HAL
open science

Faire de Paris un port maritime ? Débats le long de la Seine pendant l'enquête d'utilité publique (1890-1891)

Mathieu Martelli

To cite this version:

Mathieu Martelli. Faire de Paris un port maritime ? Débats le long de la Seine pendant l'enquête d'utilité publique (1890-1891). Histoire. 2013. dumas-00845934

HAL Id: dumas-00845934

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00845934v1

Submitted on 18 Jul 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Tél. 01 44 78 33 87, E-mail : vaccaro@univ-paris1.fr

Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne
UFR 09
Master Histoire des sociétés occidentales contemporaines
Centre d'histoire sociale du XXe siècle

Faire de Paris un port maritime?
Débats le long de la Seine pendant l'enquête d'utilité publique (1890-1891)

Mémoire de Master 2 recherche

Présenté par M. Mathieu Martelli
Sous la direction de Mme Annie Fourcaut

« O sertão vai virá mar
E o mar virá sertão »

Glauber Rocha / Sérgio Ricardo
Deus e o Diabo na Terra do Sol, 1964

Je remercie pour leur écoute et leur aide
Annie Fourcaut, Charlotte Vorms, Dominique Barjot, Isabelle Backouche, Laurent Coudroy de Lille, Florence Duchon-d'Espagny, descendante de Anatole Bouquet de la Grye, Erwan de Cambourg, descendant du Baron de Cambourg, Roseline Salmon et les Archives Nationales, Rita Perraudin et les Archives Départementales des Yvelines, Les Archives de Paris, Nicolas Bernard et Elise Naccarato, Quentin Butstraen, Hélène Veber, pour tout le reste et bien plus.

Sommaire

Introduction 5

Paris port-de-mer, un projet séculaire....8

« Le défaut capital d'être une ville au milieu des terres » 11

Partie I. Pousser l'État à la discussion : hisser le projet vers un processus légal de décision 16

Chapitre I. La Société d'Étude Paris-port-de-mer, instrument de pression. 19

1. Bouquet de la Grye, la figure respectable de l'ingénieur....20
2. Un projet mû par des intérêts maritimes....24
3. Une initiative privée de la part de serviteurs de l'État 30

Chapitre II. Les deux temps de la mise à l'enquête, de l'avis des ingénieurs au choix législatif 34

1. Un débat technique influencé par la notabilité locale des ingénieurs 36
2. La pertinence commerciale du projet jugée contraire aux intérêts locaux....42
3. La pression politique pour contourner les oppositions techniques....48

Partie II. L'enquête publique : l'opposition des intérêts particuliers de Paris et Rouen 53

Chapitre III. Des soutiens parisiens enthousiastes 56

1. L'enquête publique : un exercice de plébiscite parisien sans les institutions....57
2. Les revendications commerciales de la Chambre de Commerce de Paris....64
3. La commission d'enquête de la Seine favorable malgré les avis des ingénieurs....69

Chapitre IV. La Basse-Seine contre une modification profonde de son équilibre économique 75

1. Le poids des notabilités locales 76
2. Rouen, la ville 82
3. Rouen, le port....87

Partie III. Entre incertitudes et risques, une mécanique de la non-décision 92

Chapitre V. Un projet fondé sur des principes libéraux dans un contexte protectionniste 95

1. Aménager à la place de l'État : la taxe comme paiement d'un service au commerce 95
2. La croyance libérale du moindre coût de transport 99
3. Le débat douanier, premier fossoyeur de Paris port-de-mer 103

Chapitre VI. Paris, centre d'impulsion, centre de répulsion 105

1. Concurrence sur les arrière-pays 107
2. Un projet de centralisation contesté 109
3. L'échelle de l'enquête incompatible avec les objectifs du projet 114

Conclusion 118

Sources 122

Bibliographie 124

Annexes 131

Annexe 1: Modifications prévues des voies d'accès ferroviaires à Rouen et sa banlieue 132

Annexe 2: Affiches d'information, enquête publique de 1890 dans différents départements 133

Glossaire 136

Introduction

L'architecte Antoine Grumbach a proposé à l'occasion de la consultation de 2008 sur le Grand Paris un projet d'extension de la ville en suivant ce qu'il a dénommé « *l'Axe-Seine* ». Si les travaux de l'Atelier International du Grand Paris ont été plus ou moins oubliés avec les changements électoraux de 2012, l'expression a en revanche été adoptée par les différents acteurs politiques, économiques et universitaires entre Paris et le Havre. Elle est souvent utilisée conjointement à l'anglicisme très utilisé de « *Gateway* », qui met l'accent sur la fonction portuaire de liaison entre deux réseaux de transport distincts, maritime et continental[1]. Les mutations sémantiques conservent néanmoins cette liaison fondamentale entre les voies de communication et l'évolution de la ville, insistant sur une fonction « *naturelle* » des ports de la Seine de connecter Paris au reste du monde. Dominique Dhervillez et Juliette Duszynski, de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre, clamaient ainsi qu'une ouverture maritime conférerait à Paris « *une dimension de ville-monde qui lui sera indispensable pour s'imposer face à la concurrence féroce que vont se livrer les grandes métropoles internationales au cours du XXIème siècle* »[2]. Les menaces d'extinction face à la concurrence étrangère et les promesses de croissance économique d'un territoire urbain intégré aux grands flux mondiaux ont motivé les acteurs de l'urbanisme à penser à des solutions utilisant l'axe du fleuve comme guide.

