, il y avait inscrit le canal lateral à la Loire. Si on avait eu alors le système de M. Andiffes, le canal existerait aujourd'hui. Il en est de même pour les travaux du port de Haïre qui attendent depuis 23 ans. Il faut faire les travaux très rapidement ; sinon, lorsqu'ils seront exécutés, ils seront déjà démodés. Les Allemands disent qu'après le Sedan militaire, nous allons à un Sedan économique. Ils ont développé leur régime économique avec beaucoup de méthode, en concentrant leurs efforts. Nous devons faire appel à l'épargne.

Dans les ports, il y a des travaux immédiats qui s'imposent ; ceux qui viennent d'être décidés ne sont déjà plus suffisants : la Haïre ne pourra pas recevoir les gros navires qui existeront des Jans ; il en est de même pour le port de la Madrugue à Marseille.

Pour féconder notre pays et ne pas succomber dans la lutte économique, nous devons prendre des résolutions énergiques. Ce n'est pas parce que le Conseil général des Ports et Chaussées entend que nous devons rester inactifs. Une vote de notre Commission sera de nature à impressionner le ministre.

M. de Rivier - nous nous le payons derrière nous & nous ne le faisons pas atteindre, mais par quelques quels moyens ? Je partage l'opinion de M. Peytral ; je crains que le Sénat ne nous taise pas, et nous voulons agir en dehors de gouvernement. Ne faut-il pas mieux rappeler au gouvernement des promesses et lui demander de répondre dans un délai assez court ? S'il ne nous donne pas satisfaction, nous proposerons au Sénat de voter un projet de résolution. Agir autrement serait comme à un échec.

M. Andiffes - J'ai très de respect pour votre haute autorité, M. le Président, pour ne pas être influencé par votre opinion. Mais ne pourrions-nous pas dire au Sénat que nous étudions la question depuis de longues années, que nous avons entendu tous les ministres qui se sont succédés, M. de Bonthon, Billerand, Pouché, et que ne pouvons attendre plus longtemps

le schéma d'une question aussi capitale, nous demandons au Sénat d'imiter le parlement - nous présentons un projet ?

M. le Président - vous engagez nos chances de succès, et surprenez nos vœux et nos promesses ; il ne faut pas oublier que depuis notre dernière réunion, le texte a été vu de si de Commission et de cet avis, j'écris au ministre que tous vœux de révision et de grands travaux et que vos au-roy chargé d'insister de façon pressante auprès de lui pour obtenir satisfaction. (Assemblée générale)

Ports de Commerce

M. le Président - j'ai reçu de certain nombre de Chambres de Commerce leur réponse au questionnaire qui leur a été adressé. Ces réponses peuvent se classer en 3 catégories : - certain nombre de Chambres de Commerce acceptent entièrement le projet, sans voir de imperfections ; d'autres, et sur Bordeaux, Bayonne, Nantes, etc. ; d'autres, telles que la Seine, Orléans, acceptent les grands lignes du projet, mais demandent des modifications ; enfin, d'autres, Rouen, Brest, se prononcent en faveur de Chambres de Commerce, et y ajoutent des vœux de Conseils d'arrondissement et Conseils généraux.

Dans ces conditions, faut-il demander le vote de projet tel quel nous en présentons, ou étudier les modifications ? J'ai cru qu'il serait bon de demander à notre Rapporteur une étude approfondie des délibérations prises par nos comités au sujet de conclusions (1888)

M. Peytral - Rapporteur - J'ai fait volontiers l'étude qui m'a été demandée. Ce qui me préoccupe particulièrement, ce sont les nombreux règlements d'administration publique prévus dans le projet ; j'aurais cette bienheureuse habitude. Lorsque projet est présenté par le parlement, tout doit être dans la loi ; l'avis du Conseil d'Etat doit être demandé avant et non après le vote (1888)

M. le Président - J'admets les frottements qui peuvent se produire entre le voyage nouveau et les Chambres de Commerce ; il y aura-t-il pas des conflits et des pertes de temps ? N'aurait-il pas mieux valu confier l'administration des ports aux Chambres de Commerce, et y ajouter certains éléments étrangers ?

M. Peytral - J'adhère pleinement à votre système ; mais le projet tel qu'il est la crainte que les Chambres de Commerce fassent passer les intérêts locaux avant les intérêts généraux. J'ai vu pas si cette crainte est fondée ; j'en connais pas de précédents ; nos grands ports ont toujours eu le souci de l'intérêt général et même temps que de l'intérêt local (Assemblée)

En ce qui concerne la rivalité entre les Chambres de Commerce et l'organisme nouveau, elle pourrait être écartée dans le projet primitif, qui ne faisait pas une place suffisante aux vœux de la Chambre de Commerce ;

il n'est en plus de même aujourdhui, puisqu'ils ont la majorité, et que le  
Conseil est présidé par le Président de la Chambre de Commerce

M. Andréffred - Les esprits en France; si nous entrons par la voie des  
modifications, il faudra en faire de sérieuses

M. le Président - Attendons les résultats de l'étude à laquelle va se livrer  
le Parlement (1888).

Les séances de mardi à 4 heures 1/2



Séance du mercredi 5 avril 1911

Présidence de M. de Freycinet.

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents: M. de Freycinet, Audiffren, de Cassasville, Peytral, Boudin, Rimond, de Polbriac

Excuse: M. Fortier

Grande traversée

M. le Président donne lecture de la lettre du ministre des Travaux Publics en date du 3 avril et de la note qui y est jointe

M. le Président dit qu'il va accuser réception au ministre de la lettre, et le prier de faire connaître à la Commission la plus tôt possible les suites qu'elle compte.

M. Audiffren - Il serait intéressant de connaître la part de pavillon national des l'augmentation du trafic de nos ports maritimes.

M. le Président - Je le demanderai au même temps.

M. Boudin - Il y a quantité de marchandises françaises due le trafic abonde sur les côtes étrangères. Le succès de port d'Anvers comme port français tient à beaucoup de causes, et notamment au trafic de la voie ferrée de la mer et du Sud. Ce qui concerne la répartition du pavillon dans nos ports, j'y suis très peu intéressé; mais cela ne peut pas avoir d'influence sur les navires à vapeur; qu'il entre dans nos ports des bâtiments français ou des bâtiments étrangers, peu importe au point de vue de ces traversées.

M. Rimond - Nous aurons peu ou plus de lignes régulières dans nos ports pour l'étranger. Or, il y a toujours des gens d'hommes un chargement pour tous les pays du monde. Les Allemands viennent cueillir le fret à Hambourg, à Cherbourg, à des conditions telles que nos armateurs ne peuvent pas lutter.

M. Audiffren - Nous aurons peu de fret, tant que nous aurons peu de voies navigables intérieures.

Le sujet de la note qui vient d'être lue par M. le Président, je remarque que M. le ministre entre dans une voie nouvelle; mais il y a loin de cette note aux explications qui nous ont été fournies par M. Le Breque, chargé d'étudier notre projet. M. Le Breque est d'accord avec moi sur tous les points; il reconnaît que pour les ports les dépenses engagées sont insuffisantes, et il prévoit des bâtiments de 3350 avec 12<sup>e</sup> mètre tirant d'eau; et admet les voies navigables que je propose.

et il accepte un système financier : appel aux capitaux privés, avec garantie d'intérêt. Or, toutes ces propositions sont tout indiquées dans le note que vous me faites les. atteinte. Et il y a des hésitations, il est nécessaire de faire presser sur l'administration des Ponts et Chaussées

M. Daudin - C'est une question financière plus qu'une question de travaux

M. le Président - Je regrette que je ne communique pas à la Commission votre avis éclairé sur l'étude à laquelle il se livre. Il serait utile, à mon avis, d'indiquer que la période de 15 ans envisagée pour la mise à l'état des voies navigables et l'entretien des ports est une période très longue, et que l'entretien part des prévisions de dépenses pour les travaux seuls sont peut-être un peu exagérées, et nous demandons à entendre le Ministre des Travaux Publics à bref délai (Assurance).

M. Daudin - Il faudrait aussi interroger le Ministre des Finances

M. le Président - Nous verrons si nous devons les entendre ensemble ou séparément. Si vous le voulez, nous pourrions charger officiellement M. ~~Pauliffé~~ de poursuivre l'étude de la question (Assurance).

Travaux maritimes de commerce - M. Peytral, Rapporteur donne lecture de son étude sur les délibérations de la Chambre de Commerce et conclut à l'adoption du projet sous les réserves qu'il a déjà faites

M. le Président - Je crois que le Sénat, lorsque le projet lui sera soumis, sera frappé de la valeur des objections faites par plusieurs Chambres de Commerce et ne nous demande pourquoi nous n'en avons pas tenu compte. Nous courons le risque que le projet nous soit renvoyé pour une nouvelle étude.

M. Peytral, Rapporteur - Et mon avis, nous ne devons pas demander l'urgence ; nous verrons quel sera le sentiment du Sénat ; mais j'estime que nous devons essayer de donner satisfaction à la majorité de la Chambre de Commerce.

M. le Président - Nous ne pouvons pas empêcher nos collègues de présenter des observations

M. le Rapporteur - Si nous voulons entrer dans la voie des améliorations, c'est la reprise de tout le projet, et nous ne sommes pas près d'aborder la discussion à séance publique

M. Daudin - J'approuve les conclusions de M. Peytral qui sont tout à fait sages. Le projet est ancien ; j'ai pu me rendre compte de la difficulté de le mettre debout. J'ai reçu les avis de Chambres de Commerce, d'armateurs, le projet a été discuté par le Comité général de la Ligue maritime française, j'y ai proposé des formules générales à 4 ou 5 articles, parce qu'il est

impossible de prévoir tous les cas particuliers. Il faudrait une loi simple, simple, et se remettre pour l'organisation dans chaque port à l'arbitrage du gouvernement et du Conseil d'Etat. Les situations sont très différentes suivant les ports et il y en a où les municipalités ont déjà beaucoup fait.

Si nous voulons apporter des modifications au projet, nous allons entrer dans une voie sans issue. Le projet actuel n'est pas parfait; mais il constitue un progrès. La majorité des Chambres de Commerce importantes l'accepte. Il est bon de nous conformer aux vœux de Commerce. Il serait dangereux d'ajourner indéfiniment le vote du projet.

M. Armand - Il est regrettable que le Sénat n'ait pas fait son projet; en cette matière nous pouvons prendre l'initiative. Le gouvernement avait dû déposer le projet ici (Sénat).

M. le Président - J'aurais été partisan de donner les pouvoirs nouveaux aux Chambres de Commerce, auxquelles auraient été adjoints des représentants des Conseils municipaux et des Conseils généraux.

M. Armand - Nos vœux vont à l'encontre des principes; pourquoi ne peut-on rédiger un texte à conséquence? La Chambre le homologuera sans discussion.

M. le Rapporteur - Il faudrait nous mettre à l'encontre du gouvernement; ce ne serait pas facile. Quel est l'objet du projet simple, ce serait prévoir des décrets au Conseil d'Etat. Je crains que le Parlement a déjà trop de tendance à renvoyer au Conseil d'Etat; le législateur doit accepter de le faire.

M. le Président - Alors, votre sentiment est qu'il faut présenter le projet sans dissimuler les critiques qu'il soulève, mais en montrant qu'il constitue un progrès. Si des amendements sont adoptés, nous venons à modifier le texte pour la 2<sup>e</sup> délibération.

M. de Cassville - Je partage en peu l'opinion de M. Dupré; mais il faut attendre à des critiques de la part du Sénat. Nous devons attendre dans le rapport les inconvénients qu'il y aurait à ajourner le vote. Avant de déposer le rapport, j'aurais qu'il serait bon d'attendre M. Waddington, qui a des observations à formuler.

M. Andrieux - Pourquoi ne ferait-on pas l'expérience d'appliquer les pouvoirs à un port?

M. Baudin - Une expérience particulière ne permettrait pas de conclure pour tous les ports.

M. le Président - Il est utile de présenter dans le rapport le système de gouvernement et celui qui consisterait à étendre les attributions des Chambres de Commerce, et d'expliquer pourquoi nous nous rallions au système de gouvernement. Je crains que les Chambres de Commerce n'aient pas toujours la majorité dans les Conseils de ports-ports.

