





4
Séance du lundi 26 Février 1894.

La séance est ouverte à 1 heure sous la présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Ernest Boulanger, Courcier, Demôle, Diéty-Monin, A. Le Play, Edmond Milloud.

M. Formant, Ministre des Travaux Publics et M. Guillaum, Directeur de la Navigation, sont introduits.

M. Cochery. Vous savez, Monsieur le Ministre que votre prédécesseur, s'inspirant des vœux du Sénat a présenté un nouveau projet, réduisant la dépense à 42 millions au lieu de 96, et mettant 24 millions seulement à la charge de l'Etat. Avez-vous l'intention d'appuyer ce projet et de le défendre ?

M. Formant, Ministre des Travaux Publics. Non seulement le Gouvernement s'approprie ce projet, mais il prie le Sénat de l'étudier et de le voter le plus promptement possible.

Le projet primitif remonte, en effet, à une date déjà ancienne, à 1887. Vous connaissez les diverses phases par lesquelles il a passé. En présence des sentiments manifestés par le Sénat, le Gouvernement a retiré ce projet, et l'a soumis à des études complémentaires, qui ont abouti au nouveau projet que le Gouvernement vous propose.

Le projet nouveau a un caractère résolu,

2

mais les travaux qu'il comprend ne doivent nullement être considérés comme constituant une simple annexe de ceux que comprend le projet de 1887.

Voici le résumé du projet nouveau. Il récite tout d'abord le projet d'approfondissement de la passe, demandé par M. Reynaud, qui a été adopté comme constituant un remède tout à fait insuffisant.

En revanche, il comprend : la création d'un avant-port, la construction d'une écluse à sas, et la refecton de l'avant-port actuel.

Le port de Nare présente actuellement deux graves inconvénients : simplicité de chenal et manque de profondeur.

Pour les grands navires, la manœuvre, à l'entrée et à la sortie, est des plus pénibles. L'entrée, de plus, se fait à effet de vent pendant trois heures à chaque marée, et enfin, tandis qu'elle a lieu, les mouvements des autres navires sont suspendus. On est toujours en danger de voir échouer quelque grand paquebot, ce qui serait une catastrophe.

Par suite de ces diverses considérations, il n'y a pas à hésiter devant la dépense de 21 millions et demi qui est demandée.

C'est avec le sentiment de la responsabilité accrue que je vous soutiens le projet. Je sais que votre situation financière commande une grande prudence, et que les intérêts aux travaux doivent y contribuer par des concours de plus en plus importants. Elle est la politique dans laquelle vous tombez entés, et où vos comptes persévèrent d'une manière de plus en plus

étroite.

Le Gouvernement est allé, dans ces derniers temps jusqu'à réclamer des intérêts de supporter la moitié de la dépense. C'est ce que nous avons fait pour le cas qui nous occupe, et nous n'avons pas senti qu'il fut possible l'augérer davantage. Toutefois, en effet, Messieurs, qu'il s'agit d'un projet déjà ancien, et remontant à une époque où il arrivait souvent que l'Etat se chargeât lui-même de la totalité de la dépense. Nous avons dû tenir compte des nécessités financières, mais nous avons dû aussi nous préoccuper de la pensée de ne pas apporter trop d'inégalité dans le traitement auquel seraient soumis les populations des différentes localités.

J'espère qu'appréciant les raisons, et aussi le pressant besoin de sécurité qui a inspiré le projet, le Sénat voudra bien l'accueillir d'une manière favorable, et le voter sans retard.

M. le Président. Si l'exécution du projet entraîne une dépense supérieure à 42 millions, est-ce l'Etat qui supportera l'excédent ?

M. Guillain. Le projet est formellement limité sur cette question. On ne peut pas imposer par la loi actuelle, à un établissement public une contribution plus forte que les ressources qu'on lui crée. — S'il y a un jour dépassement de 42 millions, ce serait au Parlement à décider comment il y aurait lieu d'y faire face. Cette question trouverait sa place dans la discussion du budget. — Le Parlement verrait alors à la charge de qui il faudrait mettre le dépassement. Mais pour le moment, il s'agit

par forme de statue sur des excédents de
dépense que nous, dans le projet, n'autorisons à
prévoir.

M. Cochery. Pensez-vous que l'exécution
du terrain du projet, le port de Nare soit le site de
recevoir le grand navire, construit sur le modèle
de Cebastilloz le plus récent, et le plus commo-
dité par leur dimension ?

M. Guillaum. Actuellement il n'est impos-
sible d'y faire évoluer le navire nouveau et
tenant une longueur de 180 à 190 mètres. La
Couronne, elle-même, n'y manœuvre qu'avec
difficulté. Mais après l'exécution du projet,
il en sera tout autrement.

Le Canal permettra, pendant 6 heures,
l'entrée de navires s'en tenant à une hauteur de 8 mètres.
De plus, il sera rectiligne. Et quant à l'issue,
elle pourra recevoir des navires d'une longueur de
225 mètres, dimension qui est encore bien
loin de pouvoir être atteinte, si jamais même
elle fut l'être.

M. Ernest Boulenger. Pourriez-vous nous donner
quelques renseignements sur le système Vernon-
Harcourt, qui a été expérimenté en petit dans
le Canal de Mandrest ?

M. Guillaum. M. Vernon Harcourt est un
professeur de physique expérimentale, et il fait autorité
pour la question de navigation. Les résultats auxquels
il est arrivé sont très intéressants, mais ils ne
sauraient être étendus en dehors de l'hypothèse où
l'on se trouve en présence de chenaux ou terrain
de sable, avec marée par les complications.
Lui-même ne voudrait pas qu'on attachât trop

d'importance pratique à des essais purement théoriques.

M. Fernand Naucourt a opéré sur une échelle trop restreinte pour aboutir à autre chose qu'à des probabilités. De plus, les expériences n'ont pu tenir un compte suffisant des impuretés en suspension dans le canal.

M. Ernest Boulanger. Ce sont, en somme, des expériences utiles, mais des expériences de laboratoire.

M. Guillaum. Parfaitement.

M. Ernest Boulanger. Les travaux demandés pour le Hâve et pour Rouen deviendraient-ils inutiles, si l'on adoptait un jour le projet de Paris port de mer ?

M. le Ministre. Le Gouvernement est fort éloigné de la pensée de proposer l'exécution de ce dernier projet.

M. Guillaum. Quoi qu'il en soit de l'exécution du projet de Paris port de mer, ce qui est certain, c'est qu'elle implique celle des travaux qui nous sont demandés en ce moment. Par conséquent, en aucune hypothèse, ceux-ci ne deviendraient inutiles.

M. Ernest Boulanger. Mais les installations du Hâve ?

M. Guillaum. Elles serviront aussi toujours, car Paris ne peut songer à devenir port d'escale. Il deviendrait port d'approvisionnement, mais Le Hâve resterait port d'escale.