L'idée d'un lien géographique entre Paris, son fleuve, et son embouchure maritime reste prégnante. Un groupement d'intérêt économique (GIE) a été formé fin 2012 entre les autorités portuaires des trois villes du Havre, Rouen et Paris, sous le nom de HAROPA. Il

1 Frédérique Turbout utilise par exemple les deux termes dans une carte de perspective de la Manche en 2030. Projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy), planches thématiques réalisées par l'Université Caen Basse-Normandie en 2013.

2 Dominique Dhervillez (dir), L'estuaire en Seine, les raisons d'agir, AURH, le Havre, 2012, p. 75.

est intéressant de constater l'insistance compulsive des promoteurs du projet à s'émerveiller du double sens de l'acronyme, trouvaille communicationnelle rappelant à la fois le nom des trois villes et l'expression *Harbour of Paris*, voire *Europa*. Les incohérences de l'infrastructure des transports entre Paris et les ports de Rouen et du Havre ont en effet été de longue date l'objet de perpétuels constats, de récurrentes recommandations, et de cruelles déceptions. Les acteurs engagés le long de la Seine tentent ainsi de mettre en avant les points positifs de leur entreprise. En 2006, Farid T. Salem, directeur général de l'affréteur CMA-CGM, considérait que « l*e Havre est géographiquement très bien localisé, juste à l'entrée du nord de l'Europe. Il pourra permettre, comme une plaque, de desservir les marchandises venant d'Asie, qui vont en Afrique de l'ouest, en transitant au Havre, de même les marchandises venant des États-Unis* »[3]. En 1885, l'ingénieur De Coëne réfléchissait aux améliorations à faire au Havre « *non seulement pour maintenir son rang, mais pour acquérir l'importance à laquelle lui donne droit sa magnifique position au centre de l'Europe et à proximité de Paris* »[4]. L'axe de la Seine serait-il ainsi le théâtre d'une constante réinvention de problèmes similaires ? Les ports du Havre et de Rouen livrent une course commerciale aux ports du *Northern Range* (Anvers, Rotterdam et Hambourg) sans jamais parvenir à les égaler. Depuis la révolution de l'introduction du conteneur dans les pratiques maritimes, la suprématie des ports du *Range* est sans partage. Pendant que le port du Havre plafonnait en 2011 à 2,22 millions d'EVP[5], Anvers en traitait 8,66 millions, et Rotterdam 11,8 millions. Cette recherche d'une place prépondérante est aujourd'hui justifiée par les principes économique de la concentration des activités, qui impose les zones industrialo-portuaires les plus puissantes comme étant incontournable pour les flux de marchandises et d'investissements. Les rapports sur l'activité portuaire de l'estuaire de la Seine se désolent de constater que l'essentiel du trafic maritime à destination de la France passe par le port d'Anvers, soulignant la perte d'un trafic potentiellement créateur d'emploi et de profits sur le territoire national. Déjà à la fin du XIXème siècle le monde maritime français s'inquiétait de la domination du port d'Anvers sur le trafic de l'Est de la France, offrant aux négociants allemands un avantage insupportable à la société française encore blessée de sa défaite de 1870. Si les termes belliqueux des relations franco-allemandes de la fin du XIXème siècle ont disparus, les promoteurs de projets semblent toujours chercher à mobiliser un certain orgueil national dans un paysage européen mondialisé.

Cette situation ne paraît donc pas originale si on choisit de regarder la question depuis les deux derniers siècles, et elle a alimenté des discussions et des études fournies. Ainsi, dans

3 « Port 2000 : Le Havre sort le grand jeu », *Mer et Marine*, 30 mars 2006.
4 De Coëne, « Paris port-de-mer », *Journal de la société statistique de Paris,* T. 26, Paris, 1885.
5 Équivalent Vingt Pieds: : unité de mesure pour un conteneur standard.