M. le Rapporteur - Le Président de la Chambre de Commerce de Marseille  
m'a dit qu'il n'avait pas cette crainte

M. de Courville - J' remarque que la marine militaire en laisse un  
dehors du nouveau Conseil : or, elle peut avoir des observations utiles à  
formuler : il y a-t-il une lacune.

M. le Rapporteur - Bonney - moi sur ce point une note que j'insérerai dans  
mon rapport.

M. Daudin - Le Comité pourra toujours recourir à des conseils étrangers.

M. le Président - Le ministre peut le lui prescrire.

Le Comité décide que le rapport lui sera communiqué le lendemain;  
elle décide également d'élire M. Waddington dans sa prochaine séance.

La séance est levée à 4 heures  $\frac{1}{4}$

Séance de mercredi 24 mai 1911

Résumé de la séance de Tréguier

La séance a duré : 3 heures.

Sont présents : M. de Tréguier, Edmond Millent, Méjères, Jéant, de Courville, Payré, Bandin.

Ports maritimes & commerce - M. Waddington a introduit devant la Commission

M. Waddington - Je voudrais soumettre à la Commission les critiques que ne peut soulever le projet adopté par la Chambre des Députés. Je déclare tout d'abord que le projet primitif du Gouvernement me paraissait de beaucoup préférable.

L'article 2 §1<sup>er</sup> stipule que le Conseil d'administration du port statue définitivement sur l'entretien du port et ses accès ; la question se présente sous un aspect <sup>différent</sup> suivant qu'il s'agit des ports du littoral ou de ceux de l'intérieur, comme Rouen, Nantes et Bordeaux. Qu'entend-on par accès ? S'agit-il pour le port de Rouen de parcours de 120 Kilomètres jusqu'à la mer profonde ? Les berges subissent les assauts des crues, et l'entretien des digues est de plus en plus coûteux, en fer et en mesure qu'on avance vers la mer. Jusqu'ici les fonds votés par le Parlement ont toujours été insuffisants, et on a payé les dépenses sur les crédits de premier établissement, sous prétexte que les digues n'étaient pas terminées. Il en sera plus de même si l'entretien est la charge du Conseil d'administration. Le budget sera d'autant plus exigeant qu'il n'aura plus à payer les dépenses ; or, celle-ci, à vertu de l'article 10, devient obligatoire ; l'Etat pourra donc en ordonner l'inscription d'office. Cette question nous préoccupe beaucoup à Rouen. L'article 2 semble donner une certaine initiative au Conseil d'administration ; mais par l'article 11, l'Etat intervient à chaque instant ; nous n'avons même pas la possibilité d'un recours au Conseil d'Etat ; le ministre des Travaux Publics sera le maître absolu.

Le §3 de l'article 2 donne pouvoir au Conseil d'administration pour l'installation et l'administration de l'outillage du port, et il laisse à la Chambre de Commerce la faculté d'administrer le service d'outillage dont elle a la concession. Je me méfie de ce dualisme, qui peut susciter des difficultés.

Le §4 constitue un assy vilain cadeau fait au Conseil d'administration. Je ne le vois pas exploitant quelques Kilomètres de voies de quai ;

actuellement, cette exploitation est faite par les Compagnies de chemins de fer, et cela est très naturel, puisqu'il s'agit d'un prélèvement de leur revenu.

Les questions prévues aux §§ 5 et 6, services d'éclairage --- de propreté --- sont aujourd'hui réglés par la Ville de Rouen; la Chambre de Commerce n'intervient que pour donner une subvention. Le Concours de la ville va disparaître; il y a accroissement des charges.

Le § 7 décide que le Conseil d'administration statuera sur les modifications et affectations des péages dans la limite des maxima de l'amp et de durée fixés par les lois et décrets. Or, le maximum de la taxe perçue par la loi du 7 avril 1902, article 16, est de 1<sup>fr</sup> par tonne de jauge nette; nous sommes à Rouen déjà à 0.95; et c'est presque notre seule ressource; il va falloir relever le maximum. Le projet primitif disait que le Conseil d'administration serait appelé à donner son avis; cette clause a disparu dans le projet actuel; pourquoi?

On nous dit que le nombre de ressources ordinaires dont dispose le Conseil d'administration figurent des produits du domaine public. Quels seront nos droits sur les terrains riverains sur les bords de la Seine et dans l'estuaire?

Actuellement, nous participons avec l'Etat aux travaux de la basse Seine et c'est lui seul qui profite de la location des terrains; sa contribution à la dépense se borne donc très réduite et il sera-t-il encore de même à l'avenir?

M. le Rapporteur - Le projet prévoit un règlement d'administration publique. Vous pouvez soumettre ces questions au Gouvernement; je vois cependant qu'il est peut-être mieux valable les traiter dans la loi.

M. Waddington - Je connais les tendances de l'Etat; il fera des difficultés pour nous abandonner cette recette.

Une autre question nous préoccupe; c'est celle de l'encombrement des quais; les règlements intérieurs sur ce point sont tellement draconiens qu'ils ne sont pas appliqués. Il faudrait établir une taxe de séjour. Pourrions-nous en prendre l'initiative?

J'arrive à la composition du Conseil d'administration. Il comprend 6 membres de la Chambre de Commerce, 6 membres nommés par décret, 1 ouvrier de port, 1 représentant du Conseil général, 1 représentant du Conseil municipal. Pour les deux derniers, pas de difficultés; mais ce qui nous inquiète, ce sont les 6 membres nommés par décret; ils refléteront l'opinion du Gouvernement.

M. le Président - Il y en a deux qui seront choisis sur une liste de

présentation de la Chambre de Commerce; ils seront imbues de l'esprit de la Chambre.

M. Waddington - Je crains qu'ils se penchent plutôt du côté du gouvernement étant nommés par lui. Il peut y avoir divergence d'opinion entre le Conseil d'administration et la Chambre de Commerce; le Président se trouvera dans une situation délicate. Il faut prévoir des conflits sur les questions qui nous ont résolu au Conseil d'administration et qui passionnent l'opinion.

M. le Rapporteur - Les conflits sont peu à craindre, puisque la Chambre de Commerce et le Conseil d'administration auront des attributions nettement séparées.

M. Waddington - La séparation ne peut pas être complète; la Chambre de Commerce est consultée obligatoirement, par exemple sur le service de pilotage; la taxe qui y est afférente constitue une recette importante; la Chambre de Commerce de Rouen s'efforce de la diminuer.

M. le Rapporteur - Un nouveau règlement s'élabore sur ces taxes.

M. Waddington - La comptabilité de la Chambre de Commerce est en peu une comptabilité industrielle; elle est très simple et confiée à un membre de la Chambre de Commerce. Le projet introduit de contrôle de l'administration des finances; cela va amener des lenteurs dans l'expédition des affaires.

En résumé, la situation qui va nous être faite n'est rien moins que rassurante pour le port de Rouen. Son trafic se développe; sur le 2<sup>e</sup> port de France pour le tonnage mentionné, ~~le trafic~~ dépasse 450000 tonnes cette année; il est peu coûteux; il est désirable qu'il ne reçoive pas d'entraves.

Jusqu'ici, il y a eu entente parfaite entre la Chambre de Commerce et les ingénieurs, et nous sommes satisfaits de l'état de choses actuel. Il a fallu des années pour convaincre l'opinion publique de l'avenir de port de Rouen. On doit se garder de compromettre les résultats acquis. Nous avons 118 millions de travaux à exécuter; pour cela, il nous faut des ressources considérables.

Ne nous imposez pas brutalement la nouvelle loi qui n'est pas parfaite. Je ne comprends pas des scrupules de la Commission à admettre des amendements. Pourquoi ne pas retoucher la loi, plutôt que de s'en rapporter à des règlements d'administration publique? La Chambre acceptera les modifications que vous proposerez.

M. de Curville - Vous vous préoccupez des dépenses concernant les accès de port de Rouen. Mais les travaux de la Bassin Seine intéressent toute la navigation de fluviale et pas seule Paris; on ne peut pas les

laisser la charge exclusive de Rouen. Il y a intérêt à définir ce qu'on entend par les accès du port de Rouen.

M. Waddington - C'est parce que cette définition n'a pas été faite que nous sommes inquiets.

M. le Président - Il vous appartient de provoquer sur ce point l'opinion du Ministère des Travaux Publics.

M. le Rapporteur - Le Conseil d'Administration ne sera constitué qu'après une enquête sérieuse. Vous serez admis à faire valoir vos observations.

M. de Curville - M. Waddington a parlé de l'entente qui existe à Rouen entre la Chambre de Commerce et les ingénieurs; cette entente n'existe pas partout. Si nos ports n'ont pas pris le développement désirable, c'est qu'en général le service des ports et chemins n'est pas à la hauteur de la situation; il faut qu'il soit poussé par la Chambre de Commerce pour faire les travaux.

Il n'est pas exact de dire que le projet n'apporte pas d'améliorations à l'état de choses actuel; il donne aux Conseils d'Administration certaines initiatives; les ports de Marseille, de Havre et de Bordeaux les ont déjà prises. A Nantes, l'ingénieur en chef va présenter un projet qui comporte une dépense de 3 millions; la ville en divise en 2 parties; il est nécessaire que les intérêts commerciaux du port aient voix au chapitre.

M. Waddington - Dans les ports où il y a entente avec la Chambre de Commerce, l'ingénieur lui communique officiellement dès le début son projet; il attend ses observations, et c'est après que le dossier est envoyé à Paris. On pourrait supprimer l'intervention de l'inspecteur général.

M. Waddington se retire

M. le Rapporteur - La Chambre de Commerce de Rouen a été dès le début hostile à la réforme. Mais ce n'est pas sans étonnement que j'ai entendu M. Waddington préférer le projet primitif au projet actuel, qui opère des dégagements.

Comme fait général, je répéterai ce que j'ai dit: il est regrettable que le projet renvoie aux règlements d'Administration publique la solution d'un certain nombre de questions. Mais faut-il introduire des modifications dans le texte? Ce serait alors tout un projet nouveau à élaborer, qui étendrait les attributions des Chambres de Commerce. Vous



reculer devant cette éventualité, il ne doute que la majorité des Chambres de Commerce demande la mise à l'essai de la réforme. Le ministre des Brevets Publics, consulté, a conclu dans le même sens.

M. le Président donne lecture de la lettre de la mai de ministre et il ajoute : La Commission a déjà décidé, que malgré les imperfections du projet, il y avait lieu de le voter. J'ai moi-même été frappé de ces imperfections, mais il y a un intérêt de premier ordre à aboutir.

M. Méjères - Les Chambres de Commerce se sont prononcées en grande majorité pour le projet ; nous ne pouvons pas retarder le vote.

M. de Cuverville - J'adhère tout à fait de continuer à M. le Président et à M. Méjères. L'expérience qu'on nous propose mérite d'être tentée le plus possible.

M. le Président - Les observations faites par M. Waddington reviennent à l'inspection des lettres de ministre et des le rapport de M. Peytral.

M. Baudin - La Chambre de Commerce de Rouen se distingue des autres, parce qu'elle a pu s'assurer de l'état de choses actuel, qui lui est moins défavorable qu'aux autres Chambres, parce que le port de Rouen est près de Paris, et parce que les brevets y font trois difficultés que les brevets en mer. Elle était hostile au premier projet ; celui d'aujourd'hui vaut mieux ; elle reste hostile. Il faut nous résigner à ne pas l'avoir avec nous.

La lettre de ministre des Brevets Publics est importante ; il serait utile de l'annexer au rapport.

M. le Président - Le pouvoir central fait des concessions, qu'il faut accepter et enregistrer.

La Commission adopte le rapport de M. Peytral et décide d'y annexer la lettre de ministre des Brevets Publics.

Grandes brevets  
Rogovin Andiffes

M. le Président - Nous avons dit dans une précédente réunion que nous inviterions le ministre des Brevets Publics à nous faire connaître quels étaient les brevets à entreprendre à bref délai, et avec quels voies et moyens. J'ai entretenu M. Demont de cette question ; j'en ai obtenu très peu de renseignements. J'ai écrit le 7 avril ; j'attends la réponse.