M. Ernest Boulanger. Que fera le Gouvernement de l'objection dernière formulée par M. Vigneron au port ?

6
M. le Ministre. Le Gouvernement pense que
la discussion de cette objection ne peut avoir la
place que dans un ~~elle-même~~ débat sur la
digue.

Si, d'ailleurs, le Rhône, par exemple, à arriver
plus par le Nord, il arriverait par Auvers.

L'objection de M. Lesieur de Port n'aboutirait
à rien moins, si on l'acceptait à la lettre, qu'
l'envasement de tout le fond, et à la suppression
des chemins de fer.

M. Le Play. Considérez-vous le projet de M.
Partiot comme réalisable ?

M. Guillaum. Le projet a été repoussé par
le Conseil supérieur des Ponts et Chaussées, à l'uni-
mité, moins une voix, celle de M. Partiot.

Il a été écarté comme ne pouvant, en
premier lieu, donner les résultats attendus par
son auteur ; et, en second lieu, comme destiné
par le peu de chose, à n'avoir qu'un succès
honnêtement très limité en durée.

Il coûterait très cher, au moins cent millions
et ne serait autre chose qu'un saut dans
l'inconnu, avec possibilité et même probabilité
d'une catastrophe.

M. Le Play. Si le projet de M. Partiot était
réalisable, autant qu'il est séduisant, il donnerait
plus complète satisfaction que le projet actuel.

J'ai assisté au travail fait au Rhône. Le travail
que le projet propose s'y effectuait, dans 10 ans,
serait devenu inutile. Il y aura nouvelle
obstruction et nécessité d'alors encore de l'avant.

M. Guillaum expose à l'aide de la carte
de la Dniepr l'économie du projet de M.

Partiel, le projet consiste essentiellement à enlever à l'estuaire de la Seine le caractère maritime pour lui donner le caractère fluvial.

Il prévoit un système de chasses, qui, malheureusement, n'est, sans cesse, en deissant d'intensité. On aboutirait, dans un délai donné, à l'ensablement.

M. Le Play. Mais l'estuaire n'est reporté à la Seine.

M. Guillaum. Oui, à condition que les chasses soient suffisantes. Mais les eaux de l'estuaire sont trop limoneuses pour qu'elles puissent être suffisantes.

Le projet du Gouvernement réalise, s'il est tenu, tous les avantages du projet Partiel, mais en y ajoutant les garanties de sécurité qu'il ne présente pas.

Il donne une profondeur, suffisante pour les besoins actuels de la navigation, et que des dragages faits augmenteraient, le cas échéant, pour satisfaire à des besoins nouveaux.

Non sans la condition que les travaux à exécuter soient pour une durée très étendue à l'abri de tout alluvionnement de la Seine.

Enfin le chenal n'est amélioré de manière à dissiper tous les crains qu'il existe actuellement.

Le projet actuel est moins complet assurément que le projet primitif. Mais, tel qu'il est, il se suffit à lui-même, et donne satisfaction à tous les besoins.

Il est d'ailleurs susceptible d'être complété, si

8
Le projet de la navigation ne vient au point
à l'égard.

M. Demôle. Il y a un dépassement des
devis, ~~ce qui~~, serait il possible de faire supporter une
partie de l'excédent de dépense au département
de la Seine Inférieure, et aux deux villes de Rouen
et de Harve? C'est là une difficulté qu'il por-
rait y avoir grand intérêt à prévoir l'avance.

M. le Ministre. La subvention de ces trois
personnes morales est une subvention une fois donnée.
Il est clair qu'en cas de dépassement, l'Etat ne
pourrait leur imposer aucune contribution nouvelle.

Mais je prie la Commission de considérer que
dans le projet actuel, le concours d'intérêts est
extrêmement considérable. Assurément, ils
ne paient pas tout, mais autrement ils ne
payeraient rien. Dans le passage du régime
ancien au régime nouveau, si l'Etat
n'a pas à faire aucune dépense, il est né-
cessaire, il est sage de ménager la
transition.

M. Ernest Boulanger. L'objection de M.
Demôle a été prise lors des études sur le
premier projet. Il y a eu avec les trois per-
sonnes morales dont il s'agit, une correspon-
dance d'où il résulte qu'en cas de dépas-
sement, elles prendraient à leur charge
une partie de l'excédent. Nous avons été
saisis de la question: la Commission de
Tirion, et je puis dire que l'examen de
cette correspondance et des engagements qu'elle
renferme nous a conduit pour de buter à
dégager la responsabilité de l'Etat et celle de

la Commission de Travaux.

M. Cochery dit que les conclusions sur ce point concordent avec ceux de M. J. Boulanger.

M. Edmond Millaud. Il faut que soit l'observation de M. Dernole, elle appelle, je crois, une double réponse.

Le premier lieu, on ne peut pas supprimer le déparcissement, quoique précédemment le projet a été réduit en vue d'éviter la possibilité de ce déparcissement.

Le second lieu, si on se reporte au premier projet, on y verra que la Chambre de Commerce avait consenti à aller jusqu'à un concours de 24 millions. Or, on ne peut le considérer comme absolument en sécurité.

M. Dernole. Le chiffre de concours qui demandait aux Chambres de Commerce avait singulièrement attiré, et l'Etat s'était réservé le droit de se retourner contre le département et les villes.

Il faut, en effet, éviter d'avoir trop à demander aux Chambres de Commerce, de peur d'aboutir à entraver la navigation, par la création de péages excessifs.

M. Edmond Millaud. Les villes seraient dans l'impossibilité de subvenir. Elles sont obérées, et si elles avaient des ressources libres, je tiens, de toute autorité, qu'elles les emploieraient à des travaux d'assainissement.