Bourlinguer, Cendrars s'exclamait :

> « Pourtant, quel joli scandale, et que de colles à poser à ces fonctionnaires et des questions bien indiscrètes sur ce port inexistant dont on parle depuis cent ans et qui, en dehors des journaux, figure périodiquement dans des discours officiels, déclarations du gouvernement, interpellations, vœux des Chambres de commerce, programmes des maires de banlieue au moment des élections, promesses, assurances formelles, chiffres à l'appui, main sur le cœur, discussions de crédits aux Finances, et, depuis le temps, les sommes astronomiques émargées aux différents budgets, de l'État, du Département, de la Ville, des Communes intéressées n'ont pas toutes été dépensées en épures, bleus, graphiques, projets contradictoires, études économiques, techniques rivales, travaux chimériques, inutiles, amorcés, annulés, recommencés, stoppés, poussés, abandonnés sur le terrain mille et mille fois jalonné par les géomètres et les experts, toute l'affaire revenant une fois de plus aux bureaux du ministère sous forme d'un nouveau flot de paperasses et de dossiers ; mais c'est aussi une affaire politique et de partis, une bonne combine, et depuis cent ans qu'on en discute des générations de requins, sénateurs, députés, conseillers, édiles, spéculateurs de terrain, propriétaires riverains, entrepreneurs se sont rempli les poches de bon argent et ont eu le temps de grossir, sans parler des fonctionnaires de tous grades qui, à l'abri des contingences mais bien arrosés, ont eu, eux, le temps de se multiplier à l'infini, de faire carrière, d'avoir de l'avancement à l'ancienneté et prendre enfin leur retraite méritée pour avoir su défendre les prérogatives de l'Administration et veiller à ce que cette conception grandiose ne déborde pas de leurs cartons verts et ne devienne une réalisation bouleversante, Paris, Port-de-Mer ! »[6]

Un violent antiparlementarisme se ressent dans les termes du romancier. Cette couche d'anarchisme de droite recouvre cependant certaines réalités. Les projets de faire de Paris un port maritime avaient eu un certain écho dans les esprits. Comme le faisait également remarquer Cendrars, Paris port-de-mer était un marronnier de la presse de la Troisième République. Régulièrement paraissait des articles en rappelant les objectifs et se désolant de son absence, ou raillant à l'inverse sa revendication. Alors journaliste dans les années 30, les chantiers qu'il identifiait comme étant les prémices ratés d'un port maritime dans la plaine de Gennevilliers n'étaient en réalité que les débuts de bassins destinés bel et bien au trafic fluvial, dont la mise en service avait été mise à mal par la crise économique.

L'idée de lier le devenir de Paris à son accès à la mer n'est donc pas nouvelle, elle est même plutôt récurrente. Cependant, si la solution proposée d'orienter le développement de Paris vers un horizon maritime a une longue histoire, il existe des différences fondamentales dans les raisons qui ont amené à ces conclusions. Il n'est donc pas question de définir un lien de filiation entre Paris port-de-mer et l'axe-Seine. C'est au contraire pour en souligner les différences que nous nous sommes attardés à en définir certains aspects. Les projets Paris port-de-mer tenaient Paris au cœur de leur objectif de développement. Leur manque d'intérêt pour les conséquences hors des murs de la capitale ont d'ailleurs joué en grande partie dans leurs

6 Blaise Cendrars (1948), *Bourlinguer*, Denoël, 2008, p. 378-379.

échecs successifs, et la proposition de faire remonter des navires de mer à Paris fait aujourd'hui sourire. Les discussions qui ont mené à ces échecs méritent cependant de l'attention. Alice Ingold expliquait que le conflit entre l'État, la municipalité et les propriétaires riverains du canal de Milan avait été l'occasion de révéler les détails de l'empilement des relations entre les acteurs[7]. Dans une certaine mesure, l'irruption des projets Paris port-de-mer dans un espace de discussion public a été l'occasion pour des acteurs aux intérêts divergents ou convergents de révéler leurs objectifs, où tout du moins de faire démonstration des rapports de force qui équilibraient leurs positions. Il est possible dans ces processus de proposition et de négociation d'identifier la place qu'occupait la ville de Paris dans l'espace économique et politique.

Paris port-de-mer, un projet séculaire

Dès 1760, Claude Passemant proposait de creuser le lit de la Seine afin de permettre aux navires de mer de remonter jusqu'à la capitale. Cette première initiative déclencha une série de projets et contre-projets aux fortunes diverses. Une concession fut accordée en 1780 au marquis de Crécy pour creuser un canal entre Dieppe et l'Oise, sans qu'il n'y ait de suite. En 1822, l'administration de Louis XVIII mettait en adjudication la même concession, sans trouver preneur. En 1825, une compagnie fut formée dans l'objectif de réaliser un canal latéral à la Seine. Les frères Flachat, investis de l'affaire, ne parvinrent néanmoins pas à trouver de financements. En pleine croissance des chemins de fer, l'idée disparut quelques années. Belgrand fit une proposition en 1855 d'utiliser uniquement le lit de la Seine, revenant à l'idée initiale de Passemant. A partir de 1863 l'ingénieur Dumont, accompagné de Sabattié puis de Richard, proposait un projet de canal vers Dieppe qui ne fut pas pris en considération. Jean-Baptiste Krantz, ingénieur du corps des Ponts et Chaussées, proposait quant à lui de réguler le cours de la Seine fluviale à 3 mètres de tirant d'eau dès 1869. Dans les années 1870, quelques projets furent encore déposés, dont un par un professeur de littérature et un autre par un avocat. En 1882, Anatole Bouquet de la Grye fit une proposition de canal sans écluse utilisant le lit de la Seine. Reprenant les principes généraux du plan de Belgrand et de quelques autres, il s'inspira surtout du modèle de la compagnie Flachat. C'était en effet le seul projet qui avait su attirer l'attention des pouvoirs publics. Dans les années 1880, d'autres projets firent encore leur apparition. En 1886, alors que la Société d'Étude Paris port-de-mer de Bouquet de la Grye entamait son activité, ce n'étaient pas moins de quatre projets qui surgissaient sur les tables du ministère des Travaux Publics. Douhet proposait un canal de la Manche-Méditerranée couplé