M. de Cuverville - L'année dernière, lors de la discussion de budget de ministre des Brevets Publics, j'ai rappelé aux propos de l'annulation de la navigabilité et de la voie que la Commission technique devait constater les résultats obtenus et qu'aucune dépense nouvelle ne devait être engagée avant cette constatation. Elle n'a pas pu être faite, parce qu'il n'y a pas eu de basses eaux, et cependant on fait de nouveaux travaux.

mon intention est de poser une question à M. de Ministre à ce sujet ;  
 voilà 83 années qu'on perd à chercher à améliorer la navigabilité de  
 la Loire

M. le Président - C'est une hérésie

M. de Cuverville - La question me paraît importante ; le service des  
 ponts et chaussées me semble apporter dans cette région un entêtement  
 inexplicable.

M. le Président - Il est bon que la question soit posée.

La séance est levée à 4 heures 1/2

Séance de samedi 8 juillet 1912

Discours de M. Edouard Millard, Vice-Président

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. M. Edouard Millard, Boudemoot, de Cuseville, Peyriol et Bonne

Ports de Boulogne  
et de Calais

M. Boudemoot expose l'économie des deux projets  
M. de Cuseville. Il s'agit de travaux intérieurs et de la refectio  
des jetés. Actuellement, on creuse à Calais à - 4 au dessous de niveau  
de cartes ; il faudrait aller à - 6, et au delà l'emploi de machines à  
turbines, plus rapides et économiques à grande vitesse ; autrement, le travail  
serait repris = bref délai. L'observation est la même pour Boulogne.  
Je demande à M. le Rapporteur d'examiner cette question. Sous le  
bénéfice de ces observations, j'accepte le projet

M. Boudemoot en nomme Rapporteur

M. Boudemoot. Je ne manquerai pas de reproduire l'observation de M.  
de Cuseville. Je fais remarquer que le Comité de Commerce de Calais a  
déjà décidé de creuser à - 5 et de prendre à sa charge la dépense de la  
dépense

M. de Cuseville. On a déjà tenu compte des observations de Saint pour  
les travaux de Marseille et de Havre ; j'espère qu'il en sera de même ici.

La séance est levée à 3 h 20.

Séance du 23 mai 1912

Présidence de M. de Treyvalet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Treyvalet, Audiffren, Armand, Fortier, Genet, de Ponthieux, Boudinot, Baudin, Monis, Gérard

M. Jean Dupuy, Ministre des Travaux Publics, en introduit

Grand travaux -  
depuis Audiffren

M. le Président expose l'importance de la proposition de loi de M. Audiffren et en propose d'examiner toutes les grandes lignes nécessaires avec la dotation annuelle de budget. Les voies et moyens proposés par M. Audiffren sont analogues à ceux qui ont été employés depuis pour la construction des chemins de fer. Mais ni M. Audiffren, ni la Commission, ne veulent s'enfermer dans cette formule. Nous avons demandé à plusieurs reprises au Gouvernement de nous soumettre son programme avec les moyens financiers. Nous désirons savoir quelles sont au point de vue du Gouvernement actuel et nous sommes tout prêts à lui donner notre concours pour aboutir à bref délai.

M. Jean Dupuy, Ministre des Travaux Publics - J'ai fait une étude d'ensemble de la question si importante de l'exécution des grands travaux publics. Mes prédécesseurs vous ont déjà apporté des adhésions de principe : M. Puech en Décembre 1910 a déclaré qu'il allait mettre à l'étude la proposition de M. Audiffren ; M. Charles Dumont en avril 1911 vous a remis une note précisant les conditions dans lesquelles l'examen de la question pouvait être utilement poursuivi.

Voici à mon avis comment la question se pose : Il y a au budget général un crédit de 17 millions représentant la part annuelle de l'Etat dans les travaux des ports, et une somme à peu près égale pour l'entretien des rivières, l'amélioration et l'établissement des canaux.

Les travaux des ports en cours d'exécution et ceux qui sont déclarés d'utilité publique ou sur le point de l'être, comportent une dépense totale de 574 millions. Les fonds de concours sont prévus représentant au minimum 50% de la dépense, et les travaux ont été aménagés pour être exécutés dans un délai de 15 ans. Pour les voies de navigation intérieure, la dépense prévue pour les travaux en cours d'exécution et déclarés d'utilité publique ou sur le point de l'être est de 441 millions ; avec les crédits annuels relatifs à 22.500.000 et la

participation des intéressés, l'exécution est possible en 15 ans.

Mais, cela fait, le problème ne sera pas complètement résolu; il reste à exécuter tout un ensemble de grands travaux, et notamment à creuser de nouveaux canaux, comportant de grandes dépenses auxquelles il est impossible de faire face avec les crédits budgétaires; il faut donc ou renoncer à entreprendre ces travaux, ou rechercher un nouveau système (voir rapport de M. Linnar) financier. Le note remise par M. Charles Dumont indique un ensemble de travaux, pour lesquels la dépense s'élèverait à 1 milliard 666 millions, et des l'immémorial ne sont pas compris tous les travaux révisés par M. Andrieux dans sa proposition de loi. On peut sans exagération prévoir une dépense de 2 milliards.

M. M. Puel et Dumont ont donné, comme ministres des Travaux Publics, une adhésion de principe à l'établissement d'un grand programme. J'ai soumis la question au Conseil des ministres qui a reconnu l'utilité, j'irais la nécessité de créer de nouvelles voies de communication, mais aussi qu'on ne pourrait les exécuter avec le système financier actuel; il faut donc en chercher un autre. J'ai demandé au ministre des Finances de s'entendre avec les autres ministres intéressés (Travaux Publics et Commerce) pour procéder à une étude d'ensemble, non pas pour établir un programme, mais pour recueillir les renseignements, informations, éléments d'appréciation, documents; cela peut être fait assez vite. Je constituerais ensuite une grande Commission qui fera une étude complète et apportera ses conclusions. Elle sera composée d'un certain nombre de membres du Parlement, de représentants des régions intéressées, des grands ports et de personnalités particulièrement compétentes; elle devra examiner la question importante qui lui sera soumise au triple point de vue économique, financier et technique. Je ne crois pas qu'on puisse établir dès maintenant un programme ne varietur; il serait à craindre qu'on se heurte aux difficultés parlementaires et que des adjonctions soient demandées dont l'utilité ne serait pas suffisamment reconnue.

Il ne me paraît pas non plus possible d'arrêter dès maintenant un système financier. M. Andrieux en a indiqué un; c'est la garantie d'intérêts; il peut y en avoir d'autres; nous ne devons pas nous lier les mains.

C'est seulement quand on aura étudié toutes les demandes de voies nouvelles et d'améliorations qu'il conviendra d'envisager les méthodes financières qui pourront varier suivant l'importance des travaux et les concours à obtenir. Certains travaux auront un caractère local = fait général, et l'Etat devra assumer une plus grande part de la dépense;

d'autres, au contraire, d'un caractère régional, nécessiteront un appel plus large à des fonds de concours.

Lorsqu'on aura établi le bilan des grands travaux à faire, on aura à examiner chacune de ces entreprises isolément, et à rechercher les moyens de les exécuter dans les meilleures conditions possibles.

Nous avons déjà reçu, notamment pour le Canal de Nord, soit de l'approfondissement de la Seine des propositions dont les auteurs offrent toutes garanties au point de vue professionnel et financier.

J'apporte donc à la Commission l'adhésion de principe du Gouvernement à l'exécution d'un ensemble de grands travaux publics et je résome mes observations en disant que je vais faire entreprendre une étude rapide par les représentants qualifiés des ministères intéressés, et que les renseignements recueillis par eux seront communiqués à une Commission que je vais constituer et qui sera chargée d'un travail à la fois d'ordre économique et financier; c'est seulement lorsque ce travail aura été fait qu'il y aura lieu de saisir le Parlement des projets qui pourront s'en dégager.

M. le Président remercie M. le Ministre de ses déclarations.

M. Audiffred - Personne de nous ne se dissimule que le problème est très vaste et très complexe; je n'ai pas la prétention d'avoir apporté la formule définitive. Je suis heureux de l'adhésion de principe donnée par M. le Ministre et de son désir d'aboutir le plus rapidement possible.

M. le Ministre - La proposition de M. Audiffred ne peut pas être votée dans les conditions actuelles; il peut y avoir d'autres systèmes financiers que celui qu'elle préconise. La seule procédure pratique à suivre me paraît être celle que je viens d'indiquer. L'Administration des Finances a tout d'abord fait des réserves; je lui ai fait observer que si le budget devait faire face aux travaux d'entretien, d'amélioration, d'extension, il était naturel et rationnel que pour les voies nouvelles, on fasse supporter une partie des charges aux générations futures.

On a souvent dit que les crédits de travaux avaient été éparpillés et que nos ports étaient dans un état d'infériorité vis-à-vis de ceux des pays étrangers. Nous avons dépensé dans nos ports plus que l'Allemagne. Si on répartit cette dépense sur la capacité des différents ports, la dépense par tonneau de jauge est à peine supérieure à celle de l'Allemagne, alors que les

main. D'œuvre et beaucoup plus chère en France; pour les Allemands et les Belges, on arrive à 0.58 par tonneau de jauge et chez nous à 0.63; notre argent a donc été bien dépensé.

Si on étudie le mouvement des ports, on voit que dans ces dernières années, l'accroissement a été plus important chez nous qu'en Belgique et en Allemagne.

Nous ne pouvons pas faire les grands travaux qui restent à exécuter par le système suivi jusqu'ici. La Commission que j'ai vu nommer recense tous les éléments d'information, entend les intéressés et nous apportera des conclusions.

M. le Président - Je comprends que vous envisagiez les compétitions, si vous présentiez au Parlement un programme, suffisamment établi. Mais lorsque la Commission aura fait l'étude de tous les travaux nécessaires ou utiles, vous pourriez peut-être, au lieu de demander au Parlement un vote de principe sur une politique financière, vous pourriez peut-être choisir dans le travail de la Commission les 2 ou 3 entreprises les plus urgentes, et présenter pour chacune d'elles l'instrument financier le mieux approprié.

M. le Ministre - C'est mon idée.

M. le Président - Pour le Canal de Nord-Est, par exemple, l'état pourrait se borner à donner une subvention en capital; le système financier sera certainement différent pour le canal lateral à la Loire; là, vous ne pourriez de la part des intéressés qu'un concours relativement faible; il sera peut-être nécessaire d'offrir la garantie d'intérêt ou l'ambrosiation d'établir des piéces.

M. le Ministre - Les modalités seront différentes suivant les espèces.

Si on modifiait l'outillage actuel de nos canaux, on en tirerait un bien meilleur parti. En Allemagne, il y a sur les canaux des quais, des appointements, des ports. En substituant la traction mécanique à la traction par des chevaux, on augmenterait considérablement le débit de nos canaux qui seraient utilisables de jour et de nuit. De Lens à Paris, le tonne de charbon coûte 5<sup>+</sup>; avec la traction mécanique et une exploitation rationnelle, le prix pourrait s'abaisser à environ 3<sup>+</sup>. On peut trouver là des éléments de concours.

Il faut se préoccuper de reformer notre outillage et aviser aux moyens financiers de développer notre réseau de voies navigables.

La séance est levée à 4 heures.

88

Séance de 13 février 1913

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures -

Sont présents: M. M. de Freycinet, Joubert, Petitjean, Fortier, Peytral, Gerard, Andiffret, Baudouin.

Bureau de port de Brest M. de Freycinet met à discussion le projet de loi relatif à la  
(1913 - n° 4) construction d'un quai à grande profondeur au port de commerce de Brest

M. Andiffret expose l'économie du projet, qui est adopté

M. Andiffret en donne le rapport.

La séance est levée



Séance du 20 février 1913

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Freycinet, André Frédéric Forthier, J. B. Boudin et Pauline

M. André Frédéric donne lecture de son rapport sur les travaux de port de Brest

La séance est levée

Séance de 26 mai 1913

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents: M. de Freycinet, Pauliat, Andrieu, Puyral, de Ponthiand, Boudinot, Armond, Moind, Fauter

Travaux de port de Nantes (1913 - 1917) M. le Président met à discussion le projet de loi ayant pour objet l'amélioration et l'extension de port de Nantes.