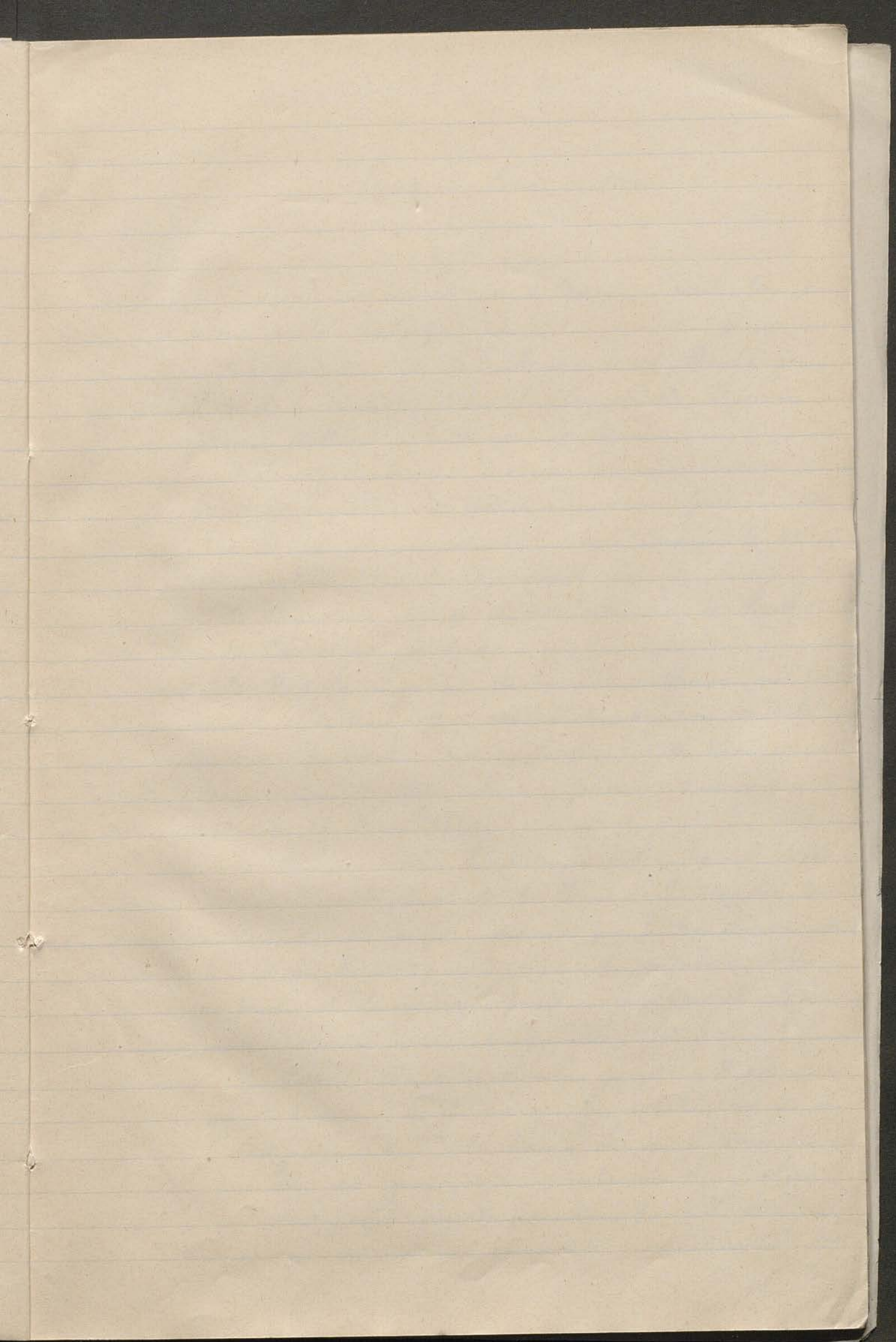
La Commission décide qu'elle se réunira lundi prochain.

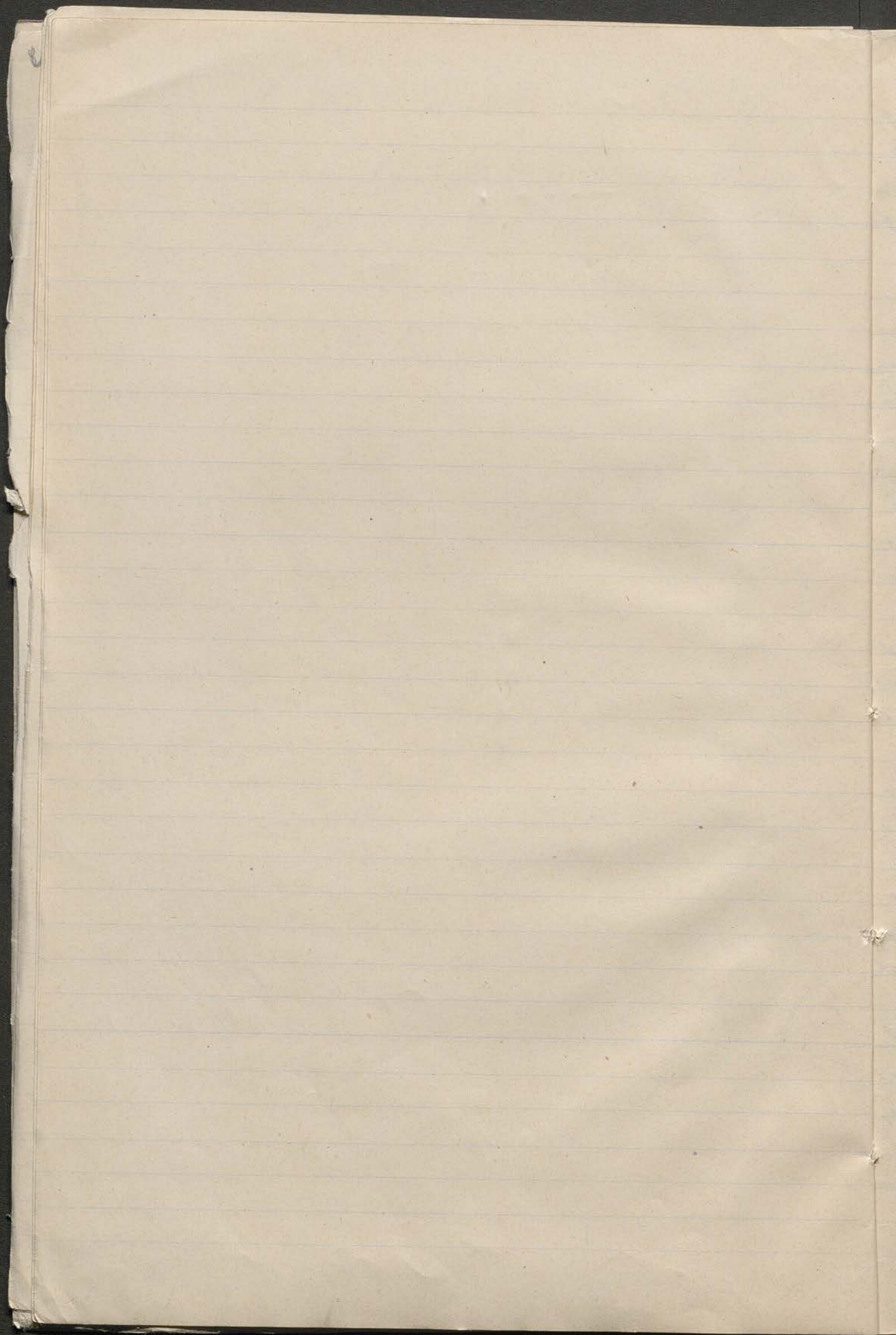
La

Le train est lancé à 2 heures 1/4.

Le Président

Le Secrétaire.





11

Séance du Lundi 5 Mars.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cocheron.

Sont présents : M. M. Cocheron, Ernest Boulanger, Damiolé, Cordier, Albert Le Play, Dietz-Monnin, Idouard Milland, le marquis de Carné.