7 Alice Ingold, *Négocier la ville : projet urbain, société et fascisme à Milan*, Paris, Rome, EHESS, École française de Rome, 2003.

à un autre passant par la Gascogne pour aller en Méditerranée, Gourdon proposait un canal latéral à la Seine permettant de contourner Rouen, Galtier un canal dans le lit de la Seine. Emile Labadie fit grand bruit avec son projet de suppression des boucles de la Seine par une série de canaux mais resta au stade de l'amusement des journalistes, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ayant refusé d'étudier son dossier. D'autres exemples pourraient être présentés. Le « *capitaine* » Le Barazer, conseiller municipal de Paris, proposait un nouveau modèle de navire capable de naviguer en mer comme en fleuve. Ou encore cette proposition datée de 1890 faite au préfet de Paris de ramener à Paris l'eau de mer et de créer un immense lac salé autour duquel auraient été établies plusieurs plages. L'ivresse du large en avait désinhibé plus d'un. Le principe a donc motivé des imaginations parfois débridées, mais a également produit de vrais débats de fond quand la proposition se faisait sérieuse.

Les historiens qui ont étudié le port de Paris ont tous consacré une partie de leur étude à évoquer les projets. Le sujet était bien plus qu'une proposition en l'air de quelques ingénieurs illuminés. Au contraire, le potentiel d'un port de mer à Paris était susceptible de modifier profondément les modes d'approvisionnement de la capitale. Isabelle Backouche montre notamment que l'hypothèse de la transformation de la capitale en port de mer venait briser un équilibre séculaire[8]. Le prévôt des marchands voyait dans le projet Passemant une limitation de son pouvoir et mena une campagne conjointe avec un ingénieur pour couler le projet. Première ville de France, Paris était au centre de l'organisation générale des courants commerciaux en France et une mutation de ses fonctions allait à l'encontre de nombreux intérêts. Bruno Marnot étudie pour sa part le projet du point de vue des autorités portuaires, mobilisées contre le projet de Bouquet de la Grye[9]. Il explique dans son étude sur le comportement des ports de commerce au XIXème siècle que l'initiative de la Société d'Étude venait déranger les intérêts des ports de la Basse-Seine et de Normandie, se considérant comme les façades maritimes de la capitale. Un deuxième point moins important est que Paris port-de-mer faisait rêver. On l'avait déjà vu avec Cendrars, mais la mer avait un pouvoir d'attraction qui a mobilisé les imaginaires. C'est par exemple le propos de Jean Pierre Arthur Bernard dans son ouvrage sur les représentations de Paris[10]. Paris Port-de-Mer y est décrit comme une part des utopies récurrentes de la capitale, qui placent souvent la connexion à la mer dans les représentations d'un Paris futur. Enfin, un projet était une constante dans beaucoup d'études que nous avons évoquées. Bouquet de la Grye et sa

8 Isabelle Backouche, *La trace du fleuve: la Seine et Paris (1750-1850)*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000.

9 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXème siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011.

10 Jean Pierre Arthur Bernard, *Les deux Paris: les représentations de Paris dans la seconde moitié du XIXe siècle*, Champ Vallon, 2001.

Société d'Étude avaient visiblement fait le plus d'avancées dans le processus de la création d'un port de mer à Paris. La période s'y prêtait ; le canal de Suez avait prouvé la validité des projets de canalisation maritime, le plan Freycinet venait de financer une partie de l'aménagement de la Seine en aval de Paris. Alexandre Lalandre et Jean Millard insistent d'ailleurs sur le rôle des propositions de canalisation maritimes dans les débats de régulation du cours de la Seine[11]. Les sources confirment cette prédominance de Bouquet de la Grye par rapport aux autres projets.