M. Charynerand, Directeur de Navigation des Rivières au Ministère des Travaux Publics, et M. Krafftman, Ingénieur à Nantes, sont introduits

M. le Président les invite à présenter leurs observations sur le projet

M. Krafftman - A la suite de l'amélioration de la navigabilité en aval de Nantes, ce qui permet aux bateaux de 700 tonnes à Nantes, le tonnage a augmenté; il était de 130000 tonnes en 1910; il est aujourd'hui de 2 millions de tonnes. Les travaux de port sont insuffisants pour ce nouveau tonnage. Le Comité de Commerce et l'Administration ont étudié un programme de travaux. Une première solution consistait à transformer Nantes en un vaste bassin à flot; la dépense se serait élevée à 75 millions. On a recherché une autre. Il s'agit de faire venir 18000 tonnes de graviers de la base de Poiré, en liaison directe avec la gare de l'Etat. Il y a 2 mètres de profondeur que la profondeur de lit de la Loire ne soit pas suffisante, à cause des sables qui descendent et des vases qui remontent (1907), on a dû exécuter 350000 tonnes de vase. Pour remédier à cet inconvénient, une solution consisterait à créer artificiellement un courant passant pour empêcher les vases de se déposer. En outre, les marées ne montent plus en amont de Nantes; en basse mer, la différence entre l'amont et l'aval atteint 1m 90. Si par des travaux combinés, on permet à la basse mer de s'élever, le cube d'eau en basse mer passera de 7 à 8 millions de mètres cubes, ce de vitesse de fluve sera suffisante pour balayer les vases. Le principe du projet comporte les travaux nécessaires pour permettre cet immergissement d'eau en amont sur une longueur de 15 km. L'amont se fera sur

sur 27 kilomètres. On constituerait ainsi un grand bassin de marée.  
On réaliserait une augmentation de l'étiage de 12%.

M. Armand - Ces avantages ~~pour~~ par les 27 parties de travaux de la Loire navigable.

M. Chagnier - C'est pour cela qu'on fait opposition au projet, mais il faut considérer aussi les avantages qu'en retireira Nantes.

On a craint que la marée ne remonte; les vagues ne monteront pas plus haut qu'aujourd'hui; il y aura le mouvement de marée et de descente.

M. le Président - Le combat sera augmenté le volume des eaux annuelles pour faire la chose que vos desir.

M. Kaufmann - Actuellement, il y a 40000 m.c. de marée sur; nous arrivons à 7 millions.

M. Chagnier - On supprime les obstacles qui existe à Nantes.

M. le Président - Une délégation de Nantes a été demandée à être entendue par la Commission pour présenter des objections au projet; comment vos objections?

M. Chagnier - Il y a la crainte que les levées en train de Loire soient asséchées par le flot et la marée, j'ai déjà dit qu'elle n'était pas fondée.

M. Kaufmann - D'autre part, M. Bonnelier, directeur, dit qu'on va abaisser le niveau des basses mers au-dessous de Nantes et que les profondeurs sous l'étiage seront insuffisantes, et enfin que la différence entre le niveau des jûnés et le niveau des hautes sera trop grande. Dans tous les ports à marée, il y a des différences de niveau; on fait des installations spéciales.

M. Chagnier - On préfère le bassin à marée au bassin à flot, parce qu'il fonctionne sans écluses.

M. Kaufmann - Quant à l'abaissement de l'étiage, il est possible, mais le niveau de l'eau baisse; la fond de basse mer et on aura des profondeurs suffisantes pour le stationnement de bateaux.

M. Puyuel - Vos moyennes sont de dérivées.

M. Kaufmann - Les vagues arrivent avec les 7 millions de mètres cubes de vagues.

M. Audiffren - Les travaux faits pour le port de Nantes prouvent surtout à la navigation le avantage de la distance de 27 km. d'autre part, on a éprouvé de bas en Loire à Angers à Montjean. Ce sont les expériences qui permettent de se fixer sur la question de la navigabilité de la Loire; mais il est entendu que vos ne venez pas au delà.

M. Chagnier - On se propose de continuer les travaux de

Monjourn à Nantes (monnaie).

M. Audiffren - Lors de vote de la loi de 1903 - il a été alloué  
à venir à l'étranger pour les expériences limitées. On ne peut pas  
continuer sans que le Parlement en ait débattu (80),

M. Chagnier. Il se manifeste pas de réponse sur ce point ;  
la réponse approuve à la loi ministérielle.

M. Chagnier et Kaufmann se retirent

Après un échange d'observations, le projet est approuvé et M.  
de Pontbriand se nomme Rapporteur

La séance est levée

Séance de 24 mai 1913

~~La séance~~ Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 2h 1/2.

Sont présents: M. de Freycinet, Poincaré, de Pontbriand, Nordenskiöld, Peytral, Faurer, Andréffred, Petidjean.

M. de Pontbriand donne lecture de son rapport sur les travaux de port de hauts

Le rapport est adopté

M. le Président - Il est entendu que les travaux qui vont être exécutés ne préjugent en rien la solution qui sera donnée à la question du canal latéral à la Seine (Assainissement).

nomination d'un  
Nouveau Président  
M. Peytral est nommé Nouveau Président, à la place de M. Edmond Poincaré, démissionnaire.

## Séance de jeudi 5 Juin

Présidence de M. Puyfauvel, V.ice. Président

Sont présents: M. M. Puyfauvel, Pauliat, Joret, de Poulbrenet, Fortier, Andréfres

- Unanimité & port de Nantes
- M. le Président donne lecture d'une note <sup>de M. Bymellière (1)</sup> sur l'emploi des crédits pour le Loire navigable: il ne faut pas, dit-il, préjuger la question du canal latéral, et on doit rester sur la question de port de Nantes
- M. Pauliat - Le projet prévoit l'aménagement de 20 Km. en amont de port de Nantes
- M. de Poulbrenet, Rozporetier - Les ports de Nantes font des barrages, et il y a des dépôts de vase; pour les enlever, on fait remonter la marée, qui se fait sentir à 20 Km. Il y aura un aménagement à Jorin, nécessaire pour le bassin de marée. Cela ne préjuge rien et ce qui concerne le canal, qui n'a jamais été demandé entre Angers et Nantes
- M. Pauliat - Le Parlement a voté 1600000 pour des essais à Jorin sur 16 Km.; la dépense n'a pas été aussi élevée et on est allé plus loin, jusqu'à Montjean. Il ne faut pas que la même prodigue se renouvelle, il reste des disponibilités sur le projet actuel
- M. Fortier - On pourrait le dire dans le rapport

Une délégation de Nantes est introduite, composée de M. Bymellière secrétaire, Léon Houssay, Secrétaire adjoint et comité canaliste nantais et Amédée Krollard, Président de l'Union syndicale des marins de Loire

M. Bymellière - Nous nous sommes formés un syndicat d'initiative pour le creusement d'un canal latéral à la Loire et reliant à la canalisation de Centre. Les essais de mise à l'état de navigabilité n'ont pas à mon avis donné de résultats; on a obtenu 10 à 15 cm de profondeur supplémentaire. Le port n'a pu continuer jusqu'à Nantes, d'où on fait pour le tonnage fait; il ne restera rien

Nous sommes canalistes pour le haut et pas le bas; les barrages d'essais ont été l'abandon de canal à la Martinière; ces barrages ont vidé le port de Nantes ils ont abaissé l'étiage. Par le canal de la Martinière, les marées montaient à 6m à 6m 5/8. On a promis de créer des seuils pour ramasser les marées; c'est un système impossible. Quand

(1) (Voir dossier de port de Nantes)

les travaux sont terminés, nos diamants plus qu'un port d'échouage ;  
les quais et les ponts s'en vont. On nous prédit une nouvelle brisée  
d'étiage. Si on réussit à faire monter les bateaux à haute et marée  
haute, il ne faut pas qu'ils soient à sec à marée basse ; les amarrages n'y  
rendront pas

On va faire un chenal indigné ; le sable va descendre en grande masse  
à l'égout au hasard des courants ; les dragues pourront-elles assy vite ?

J'ai été en opposition avec M. Kaufmann, mais pas avec tous les ingénieurs  
des ponts et chaussées ; j'ai d'abord vu M. l'ingénieur Robert Luginin  
publiquement et en privé.

M. Housay donne lecture d'une note (voir dossier du port de haute)

Les travaux se terminent

Séance du 17 Juin

Présidence de M. Feytaud, Vice-Président

La séance est ouverte à 2 heures.

La Commission adopte définitivement le rapport de M. de Ponthieu  
sur les travaux de l'année dernière.



Séance du 17 juillet 1913

Présidence de M. Puyfauvel, Vice-Président

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents: M. M. Puyfauvel, Petitjean, Fournier, Audiffred, Paulin, Jinet.

Bureaux de port & Roue  
1913 - n°:

M. le Président met en discussion le projet de loi relatif aux bureaux à exécuter dans le port & Roue.

M. Audiffred expose l'économie du projet.

Il fait remarquer qu'il y avait bien de présenter des observations sur le système qui consiste à recourir exclusivement aux ressources budgétaires pour le port et Roue.

J'ous allé, dit-il, avec M. Paulin voir le ministre des Bureaux Publics pour lui rappeler l'existence de la Commission interdépartementaire, nommée pour étudier les voies et moyens de réaliser les grands travaux. Cette Commission a tenu 3 séances; puis, on ne l'a plus convoquée. On a dit au ministre des Bureaux Publics qu'elle avait existé, ce n'est pas exact. Elle a précisé que les crédits budgétaires devaient être employés aux travaux plus importants, et que pour les grands travaux, il fallait concourir des sommes de remboursement de concessions aux Chantiers de commerce et à de grands travaux; il y a 3 ans que cette pensée a été prise. M. Chénery nous a promis de convoquer le C<sup>t</sup> pour samedi prochain, on ne peut pas indéfiniment inscrire les dépenses & travaux au budget; on ne peut les faire à la commission; pour tout ce qui est

- Le projet est adopté

M. Audiffred en charge de rapport

La séance est levée

Séance du 26 mars 1914.

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures

Sont présents M. de Freycinet, Genet, Foch, Kromis, Bodinier, Petitjean, Andréffes, Poincaré

Commerce & ports de  
la Rochelle.

1914 - n° 204

M. Genet expose l'économie du projet.

Le projet est adopté - M. Genet en donne le rapport  
M. Andréffes - La dépense prévue à la charge que l'Etat rendra  
à ajouter à celles déjà votées pour des travaux semblables soit 280 millions  
à financer 15 ans à l'Etat pour exécuter ces divers projets, ce qui semble  
être insuffisant. Je viens à ma proposition qui est toujours à  
l'étude. Il faut examiner cette situation.

M. le Président - Votre observation très juste pour donner sa place  
dans le rapport

Commerce &amp; Verdon

1914 - n° 205

M. le Président sur le désaccord de projet relatif aux travaux de  
Verdon - Il fait remarquer que le Comité de Commerce prend toute  
la dépense à sa charge, sous réserve de subventions locales

M. Kromis - Ce projet est particulièrement intéressant. Il est le  
premier exemple d'un système de décentralisation complète pour  
les travaux des ports; le Comité de Commerce ne demande aucun  
concernant à l'Etat, pour ne pas ralentir les travaux. Nous voulons  
recevoir le plus vite possible les grands paquebots. Il y a une  
route naturelle, abritée. Le chemin de fer a été construit par le C. de  
Verdon, qui l'a mis en état. Les travaux seront faits en 3 ou 4  
ans. On pourra débarquer par tous les temps. Bordeaux est  
traversé par un canal port ouest-est. Il y a là un élément  
indispensable qu'il faut enregistrer

Le projet est adopté - M. Kromis en donne le rapport

Séance du 3 avril 1914

Présidence de M. de Freycinet

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. de Freycinet, Poincaré, Bodinier, Audiffren, Jaurès

Programme de grands travaux.

M. de Freycinet - M. Audiffren désire à bon droit qu'une solution intervienne sur la proposition qu'il a déposée en 1909 pour décider les travaux urgents à faire et organiser les voies et moyens. Nous nous sommes entendus plusieurs fois et sommes sur la question ; les réponses ont été plus ou moins chaleureuses. La question est toujours à l'étude. M. Jean Dupuy, ancien ministre des Travaux Publics, a nommé une Commission extra-parlementaire et m'a appelé à la présider - nous nous sommes vus un peu tous les jours, parce que les services compétents n'ont pas enthousiasmés. Cependant, nous nous sommes proposé des moyens financiers ; l'un d'eux consiste à accorder des concessions totales ou partielles à des sociétés fournissant une partie de capital et l'Etat accordant soit des subventions, soit des garanties d'intérêts. J'ai écrit en avril 1913 au ministre des Travaux Publics pour lui faire connaître le résultat des travaux de la Commission extra-parlementaire ; j'ai lui ai demandé de dire si le gouvernement était disposé à entrer dans la voie que nous indiquions. En juin, j'ai reçu pas de réponse, j'ai réitéré que je résignais mes fonctions de Président, et malgré les insistances du ministre, j'ai maintenu ma démission ; j'ai plus rien entendu dire, et je ne vois pas que la Commission ait été renouvelée.