M. Ernest Boulanger donne communication d'une lettre par laquelle M. Partiot, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite, lui exprime le désir d'être entendu par la Commission.

La Commission décide qu'elle entendra M. Partiot. M. Partiot est introduit.

M. Partiot rappelle les travaux antérieurs qui lui donnent compétence pour exprimer un avis sur la question. Il insiste notamment sur les travaux qu'il dirige dans le Bassin-Seine, pendant huit années à dater du 26 Mars 1883.

M. Partiot retracé l'histoire des travaux exécutés à l'embouchure de la Seine. Il rappelle les antécédents de projet déposé par le Gouvernement le 8 Novembre 1887. Il expose les différences entre ce projet et le nouveau projet déposé par le Gouvernement à la date du 4 Juillet 1893.

M. Partiot critique ce nouveau projet. Il estime que les travaux qu'il comprend, relativement à l'embouchement de la Bassin-Seine, donneraient 7 mètres de profondeur seulement, alors que son projet en donnerait 9. Il estime aussi que ces travaux auraient un inconvénient

des plus grands, celui de compromettre gravement le port de Rouen. Contraire la position de ce port n'est-elle différente, si des digues finaient la Seine au pied de la jetée, comme le propose le projet de 1889, déposé à nouveau par M. Partiot.

M. Partiot critique ensuite le projet du Gouvernement en ce qui concerne les travaux du port de Honne. Il trouve ce projet contraire aux vœux du Sénat. De plus, le nouveau passage Ouest, qu'il préconise, ne donnerait entrée aux grands navires que pendant six heures à chaque marée. Enfin, le chenal d'accès, par sa direction, favoriserait l'entrée de la boue dans l'avant-port.

Mais le plus grave inconvénient du projet du Gouvernement est de supprimer la rade que la réunion des eaux de la Seine et de l'estuaire créerait auprès de Honne. Cette rade aurait le plus grand intérêt pour le commerce, pour la défense de Honne, et, dans certains cas, pour le salut de la flotte elle-même.

M. Partiot donne lecture d'une lettre de l'Amiral Gauréguiberry attestant qu'à son avis le port de Cherbourg ne saurait suffire à tout les exigences d'une guerre maritime sérieuse, que le remède à ce mal semble bien être la création au Honne d'une rade à passé étroit située à l'embouchure de la Seine, et assez éloignée du large pour abriter contre toute canonnade d'engins les navires ou les escaques qui viendraient s'y réfugier.

M. Partiot invoque, en dernier lieu, contre

13
le point de projet relative au Hâne, cette grave objection que l'ensablement dû aux digues de la Seine forcerait à modifier au bout de 12 à 15 ans les travaux de Hâne, qui nécessiteraient finalement une dépense de plus de 43 millions.

M. Partiot conclut en demandant, pour ces divers motifs, le rejet du projet du Gouvernement.

M. Partiot donne alors quelques explications techniques au sujet de son propre projet. Il dit que ses formules ont été minutieusement contrôlées par les ingénieurs belges sur la Rœulx et ont donné les meilleurs résultats.

Il montre que par l'ensablement de la Seine prolongé jusqu'au Hâne, la profondeur du fleuve s'abaisserait à plus de 13 mètres au-dessus du zéro des cartes, en supposant un écartement de $855^m,91$.

Quant à l'estuaire, il se conserverait parfaitement, en formant un grand réservoir dont l'entrée serait maintenue profonde par l'action des marées. La certitude de ce résultat est démontrée par l'examen de plus de 35 estuaires, et tout spécialement de celui de la Foyle, qui se jette dans la mer, au nord de l'Irlande.

L'étude de projet, tant par le calcul que par la comparaison avec les exemples fournis par la nature, démontre qu'on peut obtenir à qui suit à l'embouchure de la Seine :

Un accès au port de Hâne présentant, à toute heure, une profondeur de 10 mètres jusqu'à l'entrée des jûtes ;

16
Une grande rade formée par le goulet et
par les chemins de l'estuaire de la Seine ;
Enfin une amélioration considérable du port de
Noufflet.

Quant aux frais entraînés par le havre, ils
sont évalués par M. Partiot, à 64 millions pour
la 1^{re} partie, et à 36 millions pour la seconde.

On pourrait commencer par effectuer successivement la première partie, qui comprend l'amélioration de la Basse-Seine, la création d'une rade dans l'estuaire, et l'approfondissement à 10 mètres de l'entrée du port de Neure.

M. Partiot insiste, en terminant, sur le caractère d'unité et de suite que présente son projet. Il montre tous les avantages qu'il possède pour l'avenir de la ville de Neure, considérée comme grande gare maritime de voyageurs et de grande vitrine, et aussi comme port d'escale. Il en rappelle les avantages au point de vue de la défense des côtes, et enfin il montre toute l'utilité que l'endigement prolongé de la Basse-Seine présenterait au point de vue des ports de Rouen, de Caen et même de Paris.

Comme conclusion, il demande le rejet du projet du Gouvernement, et l'adoption de celui qu'il a présenté à la Commission. Le dernier projet pourrait être entièrement exécuté dans l'espace de quatre ou cinq ans.

M. le Président. Quand le Gouvernement a élaboré son premier projet, il a dû soumettre au Conseil Supérieur des Ports et Chaussées. M. Partiot en était membre. Il a donc pu pré-

seules les objections.

M. Partiot. Parfaitement, mais depuis lors, il est intervenu de nouveaux éléments d'information, qui ont beaucoup modifié l'état de la question.

M. le Président. Il y a eu unanimité en faveur du projet du Gouvernement ?

M. Partiot. Non, j'ai voté contre. Beaucoup de camarades ont approuvé mon projet, alors qu'il était assez libre avec moi pour me dire les parties critiques, qu'ils auraient pu y remédier. J'ai voté contre, c'est pour des raisons d'ordre administratif, mais non pas techniques.

M. le Président remercie M. Partiot de ses explications qu'il vient de donner à la Commission.

M. Partiot se retire, et la Commission reprend le cours de ses délibérations.

M. Dumole demande à M. le Rapporteur d'expliquer à la Commission dans quelle situation elle se trouve vis à vis du Sénat au point de vue parlementaire.

M. Emest Boulanger retracé l'histoire du projet.

Déposé par le Gouvernement, en 1887, il est venu au Sénat en 1889.

La Commission nomme comme Rapporteur M. Krantz.

M. Ulysse de Pont, a fait le dépôt de son rapport, dépose un amendement, tendant à mettre la totalité de la dépense à la charge des intéressés, qui se récupèrent au moyen

de tous locaux.

Cet amendement, soumis à la Commission des Finances, fut repoussé par elle à une très faible majorité.

M. Drouot fit son rapport, tendant au rejet de l'amendement Lévesque de Bon-

Cet amendement fut adopté par le Sénat à une très grande majorité.