Les Archives de Paris conservent les documents de l'ancienne Préfecture de la Seine, ainsi que ceux de la Chambre de Commerce de Paris pour le XIXème siècle. Plusieurs cartons ont été organisés pour réunir l'ensemble des documents relatifs aux projets Paris port-de-mer. Le projet de Bouquet de la Grye a tout particulièrement été producteur de documents. Outre l'audition au Conseil Général des Ponts et Chaussées, une enquête d'utilité publique avait été ouverte dans les quatre départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de l'Eure, et de la Seine-Inférieure traversés par le projet. La procédure publique a provoqué de nombreuses réactions, dont les versions imprimées ont été pour la plupart conservées, et dont les résumés rédigés par les fonctionnaires des préfectures permettent de disposer d'un panel à priori assez complet des avis. Les archives départementales disposent également de dossiers sur l'enquête. On trouve néanmoins beaucoup de documents en double, dont entre autre des copies des avis et des dépouillements des dires des autres départements dans les archives de la Seine-et-Oise. Des informations d'un autre type sont à trouver dans les archives de la presse, qui peuvent permettre de repérer au moins partiellement la place qu'occupaient les projets dans l'espace médiatique. C'est néanmoins dans la presse spécialisée des transports et de l'ingénierie qu'il a été possible de trouver le plus de référence aux projets et en particulier celui de la Société d'Étude. Les revues de sociétés savantes ou économiques s'emparaient également du sujet, et quelques articles sont venus compléter le corpus d'imprimés. Les documents sont nombreux mais reprennent souvent les mêmes arguments, copiés, remaniés, digérés ou mis en avant selon l'auteur et ses intérêts. Il a donc fallu lire en détail de nombreux rapports, parfois austères, pour déceler les reliefs et les aspérités révélant les intérêts des uns et des autres. L'apparente monotonie des arguments a même pu se révéler instructive sur l'imprégnation des arguments de propagande de la Société d'Étude. Car en effet, c'est vers l'enquête d'utilité publique que mènent les sources. Antérieurement, les dossiers s'interrompaient après la lecture par la Chambre de Commerce ou le service des Travaux de la Préfecture. Après, plus personne ne semblait évoquer d'autre projet que celui de la Société d'Étude, plus d'autre auteur que Bouquet de la Grye. C'est au moment de cette enquête, dans les réactions qu'elle a provoqué, que s'est fossilisé Paris port-de-mer autour

11 Jean Millard, *Paris, histoire d'un port: du Port de Paris au Port autonome de Paris*, Harmattan, 1994 ; Alexandre Lalandre, *Histoire des ports de Paris et de l'île-de-France*, Ouest-France, 2004.

de la figure de l'ingénieur hydrographe. Paul Fénélon le citait ainsi en 1947 dans *L'information géographique* comme le dernier auteur d'un projet de canal maritime[12]. Le géographe évoquait à cette date les résurgences du projet dans les discussions au sein des services techniques du Port de Paris.

L'enquête a donc été un jalon fondamental dans la chronologie des projets. C'était une procédure administrative dont les formes avaient été fixées sous la Monarchie de Juillet. Celle concernant Paris port-de-mer a été prescrite à l'été 1890 par Yves Guyot, et les registres ont été ouverts entre octobre et novembre de la même année. En 1891, des commissions ont été constituées par les préfets afin d'analyser les résultats de la consultation publique. C'est à ce moment que se sont affirmés les rapports de force entre partisans et opposants au projet. Les textes produits à ce moment sont un déroulé de l'ensemble des arguments en partie digérés par l'administration. La période autour de ces quelques mois est à prendre en compte pour comprendre d'une part les raisons qui ont permis à la Société d'Étude de s'imposer comme un interlocuteur crédible, et d'autre part ce qui a présidé à l'absence de réalisation du projet. Si l'enquête en elle-même reste l'axe majeur de notre étude, il est à prendre en compte la date de création de la Société en 1885 comme point de départ. Quant à la fin, elle est plus délicate. En effet, pourquoi le projet n'a-t-il pas abouti ?

« Le défaut capital d'être une ville au milieu des terres »

Il est difficile de qualifier la non-réalisation de Paris port-de-mer d'échec comme Mitchell et Balogun ont pu le faire[13]. En effet, un échec suppose que l'idée a été refusée tout net, qu'un document imprime noir sur blanc que le projet a reçu une fin de non-recevoir. Certes, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont produit un tel document. Néanmoins, pendant plusieurs années après cet avis, des propositions ont été déposées au Parlement afin de voter une loi d'utilité publique suite à l'organisation antérieure de l'enquête. Jusqu'à sa mort, Bouquet de la Grye s'est plaint de cette disparition du projet des ordres du jour, plutôt que d'avoir reçu un clair refus. Le Paris port-de-mer de Bouquet de la Grye n'a donc pas été un échec en son époque. Sa fin n'a été actée qu'avec l'obsolescence technique. C'est un point important qui a guidé notre étude, afin de ne pas heurter l'écueil de l'anachronisme. En 1890 Paris port-de-mer était faisable. Les partisans et certains opposants ne doutaient pas de l'imminence du début des travaux. Ce n'était donc pas un faux projet, idée chimérique d'un romancier. Paris port-de-mer était un futur

12 P. Fénelon, « Paris, port de mer », *L'information géographique*, 11-5, 1947.

13 Allan Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2005.

tangible. Le débat autour d'un projet fait plus remonter les craintes et les espoirs d'un moment qu'il n'incite à penser en termes d'avenir. Les débats sur les perspectives envisagées sont donc l'occasion de saisir l'actualité, les pesanteurs, les points de relâchement d'une organisation déjà en place. Comment saisir ces équilibres autour d'une ville comme Paris ?