M. Audiffren exprime le désir légitime que la Commission de l'Etat reprenne les travaux. Je crois que si nous proposons au Sénat de voter d'urgence les conclusions de la Commission extra-parlementaire, il y aura une certaine résistance ; le Sénat nous des serments à prendre l'actualisation des voies et moyens financiers ; le gouvernement dira qu'il a besoin d'étudier la question.

Le président propose consistant à demander au Sénat le vote d'une résolution invitant le gouvernement à proposer les voies et moyens pour résoudre le problème des grands travaux. Le Sénat s'engageant solennellement par une voie qui se termine par un pouvoir à lui seul pour telle ou telle combinaison ; nous laissons au gouvernement l'initiative qui lui incombe et nous voyons venir.

Pour l'exécution des travaux déjà décidés d'urgence par le Sénat, le gouvernement a voté un crédit annuel de 25 à 30 millions, tant pour les ports

que pour les canaux, étant engagé pour longtemps il n'y a plus place  
pour d'autres travaux, on alors tout est encore retardé. Il y a des  
travaux nouveaux à faire de la plus haute importance; le canal du  
Nord. On a été dressé par le Comité général des Ports et Chaussées en  
première instance; les intéressés sont prêts à couvrir une grande partie  
de la dépense.

Il faut sortir de là; nos devoirs nous imposent l'initiative du  
gouvernement. Je propose de voter une formule qui pourrait être ainsi  
conçue:

"Le Sénat assiste le gouvernement à proposer aux Chambres dans le  
plus bref délai possible les combinaisons financières propres à hâter  
l'exécution des travaux en cours, dans les ports maritimes et sur  
les rivières navigables, et permettant l'entreprise des nouveaux travaux  
que la situation a été reconnue."

Si le Comité était de cet avis, M. Audiffren pourrait être chargé  
de présenter un rapport sur ce sujet (Assemblée).

M. Audiffren - J'ai toute confiance dans la compétence et dans  
l'expérience de notre Président pour ne pas se rallier à ce ministère  
de voir. J'ai fait mon rapport en rappelant l'historique de cette  
affaire et l'initiative prise par M. Jean Dupuy, comme ministre  
des Travaux Publics.

Les siens en l'air

Séance 2 10 Juillet 1914

(Secrétaire absent)  
Procès verbal remis par le Président

## Présidence de M. Peytral

Progression de  
grands travaux

La Commission a entendu la lecture du rapport de M. Peytral  
adressé sur la résolution, adoptée par la précédente séance, relative à  
l'achèvement des ports et voies navigables.

Elle a approuvé ce rapport et invité M. Audiffren à le déposer sur  
le bureau de la séance.

Elle a ensuite décidé l'insertion à la suite du rapport de quelques  
annexes (lettres de M. le Ministre des Travaux Publics, l'élaboration des projets sur les  
chaussées et sur la réhabilitation des écluses que l'Etat réalise sur  
certains services publics)

Séance du 13 juillet 1914

Présidence de M. Poirier

La séance est ouverte à 21<sup>h</sup> 1/2

Les présents: M. Poirier, Andréff, J. F. Forster

Travaux de jour de

Bougie

n° 44-1914

M. Andréff expose l'économie de projet

Le projet est adopté

M. Andréff est chargé de rappeler qu'il est autorisé à présenter  
en séance

La séance est levée

Séance du 5 Juillet 1916

Procès-verbal rédigé par  
M. Audiffren (approuvé  
par M. Puyfau)

Présence de M. Puyfau

Sont présents : M. M. Puyfau, Bureau, Boudemoult, Boyje & de Ville, Guyon, Pédigien, Audiffren.

M. Audiffren communique de lecture d'une lettre qu'il a adressée en son nom personnel aux grands C&S & chemin de fer, lettre qui, pratiquement, son envoi, suit de l'approbation de M. de Freycinet. Il donne également communication de rapports des C&S de Midi, de l'Est, de Nord, de l'Est. & P. & M. & G. & L. & S. & L.

La Commission décide l'insertion de ces lettres au procès-verbal.

La Commission a été occupée sur la question de l'achèvement de nos grands ports et de nos grands voies navigables, qui a fait l'objet d'un rapport déposé par M. Audiffren, au nom de la Commission, au bureau de la séance du 10 Juillet 1914.

A l'unanimité, les membres & la Commission ont reconnu la nécessité de poursuivre avec plus d'énergie encore que par le passé, cette œuvre de développement de nos moyens de transport, qui doit contribuer à l'expansion de notre production nationale et de nos échanges commerciaux.

En conséquence, la Commission a invité M. Audiffren à demander l'inscription à l'ordre du jour du Sénat de son rapport.

La Commission a abordé l'examen de la question plus spéciale du raccordement de voies ferrées aux voies navigables.

Après avoir pris connaissance des lettres écrites sur cette question à M. Audiffren par M. le Ministre des Travaux Publics, lettre dont elle a décidé l'insertion au procès-verbal, la Commission a reconnu, à l'unanimité, qu'il n'était pas d'une plus urgente que l'exécution de ces raccordements entre nos voies ferrées qui s'étendent sur une longueur de 13 000 Km. et nos voies navigables qui ont une longueur de 11 000 Km.

Elle a estimé qu'il était inadmissible que ces voies qui doivent se prêter constamment un concours des plus utiles soient maintenant plus longtemps dans un état d'isolement presque complet, alors que les transports seraient grandement facilités, si elles se pénétraient en un grand nombre de points, d'ailleurs après enquête sérieuse.

La thèse exposée par M. le Ministre des Travaux Publics dans sa lettre

du 24 Juin 1916, concernant les nouveaux documents, ne lui a pas paru acceptable

Annexes au procès-verbal

Lettre de M. Andréprou sur l'entretien des C.V. & Chemin de fer - 27 Juin 1916

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

La guerre terrible que le pays subit a montré, entre autres choses, l'insuffisance de nos moyens de transport. Bien que le travail dans l'agriculture et l'industrie soit en partie arrêté, faute de matières premières et de main-d'œuvre, le trafic sur les chemins de fer a augmenté dans des proportions imprévues. Les Compagnies ont, avec un personnel réduit, déployé un zèle et une activité au-dessus de tout éloge; malgré cela, elles ne peuvent suffire à la tâche.

Il est aussi à remarquer qu'après une exploitation intensive de dix-huit mois, les voies, les rails, les wagons subissent une détérioration inquiétante. Que sera-ce, lorsque, après les hostilités, il faudra donner un essor énorme à la production nationale, pour reconstituer la fortune publique déjà réduite d'un quart, payer les impôts nouveaux et supporter les dépenses énormes, relatives à l'assistance et aux pensions ?

De toute nécessité, il faudra fournir au pays un outillage de transport, plus puissant que celui dont il disposait avant la guerre.

Des réfections et des réparations considérables s'imposeront sur les voies ferrées avec des dépenses exceptionnelles. Mais comme les chemins de fer, malgré les très grands services qu'ils rendent, ne peuvent suffire à tout, il conviendra de construire, partout où elles seront indispensables, des voies navigables, qui ne sont pas les concurrentes et les adversaires, comme certains l'ont cru, mais les auxiliaires des voies ferrées. Il ne sera pas moins nécessaire de raccorder, sur des points multiples, les voies ferrées avec les voies navigables.

Au début des chemins de fer, frappés par le progrès merveilleux qu'ils réalisaient, des esprits enthousiastes ont pu légitimement croire qu'ils suffiraient à tout. Cette erreur, trop longtemps accréditée, ne résiste pas à l'examen des faits. Les chemins de fer ont si heureusement développé la production, qu'ils ne peuvent, à eux seuls, suffire ni à l'adduction aux champs et aux usines des produits lourds, encombrants, de peu de valeur, ni au transport de certaines marchandises lourdes fabriquées.

L'encombrement actuel du carreau des mines où le charbon reste inutilisé, pendant qu'on le réclame de toute part, avec tant d'insistance, démontre, d'une manière éclatante, l'utilité d'un auxiliaire pour la voie ferrée. Le bateau de 300 tonnes, conduit par trois personnes, qui circule sur un canal ou une rivière canalisée, avec un remorqueur ou un attelage de trois bêtes de somme, apporte en certaines parties du territoire, trop peu nombreuses encore, une aide précieuse au train de trois cents tonnes traîné sur rails, avec un personnel de sept hommes, par des locomotives qui sont une merveille de mécanique, mais dont la construction et l'entretien sont très coûteux.



Il ne saurait y avoir lutte entre ces deux modes de transport; il doit y avoir, au contraire, collaboration intime entre eux, dans l'intérêt du pays qui a besoin de tous les concours.

La guerre nous a appris tout ce qu'avaient fait nos ennemis, pour réaliser la combinaison des services des voies d'eau et des voies ferrées, contre nous pendant les hostilités, contre nos industries en temps de paix. De tels enseignements ne doivent pas être perdus. Le développement de l'agriculture et de toutes nos industries, en particulier de celles d'exportation, qui doit préoccuper nos compagnies de chemins de fer, est intimement lié, dans l'avenir, à cette association d'efforts intelligents et persévérants, qu'il convient de poursuivre dans cette question des transports.

Longtemps, on a pu dire, avec certaines apparences de vérité, que les chemins de fer s'appliquaient à contrecarrer les voies navigables. Les hommes de si grand savoir et de si grand talent qui dirigent nos compagnies de chemins de fer, éclairés aujourd'hui par l'expérience, ne peuvent laisser croire plus longtemps qu'ils ont la moindre hostilité contre un mode de transport dont le pays ne peut se priver. Il importe que par leurs déclarations et leurs actes, ils montrent qu'ils désirent toutes les collaborations.

Permettez-moi d'appeler, sur ce point capital, votre plus sérieuse attention, et de vous demander s'il ne vous semble pas qu'il est temps de dissiper nettement, à cet égard, tous les préjugés et tous les malentendus.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Signé: H. AUDIFFRED.

*Reprises des C.R. de la lettre ci-dessus*

A. 16 - 0.64

COMPAGNIE  
des  
CHEMINS DE FER.  
de l'Est.

Paris, le 17 Juin 1916.

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu me saisir de la question de l'outillage national et m'envoyer un exemplaire de l'intéressant rapport au Sénat où vous avez traité ce sujet quelques semaines avant la guerre. J'ai l'honneur de vous adresser tous mes remerciements pour cette communication.

En ce qui concerne la région de l'Est, si éprouvée par les événements actuels, il paraît malheureusement certain que, pendant un temps assez long après la paix, il faudra consacrer les ressources et les moyens dont on disposera à réparer les dommages. Le manque de main d'oeuvre gênera d'ailleurs la reprise de l'industrie et il faudra plusieurs années pour qu'on revoie dans cette région la même intensité de trafic qu'avant la guerre. Avant d'y projeter des travaux neufs il paraît donc sage d'attendre que la situation soit éclaircie.

Vous n'attendez certainement pas de moi, Monsieur le Sénateur, une discussion théorique sur les avantages et les inconvénients des divers modes de transport. On a beaucoup écrit sur la matière et certainement mieux que je ne le pourrais faire. Je me bornerai simplement à appeler votre attention sur deux points.

Avant la guerre beaucoup de marchandises de l'Est allaient à Anvers plutôt que dans un port français, alors même qu'il y avait égalité des prix de transport sur ces deux points d'embarquement. Si Anvers était préféré, c'est qu'on y trouvait toujours à brève échéance des bateaux partant pour une destination quelconque; dans nos ports la marchandise était souvent obligée d'attendre un départ pendant des semaines. Il faudrait tâcher, dans l'avenir de remédier à cette grave cause d'infériorité; car il est bien certain que le commerce recherchera de plus en plus les routes rapides et négligera les autres. Je ne méconnais pas qu'on a déjà beaucoup travaillé dans nos ports; mais on a sans doute trop disséminé les efforts; il faudrait les concentrer sur quelques points bien choisis.