La Commission, ne se voyant pas liée par cette vote, demanda, par son second rapport que le Sénat voulût bien revenir sur sa décision.

Celui-ci, au contraire, y persista, et, le 28 janvier 1890, déclina la Commission de n'avoir pu appliquer le principe de l'amendement. M. Lévesque le prit pour la seule condition, après ce principe.

La présence de ce mandat impératif, l'embaras était assez grand. Nous avons fait la condition demandée, en étendant en outre sur le tonnage des navires, sur les marchandises et sur les passagers. Sans entrer dans l'examen des questions techniques, nous admettions le projet du Gouvernement. Nous mettions un tiers de la dépense à la charge de l'Etat et les deux tiers à la charge des intérêts.

L'affaire vint devant le Sénat. M. Peyraud contesta l'encassement du port de Haïphong, il prononça un discours très étudié, très documenté, et présenta un amendement qui, combattu par le Gouvernement fut adopté par le Sénat (Séance du 29 janvier 1891).

Le Sénat avait statué sur la question
de Nèze. On allait lui soumettre celle
de la Bassée, lorsque, sur le désir
manifesté par le Gouvernement, elle fut
renvoyée à la Commission.

Non moins ainsi en présence d'un
fait : l'amendement Reynaud a été
voté.

Le Gouvernement a considéré ce fait
que comme une invitation à présenter un
projet plus réduit. C'est celui dont il nous
a saisi. Le Gouvernement, en effet, reste
persuadé que le port de Nèze est menacé
de s'ensabler, alors que M. Reynaud a
apprécié le contraire, et que le Sénat lui
a donné raison.

Voilà est la situation en présence de
laquelle nous nous trouvons.

M. Edmond Millard. N'y a-t-il pas lieu
de le demander, à titre de question préju-
dicielle, quel sera le Sénat à entendre don-
ner son avis sur le projet à la Commission ?

M. Ernest Boulanger. Le Sénat a mani-
festé sa volonté, et d'une manière très nette,
par l'adoption de l'amendement Rey-
naud, après un débat, qui ne laissait
place à aucune ambiguïté.

Je considère que, dans la situation actuelle,
le, demander au Sénat d'adopter le
projet de Gouvernement, c'est lui demander
de se déjuger.

C'est exactement la situation dans la-
quelle se trouvait M. Krantz, et qui a

13
conduit au résultat que vous savez.

Si le projet a été renvoyé à la Commission ce n'est nullement à raison des travaux de Bonn, qui ont été arrêtés par un vote favorable, mais la vue de concilier l'exécution de ces travaux avec celle des travaux de la Base Seine.

Demandeur au Sénat de le déjuger, ce serait exposer la Commission à un nouvel échec.

Je soumetts, Messieurs, ces réflexions à votre jugement, non sans vous rappeler que nous nous trouvons seulement en première lecture.

M. Derride. Nous devons, avant tout, en de nous exposer au reproche d'inconscience.

M. Edmond Millard. Il est difficile de ne pas reconnaître ce que la situation a de particulièrement délicat.

L'essentiel serait de pouvoir être fixé sur les intentions du Sénat, car un changement d'avis n'aurait, en l'espèce, que peu d'importance. L'essentiel est d'accomplir ce que demande le bien public.

Il est peut-être permis de penser qu'en adoptant l'amendement Reynaud, le Sénat s'est surtout laissé influencer par le caractère restreint de la dépense.

Nous arrivons maintenant à la renouveau sur le point de savoir si l'exécution des travaux de la Base Seine est compatible avec le maintien de cet amendement. Par ce côté, la question reste entière.

19 3

Or, que pouvons-nous faire pour la
répondre ? Prendre l'avis du Gouvernement
et de ses ingénieurs. Nous les avons consultés,
et ils nous ont répondu que la conciliation
de deux séries de travaux était impossible.

M. le Marquis de Carné. Nous nous trouvons
placés entre deux affirmations contradictoires et
également autorisées ; d'une part, celle du
Gouvernement, de l'autre, celle de M. Rey-
mond, à laquelle le Sénat a donné son
adhésion. De là, évidemment, une cause
de grand embarras.

Mais il est un point sur lequel nous ne
pouvons avoir d'hésitation : le Sénat s'est
prononcé par un vote ferme sur l'amende-
ment Reynaud. Nous ne pouvons, sans
nous exposer à des reproches, et à des reproches
très injurieux, aller par notre attitude, contredire
la volonté manifestée par ce vote.

M. Ernest Boulanger. Nous ne pouvons, ef-
fectivement, demander au Sénat de
revenir sur son vote. C'est la chose tout
fait impossible. Tout ce que nous pouvons,
c'est lui rappeler les objections du Gouver-
nement, les craintes d'encroisement, etc... -
M. le Marquis de Carné. Cependant, il
faut bien conclure.

M. Ernest Boulanger. Notre dernier rapport
se bornait à un exposé de la situation, et
vous nous souvenez qu'il n'a pas été cri-
tique.

M. Demôle. Placés entre deux affirmations
contradictoires au sujet de la compatibilité

20
ou de l'« incompatibilité » entre les deux
séries de travaux, votre rôle est de vous
éclairer par la consultation des hommes de
l'art.

M. Edmond Millard. Il y aurait peut-
être aussi à examiner le point de
savoir si l'amendement Reynaud
n'est pas conciliable avec le projet du
Gouvernement.

M. Ernest Boulanger. Une facile tenta-
tive de conciliation ne me paraît point
possible, car il y a entre les deux systèmes
opposés une antinomie irréconciliable à l'en-
sui.

M. le Président propose, et la Commission
accepte, d'entendre le Gouvernement pour
faire part de l'opinion qu'elle s'est formée
au sujet de la situation.

M. Cordier. Je tiens à rappeler que M.
Reynaud a fait valoir, dans le discours que
rappelait tout à l'heure M. Boulanger, un
argument, à mon avis indiscutable, pour
prouver que les travaux à exécuter dans
l'estuaire ne sauraient en rien compromettre
l'entretien du port de Nare. Cet argument
est tiré de la présence, dans le port, de
fonds de végétation marine. La nature de
ces fonds démontre jusqu'à l'évidence
que l'on n'a à craindre ni la mer,
ni les vagues venant de la côte de Calvados.

Je tiens aussi à déclarer que je consi-
dère comme tout à fait indispensable
l'amélioration de l'entrée du port de Nare.

Il joue, dans le régime, le même rôle
que Dunkerque dans le régime de Nord. Or,
les transatlantiques ne peuvent ni y partir
aisément, ni y évoluer convenablement.
Il est nécessaire de donner au Nord
tout ce qui est nécessaire pour donner
pleine satisfaction à ce double besoin.

La séance est levée à 4 heures, 20
minutes.

Le Président.

Le Secrétaire.

27

Séance du Lundi 12 Mars 1894.