Les structures du maillage spatial autour des villes sont un sujet de recherche de longue date. Gilles Billen, Josette Garnier et Sabine Barles ont dirigé des études sur les relations entre les centres urbains et leur arrière-pays. En réfléchissant aux liens des villes avec leur environnement non pas en termes de liens nodaux mais en terme d'étalement spatial, ils interrogent les notions des relations à long terme entre un centre et ses marges[14]. Comment une agglomération comme Paris dont le rayonnement politique et culturel s'étalait sur tout un pays voire au-delà, était-elle dépendante de ses sources d'approvisionnement ? Plus important encore, comment cette relation s'est-elle développée ? L'exemple de la Basse-Seine et des projets Paris port-de-mer peuvent servir de point de départ à cette réflexion. La façade maritime de Paris a certes été longtemps son axe de communication principal avec le reste du monde. L'expression de Braudel à propos de Milan est belle et correspond à la situation de Paris : elle avait « *le défaut capital d'être une ville au milieu des terres* »[15]. La capitale était dépendante du Havre et de Rouen pour accéder aux grandes voies de communications internationales, contrairement à Londres, par exemple. La relation de Paris avec le reste du continent et du monde était donc dépendante de l'aménagement de routes et de voies. Or les voies n'étaient pas indépendantes des territoires qu'elles traversaient. Elles imposaient un rythme et un fonctionnement au delà des deux extrémités de leur axe. Proposer une nouvelle voie de communication comme le canal maritime, c'était donc proposer une mutation profonde de ces fonctionnements, remettre en cause les voies d'approvisionnement déjà installées et les territoires qui en dépendaient.

Qu'est-ce qui était susceptible dans Paris port-de-mer de perturber les équilibres autour de la capitale ? Comment ce projet d'aménagement, à la finalité parisienne, est-il devenu suffisamment important pour éveiller l'intérêt de l'administration des Travaux Publics ? Après plus d'un siècle de propositions au sérieux inégal, comment une entreprise comme la Société d'Étude pouvait s'affirmer comme étant un interlocuteur crédible ? Vu sous cet angle, analyser l'enquête d'utilité publique revient à une étude de l'administration. Il fallait en effet comprendre

14 Gilles Billen, Josette Garnier et Sabine Barles, « History of the urban environmental imprint: introduction to a multidisciplinary approach to the long-term relationships between Western cities and their hinterland », *Regional Environmental Change*, 12-2, 14 mars 2012, p. 249253 ; Eunhye Kim et Sabine Barles, « The energy consumption of Paris and its supply areas from the eighteenth century to the present », *Regional Environmental Change*, 12-2, 15 janvier 2012, p. 295310 ; G. Billen, S. Barles, P. Chatzimpiros et J. Garnier, « Grain, meat and vegetables to feed Paris: where did and do they come from? Localising Paris food supply areas from the eighteenth to the twenty-first century », *Regional Environmental Change*, 12-2, 1 juin 2012, p. 325335.

15 Cité par A. Ingold, *Négocier la ville... op.cit.*

ce que l'État au sens large de ses administrations centrales, de ses relais locaux et de son exécutif politique pouvait percevoir de la crédibilité d'une initiative. Face à ces noms laissés dans les registres, à la composition de la Société d'Étude selon les histoires personnelles des individus qui l'ont constituée, l'orientation que nous avons prise est celle d'une analyse de la procédure de l'enquête comme acte social de négociation[16]. Le premier contact avec l'administration a été fait auprès des Ponts et Chaussées. Plusieurs auteurs comme Terry Shinn, Jean-Claude Thoenig ou Vincent Guigueno ont montré la complexité du milieu social et professionnel des ingénieurs[17]. Corps social à part entière avec ses codes et ses coutumes, les Ponts étaient et sont toujours des acteurs incontournables des Travaux Publics. Leur implantation dans les nombreuses inspections quadrillant le territoire les plaçaient à mi-chemin entre leur rôle d'agents de l'État et de notables locaux qui faisaient d'eux des acteurs sociaux essentiels aux relations entre leur lieux d'exercice et la hiérarchie de l'État. Leur rôle était celui d'administrateurs. C'est également en tant que techniciens et scientifiques qu'ils sont apparus. Les mécanismes de rationalisation des projets dans le fond et la forme sont grandement leur fait, conséquence de la consolidation de la profession d'ingénieur autour de leur exemple, et de la demande accrue de la part du reste de la société d'une expertise technique face aux mutations du siècle. La lecture de Frédéric Graber et Yannick Le Marec nous a à ce titre beaucoup orienté dans la compréhension de la réaction des ingénieurs au projet de Bouquet de la Grye, en les replaçant dans une pratique quotidienne de la science applicative en rapport avec le territoire et les populations[18].