D'un autre côté vous n'ignorez pas que la région de l'Est est assez fréquemment soumise à des hivers rigoureux où les canaux gèlent. Cette circonstance peut créer des difficultés insurmontables. Lorsque le Chemin de fer est seul, il a le devoir de s'outiller pour assurer régulièrement tous les transports. Mais on ne peut vraiment pas lui demander, s'il est longé par un canal à gros trafic de disposer d'un personnel surabondant et d'avoir des gares, des locomotives, et des wagons représentant un capital énorme, qui ne seront appelés à travailler que pendant les périodes de chômage du canal. Le Chemin de fer ne pourra pas

donc pas ajouter à son trafic celui de la voie d'eau et l'industrie intéressée traversera alors une crise grave. Il ne faut pas oublier en effet que dans l'Est on trouve principalement de très importantes usines métallurgiques qui ont besoin pour leur combustible et leur minéral des transports d'une absolue régularité,

parce qu'elles ne peuvent pas créer des stocks considérables de gros capitaux et entraînant des manutentions supplémentaires onéreuses. A titre de renseignement il vous intéressera peut-être de savoir que la Compagnie de l'Est a pu, grâce aux grands travaux réalisés par elle, permettre le développement rapide du bassin de Briey. Au moment où les premières mines de ce bassin ont commencé à produire, c'est-à-dire en 1903, nous avons transporté 2.568.000 tonnes de minéral, en 1906, ce chiffre passait à 3.895.000 tonnes pour s'élever en 1909 à 7.934.000 tonnes et en 1913 à 16.484.000 tonnes.

Vous vous préoccupez également de la liaison de la voie de fer avec la voie d'eau. Sur notre réseau on rencontre douze ports de transbordement, savoir:

GARES	VOIES D'EAU RELIÉES.
Givet	Meuse
Vireux-Viroin	Meuse
Frouard	Moselle et Canal de la Marne au Rhin.
Custine	Moselle
Pagny-sur-Moselle	Moselle
Bonsecours (Nancy)	Canal de la Marne au Rhin.
Varangéville	Canal de la Marne au Rhin.
Cirancourt	Canal de l'Est
Passavant	Canal de l'Est.
Gray	Saône
St-Florentin	Canal de Bourgogne
Sens	Yonne.

Un nouveau port va être construit à Bonneuil près Paris; il reliera la Marne et par suite la Seine à notre réseau.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur de la Compagnie,  
 Signé: Illisible.

CHEMINS DE FER

de l'Etat.

Paris, le 16 Juin 1916.

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu attirer notre attention sur l'intérêt spécial que présenterait après la guerre le développement du réseau de navigation intérieure et vous nous avez rappelé, en même temps, les préventions qui ont longtemps prévalu à l'encontre des chemins de fer soupçonnés de contre-carrer, à toute occasion, ce développement.

Vous nous demandez si, dans les circonstances actuelles, il ne nous semblerait pas opportun de dissiper à cet égard tous les préjugés et les malentendus.

Les arguments donnés habituellement en faveur ou au détriment des deux modes de transport sont trop connus pour que nous pensions utiles de les reproduire; leur abondance comme la valeur des économistes qui les ont développés sans que l'accord ait jamais pu se faire d'une façon définitive tendent à montrer, selon nous, que la question ne comporte pas de solution unique et absolue. Bien au contraire, à notre avis, chaque problème nouveau doit faire l'objet d'un examen d'espèce où, laissant de côté les doctrines, on essaie de faire rigoureusement le bilan économique des avantages et des inconvénients des solutions en présence, en tenant compte pour chacune des voies rivales, des mêmes éléments.

C'est assez dire que les Chemins de fer de l'Etat, tout en se réservant, dans les examens d'espèce, de faire valoir les intérêts dont ils ont la garde, ne sauraient être accusés d'idées préconçues et de parti pris; ils estiment que leur manière de voir semble être la plus conforme aux intérêts généraux du Pays.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma haute considération.

Le Directeur des Chemins de fer de l'Etat,  
 Signé: Illisible.

108

A.16-0.64

CHEMINS DE FER DE PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

Direction de la Compagnie.

Paris, le 18 juin 1916.

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu par votre lettre du 25 Avril appeler mon attention sur la nécessité de fournir au pays, après la guerre, un outillage de transport plus puissant que celui dont il disposait auparavant. Vous estimez que les chemins de fer ne peuvent suffire à tout et qu'il convient par suite de construire de nouvelles voies navigables qui ne sont pas les concurrentes et les adversaires mais bien les auxiliaires du chemin de fer, et de raccorder sur des points multiples les voies ferrées et la voie d'eau.

Ainsi que vous le savez, nous possédons déjà de nombreux points de raccordement avec les voies navigables. Notre embranchement du port de Roanne, ouvert en 1897, donne lieu à un trafic de plus de 300.000 tonnes par an. Les ports de Dijon, Chalon, St-Jean-de-Lozne, Besançon-Mouillière, Chagny, Gimouille, Pont-de-Bord, etc... sont également déjà fort anciens. Nous avons récemment encore promis d'apporter notre concours à l'établissement d'un grand port sur la Saône à Lyon, et vous nous trouverez à l'avenir prêts à étudier dans le même esprit les questions analogues de raccordement avec la voie d'eau qui pourront se présenter.

Ceci posé, je ne crois pas opportun de revenir ici sur la comparaison des mérites respectifs de la voie de fer et de la voie d'eau. Quelle que soit notre largeur de vues à ce sujet, notre opinion de transporteurs ne manquerait pas d'être accusée de partialité et la question est d'ailleurs trop complexe et trop vaste, trop obscurcie aussi par les controverses passées, pour pouvoir rentrer dans le cadre de cette réponse. Je me bornerai donc à exprimer le vœu que chaque problème nouveau concernant, soit la création d'un canal, soit la jonction d'une voie ferrée et d'une voie navigable, fasse l'objet d'une étude individuelle et approfondie, d'où ressortira la balance économique des avantages et des inconvénients du travail projeté au point de vue de l'intérêt général.

Au cours de cette étude il devra naturellement être tenu compte de la différence de rendement de la péniche que vous prenez pour exemple avec une locomotive qui transporte le même tonnage, mais qui parcourt vingt fois plus de kilomètres par an.

On ne devra non plus perdre de vue que, si la voie d'eau peut devenir dans une certaine mesure un auxiliaire du chemin de fer, c'est un auxiliaire qui fait souvent défaut dans les

moments difficiles. Ainsi, en périodes de sécheresse, d'inondation ou de gelée prolongée, le trafic se reporte en bloc sur la voie de fer qui, n'ayant pas été outillée pour y faire face et n'ayant pas le droit de le refuser, se trouve alors débordée. Nous en avons eu ces dernières années des exemples significatifs.

Si donc les Pouvoirs Publics croient devoir, au lendemain de la guerre, étendre le réseau des voies navigables, il n'en sera pas moins nécessaire de développer parallèlement les installations du chemin de fer qui doivent nécessairement être établies pour faire face à la totalité du trafic, c'est-à-dire sans qu'il y ait à tenir compte de l'aide que peut leur apporter la navigation intérieure, puisque cette aide est exposée, un jour ou l'autre, à leur faire brusquement défaut.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma haute considération.

P. le Directeur de la Compagnie:  
Le Sous-Directeur,

Signé: L. BERQUET.

A. 16-054

CHEMIN DE FER  
du Nord.

Paris, le 15 Juin 1916.

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu appeler notre attention sur la nécessité qui vous apparaît d'établir une collaboration intime entre les voies de transport par fer et par eau et de développer les voies navigables.

Vous nous demandez si, dans les circonstances actuelles, il ne semblerait pas opportun de dissiper à cet égard tous les préjugés et les malentendus.

Puisque vous voulez bien me demander mon opinion, il n'y a jamais eu, à mon avis, de malentendu que parce que la question n'a guère été discutée que d'une manière générale tandis que dans la pratique, la raison aussi bien que l'intérêt général exigent que chaque question fasse l'objet d'un examen d'espèce. De même que l'établissement d'une nouvelle ligne de chemin de fer ou d'un canal nouveau, la jonction d'un port maritime à un réseau de navigation intérieure sont subordonnés dans chaque cas à une étude approfondie dans laquelle on fait la balance économique des avantages et des inconvénients ainsi que des intérêts en jeu, de même chaque problème nouveau concernant la jonction d'une voie ferrée et d'une voie navigable doit faire l'objet d'un examen d'espèce.

Mo

J'appellerai d'ailleurs votre attention sur ce que l'adoption d'une formule générale conduirait dans certains cas à créer par la voie mixte des réductions de prix constituant de véritables prix fermes en faveur de certaines régions, alors que, comme vous le savez, les prix fermes sont interdits au chemin de fer par les principes actuellement en vigueur pour la tarification.

J'ajouterai, si vous voulez bien me le permettre, que dans nos régions, c'est généralement le chemin de fer qui est appelé à venir en aide au canal. En ce qui concerne le réseau du Nord, c'est le chemin de fer qui doit s'outiller au maximum afin d'ache-miner chaque année au moment du fort trafic, le surcroît de houille que la batellerie, outillée seulement pour un trafic moyen, ne peut prendre.

En ce qui concerne plus spécialement la situation actuelle des houillères à laquelle vous faites allusion, c'est encore le chemin de fer qui supplée à la voie navigable occupée par l'ennemi et permet les transports de charbon bien que sa propre ligne principale soit également coupée, parce que le chemin de fer dispose de lignes détournées qui traversent des régions par lesquelles aucun canal n'aurait pu être tracé.

Lors de la reprise qui succèdera aux hostilités, ce sera encore le chemin de fer qui, quoiqu'on fasse, devra supporter l'effort, parce que la batellerie est libre de ne prendre que le trafic qui lui convient, alors que le chemin de fer est tenu de transporter tout ce qu'on lui présente.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Signé: Illisible.

CHEMIN DE FER

de

PARIS À ORLÉANS

Paris, le 30 Juin 1916.

Monsieur le Sénateur,

Par lettre du 25 avril dernier, vous avez bien voulu me communiquer un exemple du Rapport que vous avez établi au nom de la Commission chargée d'examiner votre proposition de loi relative à l'achèvement des ports et des voies navigables; vous me demandez, à cette occasion, s'il ne nous paraîtrait pas opportun de déclarer nettement que les Chemins de fer n'ont aucune hostilité de principe contre les voies navigables.

J'ai l'honneur, Monsieur le Sénateur, de vous faire observer que si notre Compagnie a dû parfois défendre le trafic de ses lignes contre la concurrence de la Navigation, elle ne s'est jamais refusée, partout où ses rails passaient à proximité de voies navigables, à assurer sa jonction avec ces voies lorsque cela présentait quelque intérêt.

C'est ainsi que le réseau d'Orléans est relié: avec la Seine, au port d'Ivry-sur-Seine établi par la Chambre de Commerce de Paris avec le concours de la Compagnie d'Orléans, à Ablon et à Juvisy par des raccordements particuliers, et, dans Paris même, par l'embranchement des Magasins Généraux du Port d'Austerlitz;

111

avec le canal de Briare, à Montargis;

avec le canal de la Sauldre, à Argent et à La Motte-Beuvron;

avec le canal latéral à la Loire, à St-Satur;

avec le canal du Berry, à Vierzon, à Pont-Vert (près Bourges), à la Guerche et à Montluçon.

Pour le canal d'Orléans, prolongé jusqu'à Orléans, nous avons offert notre concours pour l'exploitation du raccordement de ce canal avec nos voies aux abords de la ville d'Orléans.

A Bordeaux, à Nantes, enfin, nos installations pour le trafic maritime sont également utilisées et dans une large mesure, à Bordeaux, surtout pour le trafic fluvial.

Ces exemples multiples montrent bien que nous n'avons aucun parti pris contre la Navigation intérieure, d'ailleurs peu développée sur notre réseau, qui dessert la plus grande partie des régions montagneuses du Plateau Central.

Nous estimons seulement qu'il en est des travaux de navigation intérieure comme de tous les autres travaux publics: leur convenance, leur opportunité doivent être déterminées non d'après des principes généraux et des considérations théoriques, mais d'après

l'examen approfondi de chaque cas d'espèce et l'appréciation de l'utilité réelle de chaque travail, rapprochée des frais occasionnés par son établissement et son exploitation.