La séance est ouverte à 2 heures sous la présidence de M. Cochet.

Sont présents : M. M. Cochet, L. Boulanger, A. Le Ray, Edmond Millard, Dity, Mounin.

M. M. le Marquis de Carné, Derrière et Cordot s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

M. Jouard, Ministre des Travaux Publics, et M. Guillaumie, Directeur de la Navigation, sont introduits.

M. Cochet, Nous avons désiré, Messieurs, avoir un entretien avec vous, pour vous expliquer les difficultés de face auxquelles nous nous trouvons. M. le Rapporteur va prendre la parole pour nous les faire connaître.

M. Ernest Boulanger. Avant s'entreprendre l'examen du projet de Gouvernement, nous nous demandons si nous ne sommes pas arrêtés par une question préjudicielle. Pouvons-nous présenter ce projet au Sénat ? Ne sommes-nous pas liés par le vote de l'amendement Reynaud ?

Vous me rappelez les conditions dans lesquelles cet amendement a été voté. Le Gouvernement avait présenté son premier projet en vue de préserver le port de Nantes contre le danger d'ensablement. M. Reynaud a développé le thème que ces craintes d'ensablement étaient absolument chimériques. Il a dit que les alluvions de la Sèvre - Loire ne menaçaient nullement le port de Nantes, et que

l'amendement était de creuser la fosse actuelle, de manière à donner un passage commode au plus grands transatlantiques. Il a ajouté que pour le reste on verrait plus tard. M. Raymond venait s'affirmer que le danger s'élevait à ce point. A cette affirmation, le Gouvernement a opposé une réjection. C'est en dessus qu'on a voté, et que le Sénat a adopté l'amendement Raymond, absolument précis dans son texte.

Cet amendement voté il fallait statuer sur le trésor de la Danie. Les représentants de la Seine-Inférieure demandèrent que le trésor fût voté. Le Gouvernement s'y opposa. Il fit observer que, selon lui, l'acquisition de ce trésor créait un grand danger pour le port de Haïre. Le Comité s'associa à la demande de renvoi fournie par le Gouvernement, et ce renvoi fut prononcé.

Quel en est le sens ? Indique-t-il que le Sénat ait demandé au Gouvernement de lui présenter un projet nouveau ? Indique-t-il, au contraire, que le Sénat lui ait demandé un projet comprenant l'amendement Raymond ? Il résulte, selon moi, que ce sens est la dernière : cette conclusion ressort de la lecture de la séance, telle qu'elle est reproduite au Journal officiel.

Or, qui a fait le Gouvernement ? Il a présenté un nouveau projet, qui est la contradiction de l'amendement Raymond. La présence de vote émis par le Sénat, et surtout des dispositions très caractéristiques,

a manifestées dans les votes antérieurs sur la question, je pense que le Commissionnaire serait dans une très mauvaise situation pour défendre ce nouveau projet. Elle pourrait paraître manquer de déférence envers le Sénat, et cette attitude, déjà regrettable en elle-même, serait sûrement très défavorable au projet. Il est préférable, dans l'intérêt de celui-ci, d'adopter une autre procédure.

M. Cochezy. Les observations que vos collègues de présenter au point de vue technique pourraient, en outre, être répétées en ce qui concerne le point de vue financier.

M. Jouveat. Ministre des Travaux Publics. La présomption de la Commission est très légitime. Elle entend, avec raison, le renfermer dans le cadre très précis qui a été tracé par le vote de l'amendement Reynaud.

Mais le devoir du Gouvernement a été également de se conformer à ce vote. N'ait inspiré de la volonté de Sénat, telle qu'elle résulte de la séance du 23 juin 1891.

M. Reynaud demandait l'approuvancement de la forme et soulevait divers projets d'amélioration pour le port de Gênes. Le Gouvernement a étudié ces projets, et le résultat de ses études a été le projet actuel, qui est beaucoup plus restreint, beaucoup moins coûteux que l'ancien.

M. Reynaud ne considérait pas les dragages comme une solution définitive. Nous en avons fait quelques uns, mais nous estimons que l'approuvancement de la forme serait

un travail précieuse. Nos considérations que le
peil d'encroisement continue à exister,
et nos craintes toujours à la nécessité de faire
un avant port et une écluse à ses.

M. Raymond demandait des détails et
des nouvelles études. Le Commissaire du
Gouvernement le constatait dans son discours
du 1^{er} Juin 1891. Peu après, le Ministre expri-
mait l'avis qu'il fallait renvoyer au Gouver-
nement l'ensemble du projet.

Le Gouvernement a, comme le demandait
M. Raymond, fait des détails et de nouvelles
études. Ces études ont abouti au projet actuel.
Il n'est pas été fait de lecture à ce
travaux aucune critique de la part de M.
Raymond. Mais c'est là une condition à
laquelle le Gouvernement ne pouvait évidem-
ment s'astreindre d'assumer. Il avait
simplement promis un projet nouveau
à tenir de promesse.

Je pense donc que vous pouvez aborder
l'examen de votre projet, et le présenter
avec confiance au Sénat.

M. L. Boulanger. Le Sénat ne s'est pas
bouché à renvoyer le projet. Il a décidé, par
un vote, que, pour le moment, l'amende-
ment Raymond suffisait.

M. Edmond Milloud. Pour le moment seu-
lement.

M. le Ministre. Le Gouvernement dira au
Sénat qu'il a fait des détails, mais trouve
à renvoyer insuffisant. Il déclarera que, lors
de reproduction son premier projet, il présentera

un projet résout. Il est impossible que, dans la
commission, le Sénat veuille substituer la
compétence technique de certains de ses membres
à celle de Louis Spéranza.

M. J. Boulanger. Je ne puis que répéter une
chose, c'est que l'amendement Reynaud
a été voté, et que, lors du vote, précédé d'un
discours très étudié de l'auteur de l'amende-
ment, le Sénat a manifesté claire-
ment qu'il ne craignait pas au danger
d'encroisement.

M. Guillaum. M. Reynaud a fait voter
son amendement, ce attendant qu'un
autre projet plus complet ait été étudié.

M. le Ministre. Il me semble résulter de
toute la discussion qui s'est déroulée devant le
Sénat que celui-ci a été beaucoup plus
préoccupé de la question de dépense que de
la question technique.

M. J. Boulanger. Tant que la discussion en
première lecture n'est pas close, M. Reynaud
a le droit de dire au Sénat que le vote de
son amendement est un fait acquis, et
qu'il ne peut demander à l'Assemblée de
renverser sur ce vote sans lui proposer par
là de le déjuger.

M. le Ministre. S'il en est ainsi, le man-
dat de la Commission serait bien limité, et
on ne s'expliquerait pas le renvoi de projet.