L'étape suivante de cette négociation était l'enquête en elle-même. Elle consistait en deux étapes qui faisaient appel à plusieurs échelles de compréhension. D'une part, l'enquête publique à proprement parler, faisant en principe appel à la population au sens large. Ce qui devait être selon les textes un lieu de dépôt des avis divers pouvant émaner de la population s'est révélé être un exercice de rapport de force entre partisans et opposants au projet. C'est en effet moins dans la diversité des avis que dans la force et le nombre des arguments que se formaient les résumés des registres. Il a donc été nécessaire de s'interroger sur les moyens de propagande, les méthodes employées par les acteurs du débat pour convaincre ou pour séduire. Des travaux auparavant effectués sur des enquêtes publiques, nous noterons le travail de Nathalie Montel sur l'annexion des faubourgs de Paris qui nous a donné des pistes d'analyse pour la lecture des

16 A. Ingold, *Négocier la ville... op.cit.* ; Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri, *Paris et ses transports: XIXe-XXe siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Recherches, 2002.

17 J.C. Thoenig, *L'ère des technocrates: le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987 ; Terry Shinn, « Des Corps de l'État au secteur industriel: genèse de la profession d'ingénieur, 1750-1920 », *Revue française de sociologie*, 19-1, 1978, p. 39-71 ; Vincent Guigueno, « Le rivage des ingénieurs », *Le Mouvement Social*, 200, 2002, p. 147-152.

18 A. Ingold, *Négocier la ville...*, *op. cit.* ; D. Larroque, M. Margairaz et P. Zembri, *Paris et ses transports...*, *op. cit.*

avis et leur prise en compte par l'autorité publique. L'analyse de l'enquête par les commissions spécialement formées à cet effet invite à étudier plus en détail la question de la notabilité. Le terme est complexe ; nous avons néanmoins retenu une définition portée sur la visibilité, la crédibilité, et le temps d'action publique en nous inspirant du travail de Alain Guillemin[19]. Notables, car comme on le verra, les termes d'édiles, d'élite ou de bourgeois peuvent vite être insuffisants ou erronés. Le préfet faisait en effet appel à des individus qu'il jugeait représentatifs d'intérêts présents sur le territoire qu'il régissait, avec toutes les nuances à appliquer à cette liberté de jugement. Convaincre ces commissions ainsi formées nécessitait d'autres formes d'intervention pour les acteurs du débat, et il a fallu s'interroger sur les complexités des relations, des pressions locales, économiques et politiques qui pouvaient s'y appliquer.

En effet, Paris port-de-mer n'arrivait pas en terrain vierge. Traverser quatre départements, c'est traverser les échelles administratives, de la propriété privée aux arrondissements législatifs, des communes aux conseils généraux en passant par les sections des Ponts et Chaussées. Autant d'espaces de conflits anciens sur lesquels jouer, de pratiques du territoire à prendre en compte, et de rivalités à démêler. L'infrastructure de transport qui était proposée allait impacter directement deux villes d'importance, Paris et Rouen. Les intérêts particuliers des deux agglomérations ont été soulevés par d'illustres inconnus par la magie de l'enquête, mais aussi et surtout par des institutions représentatives. La question de la représentation est problématique en soi, qui plus est quand dans le panel d'acteurs auquel nous avons fait face se dressaient des structures dont les modalités électives étaient restreintes à certains milieux. Dans la capitale, l'acteur principal était la Chambre de Commerce de Paris. Notre perception de la vénérable assemblée consulaire a été totalement influencée par les travaux de Claire Lemercier, qui nous a donné des clefs de lectures importantes pour comprendre les raisons du soutien offert à Paris port-de-mer[20]. Le comportement de cette institution envers la Basse-Seine a été un liant important pour saisir la réaction rouennaise et de la Seine-inférieure, remarquablement unies dans leur refus du projet de Bouquet de la Grye. Cette union rare en Normandie se constituait d'abord autour de la municipalité de Rouen, mais également avec la Chambre de Commerce de cette ville qui avait la charge des installations portuaires. La compréhension des intérêts de la ville et du port était un préalable à la compréhension de ce que représentait l'intrusion de Paris port-de-mer à Rouen. Des notions d'histoire maritime et de nombreuses explications des intérêts concurrents sont à chercher dans le travail de Bruno Marnot sur les ports de commerce[21]. C'est dans ce cadre

19 Alain Guillemin, « Aristocrates, propriétaires et diplômés », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 42-1, 1982, p. 3360.

20 Claire Lemercier, « Devenir une institution locale : la Chambre de commerce de Paris au XIXe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 54-3-3, 2007, p. 4062.

21 B. Marnot, *Les grands ports de commerce français...*, *op. cit.*

complexe, parisien, rouennais, milieux d'ingénieurs, portuaires, de commerçants et d'industriels que se trouvait les éléments de la négociation. Les rapports de forces et les relations entre les différents acteurs étaient la conséquence d'intérêts divers et souvent divergents. Quelle était la stratégie adoptée par la Société d'Étude pour se mouvoir dans une telle nasse d'intérêts rivaux ? Quels étaient les moyens d'action de ses membres, et quels étaient les intérêts qui les avaient poussés à entreprendre une telle proposition ?