Nous ferons observer, toutefois, que si l'on tient complètement compte de ces frais, le prix de revient des transports sur les voies navigables, surtout sur les canaux, est le plus souvent très peu différent de celui des lignes de chemins de fer à faibles déclivités que côtoient ces voies navigables. Si une plus grande élasticité était permise à leur tarification, les Chemins de fer pourraient probablement réaliser, pour les très gros chargements que vise surtout la navigation intérieure, des prix de transport sensiblement équivalents à ceux de la navigation et dont pourraient profiter les lignes desservant des régions inaccessibles aux voies navigables.

Il faut enfin remarquer que la voie d'eau ne peut suppléer complètement le chemin de fer, puisqu'elle est incapable d'effectuer certains transports (voyageurs, marchandises à grande vitesse, etc...); elle ne peut donc que le doubler, mais avec l'inconvénient très grave d'interruption périodique (chômages, crues, gelées, etc..) qui rejettent tout le trafic sur la voie ferrée.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma haute considération.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

Signé: A. MAUGE.

Paris, le 24 juin 1916.

MONSIEUR LE SÉNATEUR,

Par une lettre du 9 avril courant, vous avez bien voulu m'entretenir à nouveau de la question des raccordements entre les voies ferrées et les voies fluviales et, en me communiquant la liste d'un certain nombre de points où des jonctions seraient plus particulièrement intéressantes, insister pour une application plus étendue de la loi du 3 décembre 1908.

Des 44 points que vise cette liste, les uns, comme Douai, Valenciennes, Arras, Cambrai, Saint-Quentin, Toul, Frouard, possèdent déjà (ou du moins possédaient avant l'occupation ennemie de certains d'entre eux) des installations qu'il n'y avait qu'à améliorer. A Toulouse, un raccordement a été établi pour les magasins généraux, et là, précisément, l'application de la loi du 3 décembre 1908 a donné lieu, de la part de la Compagnie du Midi, à des procès actuellement pendants.

Pour d'autres points qui se trouvent visés dans les réponses faites à vos questions du 3 décembre 1912 et du 4 février 1906 (par exemple Reims, Montereau, Vermenton, Gennevilliers, Belleville-Villette, Avignon, Dôle, Castelnaudary, Béziers), il est bien évident que l'Administration est d'accord avec vous sur l'utilité qu'offrirait en principe des raccordements.

Certains points, Bonneuil en particulier, où les nécessités militaires conduisent dès maintenant à des installations provisoires, et où l'on projette un vaste établissement, les abords d'Épernay, Noméxy (voisin d'Épinal indiqué par vous), sont l'objet d'études qui se poursuivent.

Pour quelques points enfin, placés en zone envahie ou sous le feu de l'ennemi, il est clair qu'aucune mesure n'est actuellement possible.

Ces indications d'espèce une fois données, permettez-moi d'insister sur quelques principes qui, à mon sens, doivent dominer la solution de la question.

Lorsque la loi du 3 décembre 1908 étend aux concessionnaires ou propriétaires de magasins généraux et d'outillages sur les ports soit maritimes, soit fluviaux, le bénéfice du droit d'embranchement sur les voies ferrées, il est de toute évidence qu'il faut que ces concessionnaires ou propriétaires visés par la loi prennent l'initiative de l'exercice du droit qui leur est ainsi attribué.

L'État peut bien — et encore la nécessité budgétaire et l'usage consacré lui imposent de ne le faire qu'avec le concours des collectivités intéressées — l'État peut bien, dis-je, construire des quais, établir un port en un point déterminé d'une voie navigable; il peut bien, au besoin, aménager les terre-pleins de ces quais, y poser des voies ferrées; mais, lorsqu'il s'agira de mettre des installations en valeur, il sera indispensable que des établis-

sements, des outillages, des magasins soient créés en ce lieu et que celui qui les aura créés vienne réclamer leur raccordement aux réseaux ferrés de la région, et se faire l'entrepreneur de manutentions et de transbordements dont l'État n'est pas en mesure, ni en droit, ni en fait, d'assumer la charge.

En un mot, l'État peut bien établir l'assiette indispensable pour un outillage, mais l'installation de cet outillage, son exploitation, doivent être l'œuvre d'un concessionnaire, ou du moins d'un permissionnaire. Il doit se passer sur les voies fluviales ce qui se passe constamment dans les ports maritimes: l'État — avec certains concours — construit le port; un concessionnaire, généralement une chambre de commerce, l'outillage par voie de concession.

Cette intervention d'un concessionnaire, si fréquente et si facile dans les ports maritimes, a jusqu'ici fait à peu près complètement défaut en ce qui concerne les voies fluviales, et c'est à cette circonstance qu'il faut attribuer la restriction de la mise en application de la loi du 3 décembre 1908.

Vous pouvez être certain que cette application, lorsque des propositions acceptables seront faites, recevra de l'Administration toute l'aide et tout l'encouragement qu'il sera possible de donner aux intéressés.

Agrérez, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé: ELISABLE Sembat



Séance du 12 Janvier 1917

Présidence de M. Peytral, Vice-Président

La séance est ouverte à 2h 1/2

Sont présents : M. M. Peytral, Moiré, Audiffren, Bureau, Couyba, Genet.

nomination de  
Bureau.

M. le Président fait connaître que par suite de la démission de M. de Freyriat, il y a lieu de procéder à la nomination d'un Président

M. Peytral est nommé Président à remplacer M. de Freyriat

M. Audiffren est nommé Vice-Président à remplacer M. Peytral

M. M. Peytral et Audiffren remettent la Commission et la marque de confiance qu'ils viennent de leur donner.

M. le Président fait connaître qu'il y a lieu de nommer deux secrétaires en remplacement de M. de la Fontaine (absent) et Monsieur, qui ne peut plus parler à la Commission

M. M. Genet et Couyba sont nommés secrétaires

La Commission décide de demander la mise à l'ordre du jour d'une prochaine séance et rappelle à M. Audiffren sur sa proposition la loi relative à l'achèvement des grands travaux

La séance est levée

Séance de samedi 24 février 1907

Résidence de M. Peytral

La séance est ouverte à 2h 1/2

Sont présents : M. M. Peytral, Audiffred, Brunet, Guéroux

M. le Directeur met en discussion le projet de loi relatif aux travaux d'amélioration de la Seine dans le bassin de Paris

M. Audiffred - Il y a 7 ans, à la suite des inondations, j'ai réouvert la question de la Seine. Il a nommé une Commission présidée par M. Alfred Picard. Cette Commission a émis un certain nombre de propositions qui étaient cependant intéressantes, telles que l'établissement de barrages; elle s'est arrêtée à 3 moyens: élargissement du bras de la Marne qui ne donnera pas grand chose; approfondissement de la Seine entre Lureuil et Nogent pour éviter le débordement de ce bras, et enfin un canal qui dérivaient la Seine pour la conduire en aval de Paris et donnerait à la navigation des facilités qui lui manquent dans Paris

Il ne faut pas perdre de vue que Paris est le plus grand port de France; il a un trafic de 11 milliards de tonnes; or, les quais de Paris sont exigus

La Commission a évalué la dépense pour les deux premiers travaux à 70 millions et pour le 3<sup>e</sup> à 170 millions. Mais elle a envisagé des profits considérables qui permettraient de gager l'emprunt.

Le projet qui nous est présenté n'a aucun effet au point de vue des inondations.

M. Guéroux - C'est une menace pour la ville de Paris

M. Audiffred - Il serait à mon avis utile d'insister pour le vote du projet complet. J'ai regret d'autre part que le système des barrages ait été écarté. Il avait été étudié par Napoléon III après les inondations de 1857 et avait fait l'objet d'une lettre remarquable de l'ingénieur Bertin; le duc de Constance protégeait contre les inondations du Rhin; il en est de même de la ville de Genève pour le Rhône. La ville de Senlis est également protégée par les barrages qui ont été construits

L'Administration des Travaux Publics est responsable à cet

opérations, de la suite de la lettre de Berlin, les études ont été faites à Vienne pour faire affluer 200 millions de roubles sur le canal jamais pu avoir le dossier

Il faut à mon avis attendre le Ministre des Travaux Publics et lui demander ce qu'il compte faire, sans retarder le vote du projet

M. Brunet - on doit profiter de la circonstance pour chercher à obtenir le mieux

M. Andréff - on va dépenser beaucoup d'argent pour pas grand chose

M. Brunet - nous ne devons voter le projet que s'il est susceptible de donner de résultats, on doit attendre le gouvernement pour savoir pourquoi le 3<sup>e</sup> moyen a été choisi

M. Andréff - Les ingénieurs sont très partisans; il serait bon que le canal soit fait avant que les particularités de son installation sur le passage

M. Brunet - il faut adopter au minimum les solutions proposées par M. Picard

M. Brunet - avec le système de piliers, on peut entreprendre avec succès de grands travaux

M. Andréff - on pourrait faire appel à la Chambre de Commerce de Paris et à de grandes sociétés de navigation

Sur la route de Mannheim, qui a le plus grand trafic sur Paris, il y a 18 voies de chemin de fer. Le canal débouchant Paris de tout ce qui se fait en ce qui concerne le port de Paris et le port de mer

La Commission décide d'attendre M. le Ministre des Travaux Publics sur le projet et charge M. Andréff de le présenter que la Commission se rappelle M. Andréff sur les grands travaux sans demander pour jeudi le 8.

La séance est levée

Séance du 12 Juin 1917

Présidence de M. Peytral

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

Présents: M. M. Peytral, Andréffes, Barbier, Joubert, Brunce

Travaux de navigation  
de la Seine.

M. Andréffes. Rappeler dit que les travaux projetés sont insuffisants pour réduire les inondations et améliorer la navigation

Il faut un projet complet: 1° fixer les inondations; 2° pour la navigation

Les travaux actuels diminueront le tonnage de la Seine à 0.40 i.e.s. ou insuffisants

On doit étudier la question des réservoirs d'arrêt. En la Seine, on en construit de même à Rome le réservoir de l'Albano et à Cologne. On a en la Seine, fixation de ce système

La question de la navigation de la Seine a fait l'objet d'un projet très complet élaboré par le Comité de Commerce de la Seine et de la Loire.

Le Congrès de la Seine navigable, présidé par le Préfet en 1912 a reçu un projet de navigation de la Seine rédigé par M. Lussaud.

Le projet inter-états de la Seine et de la Loire, présidé par M. Hersant

Depuis 2 ans 1/2, l'Administration fait des études, sans personnel; les us actuels, il est impossible d'obtenir à quelque chose de sérieux. M. Barbier. On Paris à Rome, il y a des écluses de détail difficile; cela donne bien le trafic

M. Andréffes. Il y a aussi des courbes et très faible rayon; certains ponts qui ne la traversent à un très faible rayon et être refaits. Il y a des ports nouveaux à faire - les ports actuels à améliorer

M. Brunce. Nous ne pouvons pas faire autre chose que voter le projet. Mais nous devons demander à l'Administration de nous présenter quelque chose de plus

À l'occasion de la discussion, je pourrais rappeler les conclusions de mon rapport sur le programme d'ordre général. On va voter 67 millions, dont la moitié sera payée par l'État. On a déjà voté 123 millions par le Sénat. Tous ces travaux nécessitent d'être exécutés à l'urgence, qui sont indiqués dans le crédit annuel de 2 à 2 1/2 millions

Des us industriels, comme les travaux publics etc. etc. ?

La Commission décide de faire exprimer le rapport en ignorance par  
la Commission ultérieure

La séance se termine à 3<sup>h</sup> 1/2

Séance du 29 juin 1917

Président : M. Louis

Le séance est ouverte à 2<sup>h</sup> 1/2.

Présents : M. Louis, Andrieux, Audouin, Petitjean,  
Barbier, Combes.

Proposé par M. Andrieux M. Andrieux donne lecture de son rapport, qui est adopté  
à l'unanimité et  
Luis Le séance est levée

Séance du 4 février 1920.

La séance est ouverte à 14 heures 30 par M. Denis, président d'âge, assisté de M. Henri Roy, secrétaire d'âge.