M. J. Boulanger. Le vote de l'amendement
Reynaud est intervenu en pleine com-
mission de canal. Si le projet a été renvoyé
à la Commission, c'est uniquement pour

lui permettre de coordonner l'amendement
Reynaud avec le terrain de la base de
M. Guillaum. Il n'est cependant bien
à la lecture de l'officiel, que la pensée
tient. En renvoyant le projet, ait été
l'infirmité, en quelque sorte, son vote sur
l'amendement Reynaud, et de laisser
entre les mains de son Excellence, une
feuille de papier blanc.

M. le Ministre - Il y a eu quelque chose de
contradictoire entre le vote sur la 1^{re} partie
de l'amendement Reynaud, et l'absence
de vote sur la 2^e partie.

M. J. Boulanger - Cette 2^e partie allait
être votée. Le Sénat n'était nullement
dispensé : un vote sur son vote.

M. Guillaum - Si la discussion n'eût pas
été arrêtée, il est probable que l'ensemble
aurait été repoussé sur la demande de
son Excellence.

M. J. Boulanger - Pas de tout. L'ensemble
de l'amendement passait, et c'est pour
éviter ce résultat que nous avons demandé
le renvoi. La difficulté que j'ai signalée
existe, et il est impossible s'y échapper.

M. Guillaum - L'amendement Reynaud
demandait des dégrèvements. Non ce nous
fait pour une certaine de cette somme
sur les crédits ordinaires. Non nous fait dis-
paraitre la saillie dite le Haut de Queux
au nom de facilités l'accès de hauteurs.
Non nous avons satisfait par là à l'expectative
de l'amendement Reynaud, qui était

moyen de prendre patience, en attendant qu'un projet nouveau fut présenté.

On venait aujourd'hui nous dire : ce projet nouveau, le voilà. Et bon à avoir fait tout le travail demandé par M. Raymond, c'est que ça eût entraîné une dépense de 8 millions, ~~épave~~ qui n'en a rendu inutile.

On a bien préparé examiner la question d'ensemble, et, après avoir fait les études nouvelles demandées par le Sénat, lui soumettre un projet révisé mais satisfaisant.

M. S. Boulenger. Il est impossible de demander au Sénat de renverser son vote.

M. le Ministre. Mais alors, il sera impossible de voter de la République et le Gouvernement se trouvera indéfiniment arrêté.

M. S. Boulenger. Il aurait le recours de retirer le projet tout entier, et s'en présenter un autre.

M. Edmond Milloud. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de combiner l'entrée actuelle, en faisant une autre grande entrée. Y aurait-il là une incompatibilité ?

M. Guillain. C'était le premier projet.

M. Edmond Milloud. J'ai constaté que, dans l'esprit d'un certain nombre de membres du Sénat, existait la conviction qu'en point de vue technique le premier projet était le meilleur.

M. Guillain donne, à l'aide de la carte, des explications sur la question qui vient d'être soulevée.

30
M. Cochery. J'ai fait remarquer que vous abandonnez la discussion de fond, alors que vous devez vous en tenir à une question de simple procédure parlementaire.

M. J. Boulanger. Tant que vous soumettez en première délibération, je ne vois pas point de demander au Sénat de renvoyer du vote à l'amendement Reynaud.

M. Édouard Willaumez. Il est cependant très légitime et soutenu que le Sénat a voté cet amendement, uniquement parce qu'il estimait qu'il se trouvait en présence d'une nécessité urgente, elle s'est levée à l'occasion des salonnements; mais que, pour le surplus, il a laissé liberté entière en ce qui concerne les travaux ultérieurs.

M. J. Boulanger. Le vote est acquis, et à l'heure présente, il est indispensable de trouver un biais qui empêche le projet de tomber complètement. La Commission pour l'intérêt même du projet, doit se présenter au Sénat avec une attitude telle, qu'on puisse se dire d'elle qu'elle court au devant d'un échec certain.

La Commission doit, à son tour, commencer à incliner devant le vote du Sénat - j'espère la restriction que les études nouvelles lui ont inspirées au sujet de ce vote. Elle pourrait avoir obtenu du Sénat s'il s'était délié de son mandat impératif, et elle aurait alors liberté pour examiner le projet de gouvernement.

M. Willaumez. Et la question de dépenses? A

le charge à qui mettrait-on le fait en litige?
M. S. Boulanger. La question des dépenses serait
assez facile à régler. L'essentiel est que la
Commission se présente correctement devant
le Sénat. Non en somme, s'entend, qu'en
première délibération, il se fait pas l'attentat.
En seconde délibération, nous retrouverons toute
notre liberté.

M. le Ministre de l'Armée Pothier et M. Guillaumet
s'abstiennent.

M. Cochery. Quelqu'un demande-t-il
encore la parole?

M. Léonard Millaud. Je désirerais savoir
comment on réplique la question des mis
et moyens.

M. S. Boulanger. Cette question devrait
être facile à résoudre, car la défense se
trouve très réduite. Pour le budget relatif
aux transatlantiques, l'Etat peut facilement
prendre le tout à sa charge.

M. A. Le Play. M. le Rapporteur estime-t-il
qu'il que la raison donnée par M. Raymond
à l'appui de son amendement tendent
à l'abri de la critique?

M. S. Boulanger. La raison est très sérieuse,
et M. Guillaumet se la a fait répéter. Du
reste, tout le discours de M. Raymond était
extrêmement étudié, et appuyé sur de
solides arguments.

Il est décidé que le Président et le
Rapporteur de la Commission vont voir
M. le Ministre de l'Armée Pothier pour
se concerter avec lui.

La séance est close à 3 heures, 20
minutes

Le Président.

Le Rapporteur.

Séance du Jeudi 17 Mai 1894.

La séance est ouverte à 1 heure, sous la
présidence de M. Cocheru, Président.

Sont présents : M. M. Cocheru, Dethou, Denis
Lesouff, Edouard Milland, Griffé.

M. le Président souhaite la bienvenue aux
deux nouveaux membres de la Commission, M.
Dethou et M. Lesouff, qui ont remplacé M. M. Cor
deusnomaine, et Ernest Boulanger, devenu Ministre
de Colonies.

M. le Président rappelle l'état des travaux de
la Commission et annonce que deux circonstances
graves viennent de se produire, qui sont de nature
à hâter les travaux de la Commission.

Le premier de ces faits est le retard de douze
jours subi au Haïphong, faute d'une hauteur d'eau
suffisante, par le paquebot Le Gascogne, qui
devait partir pour New York, le 21 Mars.

Le second fait s'est produit le 28 avril. Le
Steamer anglais ^{Southern Cross}, arrivant de Bombay, n'a pu
entrer dans le port de Haïphong. Il a été condamné
toujours faute d'une hauteur d'eau suffisante, à

une attente de trois jours.

Ces deux faits sont signalés par la Chambre de Commerce de Nantes, qui fait remarquer combien la situation est alarmante et combien il est urgent d'y porter remède.