M. Denis invite les commissaires présents à constituer le Bureau de la commission

Lequel est à l'unanimité :

Président : M. Claville

Vice-président : Mm. Moudencot  
Denis

Secrétaires : Mm. Henri Roy  
Schramck

M. Claville prend la présidence et remercie la commission du témoignage de confiance qui vient de lui être donné

Après avoir évoqué la tournée de M. de Peycinet et Peytral, anciens présidents il insiste en quelques mots brefs sur le rôle considérable de la commission. Il rappelle les projets de loi en instance et notamment le projet déjà adopté par la Chambre et actuellement soumis au Sénat concernant l'autonomie de ports & il en expose les dispositions essentielles.

Un deuxième projet a trait à la construction d'un réseau de distribution d'énergie électrique dans les régions libérées

M. le Président énonce le principe qui doit dominer les préoccupations des assemblées en matière de Travaux Publics : demander à l'Etat l'effort financier minimum, assurer dans un double but de rapidité & d'économie, l'exécution de travaux par des combinaisons financières spéciales ; rechercher des arrangements présentant le maximum de garanties, l'Etat conservant un droit de contrôle et, éventuellement, une participation.

Il conclut, en matière de Travaux Publics, de ne décider l'exécution que lorsque le moyen de réalisation rapide & certain auront été assurés.

Le Président conclut le vœu que la com<sup>te</sup> soit saisie, à l'exclusion de com<sup>tes</sup> spéciales de tous les projets relatifs à l'aménagement des forces hydrauliques. Il regrette que le Sénat ait renvoyé à une commission spéciale le projet d'aménagement du Rhône déjà adopté par la Chambre. D'autres vœux suivent : l'aménagement du Rhin (800 ans H.P.) du Plateau Central (700 ans H.P.) etc. Pour assurer l'unité de vues et de politique indispensables à la bonne exécution, il est essentiel que la com<sup>te</sup> de Contrôle soit saisie

La com<sup>te</sup> décide de se réunir mardi pour l'examen du projet relatif à l'autonomie de ports.

La séance est levée à 15 heures 30.

Le Président  
A. Claville

Le Secrétaire  
Henri Roy

10 février 20.

Présidence: M. Claveille.

Séance ouverte à 3 heures.

Présents: MM. Claveille, Boudenoot, Rouland, Truphan, Brindeau, Bodinier, Lemarié, Rahier, Roy, Schraeck.

Travaux des régions libérées. - (Création d'un réseau de transport d'énergie électrique... n° 716, année 1919)

M. Boudenoot est désigné, comme rapporteur provisoire, pour l'étude du projet relatif à ces travaux.

Autonomie des ports de commerce. - (Sénat. 649. 1919) -

M. Brindeau demande à être désigné comme rapporteur du projet relatif à cette question, qu'il étudie depuis 20 ans.

J'ai rapporté à la Chambre, dit-il, la loi de 1912. Elle devait être complétée par un règlement d'admin<sup>on</sup> publique. Retardé par la guerre, il souleva de nombreuses critiques, ainsi que la loi de l'organisation du Sénat s'étant préoccupée de la question, je rédigeai en son nom un exposé destiné à M. Claveille, alors min<sup>re</sup> des Trav. publics. Celui-ci reconnut la nécessité de réformes. D'après la loi, le port était administré par un Conseil d'admin<sup>on</sup>, où les représentants de la Chambre de Commerce du port principal avaient la prépondérance. M. Claveille s'aperçut qu'il manquait un agent d'exécution. Il proposa de créer des directeurs de ports, nommés par le min<sup>re</sup> sur présentation du Conseil d'admin<sup>on</sup>.

Les Chambres de Commerce ont accepté le texte de la Chambre dans son ensemble. Quelques objections seulement sur des points particuliers. Le projet de loi ne leur donne que 9 représentants sur 21 membres dans le Conseil d'admin<sup>on</sup>. Elles en demandent davantage.

D'autre part, le directeur du port doit être



nommée sur une liste de 3 noms dressée par le Conseil d'adm<sup>on</sup>. Les Chambres de Commerce demandent qu'il ne soit présenté qu'un candidat, ~~et~~ seulement s'il ne convient pas, un autre serait proposé.

Enfin, le Directeur peut être révoqué par le <sup>hu</sup> du demande du Conseil, ou d'office. Les Chambres de Commerce trouvaient dans ce cas le pouvoir gouvernemental trop étendu. Tel n'est pas mon avis.

In somme, pas d'objections fondamentales.

D'après M. Claveille, l'application du nouveau régime aux ports serait facultative, non obligatoire.

Quelques explications sur l'économie du projet: sous l'ancien régime, l'administration des ports était autonome, confiée à des administrations locales. La Révolution l'attribua à des agents de l'Etat, qui furent des ingénieurs, d'abord de la marine, puis des Polytechniciens. Quand les Chambres de Commerce, créées en 1806, eurent pris de l'importance, l'Etat, ne pouvant suffire à tous les aménagements des ports, confia à celle-ci le soin de pourvoir aux installations à terre. De là, un dualisme dans l'administration des ports.

On en a vu les inconvénients, surtout pendant la guerre. La nécessité d'une direction unique apparut. Le Conseil d'adm<sup>on</sup>, prévu par la loi, est une institution excellente: il aura à établir le budget du port, à pourvoir aux dépenses au moyen de certaines ressources, à veiller à l'exécution des travaux. Ceux-ci sont de deux sortes: d'entretien, ou d'extension et d'amélioration. Pour débiter aux premiers, le Conseil dispose des droits de quai.

Les autres pourront être entrepris sans autorisation spéciale, quand ils ne porteront pas atteinte à la configuration du port et que l'Etat n'aura pas à contribuer.

Il est urgent que ce mécanisme puisse fonctionner. <sup>Le</sup> budget des ports dans le budget de l'Etat est beaucoup trop réduit. Autonomes, ils pourront faire face aux nécessités. De plus, un projet de loi actuellement pendant devant la chambre permettra au Conseil d'adm<sup>on</sup> de se procurer des ressources en émettant des emprunts avec garantie d'Etat, ou par d'autres combinaisons financières.

Enfin, une contribution dans certains cas pourrait être demandée, pour des travaux, aux particuliers intéressés à leur exécution.

Dans l'ensemble, j'ai été <sup>grand</sup> partisan du projet. Il vaudrait mieux éviter de l'amender, pour qu'il n'eût pas à retourner devant la chambre.

M. Rabier. - Oui. Il y a eu de grandes difficultés, à la chambre, pour faire voter et voter cette loi. Il faudrait qu'elle n'y retournât pas, la voter sans modifications, quitte à en corriger certaines dispositions par des propositions de loi ultérieures.

M. Brindeau. - On pourrait, sur les points contestés par les Chambres de Commerce, se contenter de déclarations du projet.

M. Roy. - Peut-on laisser subsister l'article 1<sup>er</sup>, qui parle des Comités régionaux?

M. Brindeau. - Une interprétation pourrait être donnée sur ce point.

M. Rouland. - Que pense M. Clavelle de la question du nombre des représentants des Chambres de Commerce?

M. Le Prêtre. - M. Brindeau a parfaitement exposé la question. Il faut voter sans modifications.

J'insiste seulement sur la nécessité d'avoir dans les ports une direction unique. Tant ministre, j'ai obtenu, non sans peine, de mes collègues, que le directeur du port eût la haute main sur les nombreux services qui s'y trouvent. J'ai dû vaincre des résistances surtout aux Finances, à la Douane, à la Gabelle, à la Douane. Il faut qu'un même homme puisse imposer sa volonté à tous les organes du port. C'est la clef de la réforme, la disparition des gâchis.

La composition du Conseil d'administration préoccupe les Chambres de Commerce. Sur les 21 membres de ce conseil, elles en désignent 9; 3 autres sont un conseiller général, un conseiller municipal et un représentant des ouvriers. Restent 8 membres, pour lesquels les Chambres de Commerce intéressées adressent au Ministre une liste de présentation, et 6 membres seulement à désigner par le Gouvernement. D'ailleurs, il est tenu de les choisir dans certaines catégories, c'est-à-dire parmi les principaux usagers du port, et de manière que le réseau de

chemins de fer et les Compagnies de navigation de cours d'eau de la région soient représentés.

Le projet ~~doit~~ <sup>offre</sup> toutes garanties pour la bonne exploitation du port. Il faut le voter tel quel, sauf à demander au gouvt une déclaration sur certains points.

J'ai étudié la législation des ports étrangers. Notre projet nous dotera d'une organisation au moins égale à ce que j'ai vu de mieux dans les autres pays.

M. Rouland. - Je me demande si les Chambres de Commerce, quand elles réclament une plus <sup>nombreuse</sup> ~~forte~~ représentation dans les Conseils d'adm<sup>m</sup> des ports, n'ont pas en vue surtout de sauvegarder leurs droits, quand il y aura à prendre des décisions pour les combinaisons financières dont on a parlé.

M. Brindeau. - Il est évident que les Conseils d'adm<sup>m</sup> se substituent aux Chambres de Commerce dans l'exercice des droits que celles-ci pouvaient posséder. Mais le véritable mobile des Chambres de Commerce est la crainte de quelque déchéance. Nous devons passer sur ces susceptibilités.

M. Brindeau est nommé rapporteur définitif.  
Séance levée 3 heures  $\frac{3}{4}$ .

27 février, à 2 heures 1/4-

Présents: MM. Claveille, président, Brindeau, Schrameck, Chastenet, Bodinier.

Autonomie des Ports. - M. Brindeau lit une partie de  
 Projet n° 649 <sup>par</sup> article 1919 -  
 son rapport (le commentaire des articles).

Sur l'article 10, M. Schrameck observe qu'il faudra entendre les intéressés. La Chambre de Commerce de Marseille, notamment, s'élève à l'idée qu'on lui retirera l'outillage dont elle disposait.

M. Claveille répond que Marseille présente un cas spécial; là existe une sorte de "caisse noire"; il est bon que tout rentre dans la règle, quitte à ménager les intéressés à l'avance.

M. Brindeau s'entretiendra de la question avec M. Hubert Giraud.

Sur l'article 10, M. Claveille fait remarquer qu'il est, plus encore que le Rapporteur lui-même, partisan de l'application strictement obligatoire de la loi.

Le rapport est adopté. M. Brindeau fait connaître qu'il pourra le déposer la semaine prochaine.

levée: 3 heures et quart.

17 avril, à 2 heures.

*Landweide,* Présents: MM. Claveille, président, Brindeau, Schrameck, Boudenoot, Tryptam, Henri Roy, Lemaire; Mahieu, secrétaire général du Ministère des Travaux Publics, Commissaire du Govt.

Transport d'énergie <sup>électrique</sup> dans les régions libérées. - M. Boudenoot lit

Projet n° 16, son rapport.  
Séat, année 1919.

Il résulte de deux questions posées au Govt: 1<sup>o</sup> au sein des sociétés qui se formeront pour le transport de l'énergie électrique dans les régions libérées, les représentants de l'Etat pourront être administrateurs sans être actionnaires, par dérogation à la loi de 1867; 2<sup>o</sup> les places d'administrateurs seront réparties entre les représentants de l'Etat et ceux de l'industrie à proportion de la part prise aux dépenses par l'un et par l'autre.

Echange d'observations entre MM. le Raff<sup>t</sup>, le Commissaire du Govt, le Prés, Henri Roy, Schrameck.

Le rapport est adopté.

Levé de la séance: 2 heures 1/2.

20 juillet seize heures

Présents M<sup>rs</sup> Claville président A. Dubot Rabier Schrauck  
Boudenoat

Communication est donnée par le Président d'un ~~lettre~~ <sup>rapport</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> juillet  
par lequel le Ministre des Finances suggère des modifications  
à son projet en particulier art 3 — art. additionnel pour  
participation députés, sénateurs, fonctionnaires à Comité d'Administration  
— ~~maintien~~ de ligne de jonction entre Paris et Paris du bassin de

Nord

Discussion M<sup>rs</sup> Rabier - Claville - A. Dubot  
Boudenoat  
Motions préparées de M. Dubot mises au vote <sup>président au rapport</sup> <sup>rapport</sup> par M. Claville

Les conclusions du Rapport de M. Boudenoat  
sont mises aux voix et adoptées. M. Boudenoat  
est chargé de rapport supplémentaire adoptant  
propositions ministérielles

Séance levée dix sept heures