M. le Président donne lecture de la lettre d'urgence, M. qui demande à être entendu par la Commission.

M. Desroche dit qu'il importe que la Commission avertie ses résolutions au sujet de l'attitude qu'elle compte prendre vis-à-vis du Sénat. Les antécédents de l'affaire ne permettent pas d'ambiguïté. Déjà deux fois le Sénat a fait connaître sa pensée, par l'adoption de l'amendement de M. Leisserem de Bort, puis par celui de M. Raymond. L'adoption de ce dernier amendement constitue un vote ferme, et, si le projet a été renvoyé au Gouvernement, c'est uniquement pour coordonner avec ce vote la partie du projet qui concerne la Bam-Seine. La Commission est-elle, oui ou non, disposée à s'inscrire devant le texte de l'amendement Raymond, adopté par le Sénat, telle est, en ce moment, toute la question.

M. Lesouffier estime qu'au point de vue parlementaire la liberté de la Commission est entière. L'application de l'amendement Leisserem de Bort serait à la fois injuste et impossible. De même, l'amendement Raymond constitue une solution tout à fait insuffisante. On vient de faire connaître à la Commission deux faits extrêmement regrettables. S'ils se renouvelaient, ils amèneraient la désertion du port de Nantes,

au profit des ports étrangers et spécialement des ports de Belgique.

Il est nécessaire s'aborder sans retard. Nous sommes saisis d'un projet du Gouvernement, qui fait état des leçons de l'expérience des années dernières l'échec de Port et Raymond. Il faut prendre ce projet comme base de nos études, et pour faciliter celles-ci, je proposerais d'ajouter M. Lesnief, de nommer dès aujourd'hui le Rapporteur.

M. le Président fait remarquer qu'il serait peut-être prématuré de nommer dès aujourd'hui le Rapporteur. Et il fait observer que, d'ailleurs, cette nomination ne figurait pas à l'ordre du jour des lettres de convocation.

M. Edmond Millard déclare partager sur ce point l'opinion de M. le Président. Il est nécessaire s'aborder et s'aborder vite, puisqu'il s'agit d'un port qui est le cœur de France, nous devons donc apporter tout notre zèle à l'étude du projet. Mais M. Edmond Millard estime qu'il ne serait pas prudent de s'imposer l'obligation d'avoir achevé dans un délai donné l'œuvre. La question, est, en effet, plus délicate, non seulement au point de vue technique, mais aussi au point de vue de la procédure parlementaire.

M. Edmond Millard dit qu'il est entré dans la Commission avec l'espoir de pouvoir défendre le projet primitif, qu'il persiste même aujourd'hui à considérer comme le meilleur, la grosse affaire, dans le port du Harve, n'étant point de touché, mais de valence et s'échoue.

84

Il revenait néanmoins que le projet restât
déposé par le Gouvernement à cet effet sans offrir
de grands et sérieux avantages. Il impose aux
localités des sacrifices considérables, et, en même
temps, fait intervenir l'Etat, au point de
vue de la dépense, dans une proportion raison-
nable. Il a eu entre le Nord et Rouen un accord qui il avait
été très difficile d'établir et qui il importe gran-
dement de faire de.

Le projet peut-il être présenté par vous au
Sénat, même après le vote de l'amendement
de M. Raymond ? Incertainement, à mon avis.
Tout cela est affaire d'explication, et, après la
discussion ~~de~~ approfondie qui a eu lieu devant
Sénat, nous devons les fournir très complets.
D'ailleurs, il ne faut pas oublier que si l'amén-
dement Raymond a fait l'objet d'un vote
formel, le projet tout entier a été renvoyé
au Gouvernement. M. Raymond lui-même
s'est demandé le dragage de la passe qu'il en
attendait de nouvelles études. Et, de son côté,
le Gouvernement a demandé le renvoi,
en attendant, ce sont les propres paroles, le dépôt
d'un projet mieux étudié.

Le projet mieux étudié, c'est celui que
nous avons entre les mains. Nous sommes
en droit de l'apprécier avec la plus entière
indépendance. C'est de ce sentiment que
devra agir votre Rapporteur, et, j'espère qu'il
s'appuie sur l'avis unanime de la Commission,
il n'a aucune velléité à craindre de manquer
soit aux traditions, soit aux égards dus au Sénat.

M. Demôle estime que la situation, pour être assez compliquée, n'est pas néanmoins inextricable. Le point délicat consiste à demander au Sénat de revenir sur le vote de l'amendement Reynaud. Comment s'y prendra-t-on à cet effet ?

M. Edmond Millaud. Peut-être le mieux serait-il que le Ministère des Travaux Publics se fût pendant une certaine période de crédits ordinaires pour effectuer, dans une certaine mesure, les dragages demandés par M. Reynaud. On pourrait alors revenir devant le Sénat, et lui dire qu'après expérience faite, le système de l'amendement a été reconnu insuffisant.

M. Griffe. C'est la vérité.

M. Lesouéf. Mais les dragages demandés par M. Reynaud entraînent une dépense de 8 millions. Or, les crédits ordinaires pour frais d'entretien ne s'élèvent annuellement qu'à 500.000^{fr}. Comment, dès lors, se servir de ces crédits pour effectuer les dragages ?

M. Edmond Millaud. J'estime que le Ministère des Travaux Publics pourrait faire beaucoup plus qu'il n'a, en réalité, accompli. Il a cru habile de se conformer le moins possible à l'amendement Reynaud. C'est la conduite inverse qui serait infiniment plus sage.

M. Demôle fait remarquer qu'il y a véritablement antinomie entre l'article 1^{er} du projet de Gouvernement et le texte de l'amendement Reynaud.

M. Edmond Millaud. Il ne faut pas s'écarter du texte adopté par le Sénat ; il faut au contraire l'étendre.

31
M. Griffe rappelle que, dans la première Commission, il était parvenu à départager ses collègues. Il est animé de mêmes intentions conciliatrices, et trouve déplorable qu'on ~~ait~~ ^{rencontre} tant de difficultés pour faire enfin des travaux dont, en principe, tout le monde reconnaît la nécessité et le caractère très urgent.

M. Cocheron. Tout le monde est, en effet, d'accord là-dessus, et nous allons pouvoir nous mettre à l'œuvre avec activité.

M. Demole. Il y aurait, ce me semble, un très grand intérêt, en vue de hâter le succès final, à nous entendre avec M. Raymond. Nous lui ferions connaître le projet du Gouvernement, et nous le priions de nous faire connaître son sentiment. (Approbation unanime).

M. Léonard Millard. C'est là, en effet, un avis extrêmement sage.

M. Demole. M. le Président pourrait voir M. Raymond, et lui dire que nous lui avons donné mandat de conférer avec lui. (Nouveaux applaudissements d'approbation).

M. Cocheron. J'accepte votre mandat, et je vous promets de m'en acquitter.
La séance est levée à 2 heures.

Le Président.