L'objet de notre étude, c'est ce canal maritime qui a provoqué l'enquête. Son tracé, ses objectifs, le rôle qu'il devait remplir était mouvant d'un acteur à l'autre. Tout d'abord, comment le canal a-t-il été pensé et perçu par les ingénieurs ? Les premières étapes de la création de la Société d'Étude sont à ce titre importantes pour comprendre les éléments de sa présentation. Cette marche progressive vers une crédibilité technique et organisationnelle nous amènera plus particulièrement à interroger les méthodes de pression employées par la Société d'Étude. L'enquête en elle-même a révélé les intérêts particuliers des deux villes de Paris et de Rouen. Comment ces intérêts se présentaient-ils, qui étaient ceux qui ont participé au débat et ont soutenu ou tenté de repousser le projet ? C'est dans cette partie que nous verrons les différentes stratégies adoptées par les partisans et les opposants au projet, et les échelles d'intervention que celles-ci leur imposaient. Enfin, l'influence de Paris à l'échelle nationale a propulsé le projet au-delà des simples régions traversées par le canal. Toucher aux modes d'approvisionnement de la capitale a été considéré comme relevant de l'intérêt national. En déplaçant le débat hors du territoire même de l'aménagement, de nouvelles questions se sont additionnées, mettant Paris port-de-mer dans un contexte plus global du fonctionnement de la France autour de sa capitale. De plus, le caractère très libre-échangiste du projet allait à l'encontre d'un processus protectionniste qui touchait la France et l'Europe dans la dernière décennie du XIXème siècle.

Partie I. Pousser l'État à la discussion : hisser le projet vers un processus légal de décision

Les aménagements de grande ampleur étaient soumis au contrôle de l'État et de la puissante administration des Travaux Publics. Leur accord était un préalable indispensable pour s'assurer de la réalisation d'un projet. C'est d'ailleurs pour cette raison que Mitchell et Balogun ont estimé que c'était le refus du Conseil Général des Ponts et Chaussées qui avait scellé le sort de Paris port-de-mer[1]. Leur étude ne prenait néanmoins en compte que le point de vue des ingénieurs du corps. Il nous paraît nécessaire de compléter cette analyse par l'étude de la forme qu'a pris la promotion du projet. Parvenir à présenter une étude devant le Conseil Général était en soi la conséquence d'un processus de construction d'une crédibilité en tant qu'interlocuteur technique et économique. Les Ponts et Chaussées étaient une administration centrale directement rattachée au ministère des Travaux Publics. Leur poids en matière de science applicative et leur occupation du terrain de l'aménagement en faisaient une structure de l'État extrêmement puissante. Le simple fait de ne pas être issu du sérail des Ponts et Chaussées compliquait une proposition d'aménagement. Paris port-de-mer cumulait les difficultés avant même toute proposition. Bouquet de la Grye n'était pas du corps, même si il participait en tant que membre à plusieurs conseils rattachés aux Ponts et Chaussées. Son projet empruntait le lit de la Seine, qui était par définition un espace public et plus particulièrement la chasse gardée des ingénieurs de la navigation de la Seine. Enfin, proposer un projet d'initiative privée pour une structure portuaire était s'attaquer à un espace de pouvoir pour les ingénieurs des Ponts[2].

Les promoteurs de Paris port-de-mer ne pouvaient ignorer ces obstacles. C'est pourquoi la Société d'Étude fut construite de manière à disposer de moyens d'actions susceptibles de contrebalancer la puissance des Ponts et Chaussées. Les ingénieurs n'étaient en effet pas les seuls à prendre les décisions. Constituée de hauts fonctionnaires ou d'individus évoluant dans les plus hautes sphères de l'État, la Société pouvait profiter de relations jusqu'aux ministères et à la Chambre des Députés. Face à la bureaucratisation et aux problèmes posés par l'industrialisation, les intérêts économiques qui trouvaient antérieurement des espaces de discussion et d'influence dans les sociétés savantes commencèrent à se structurer en groupes d'intérêt[3]. C'est ce processus qui est ici mis en avant. En effet, les promoteurs de la Société d'Étude étaient auparavant des membres de la Société des Études Coloniales et Maritimes. C'est entre autre à cette structure qu'ils ont emprunté les méthodes et les relations.

La Société d'Étude Paris port-de-mer apparaît d'abord comme une entreprise nécessitant des garanties de fiabilité et usant dans cette optique de moyens de pression divers afin d'asseoir

1 A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle...*, *op. cit.*

2 Vincent Guigueno, « Le rivage des ingénieurs », *Le Mouvement Social*, 200, 2002, p. 147152.

3 Paola Subacchi, « Organisations économiques et groupes de pression en Europe au XIXe siècle et au début du XXe siècle », *Histoire, économie et société*, 16-2, 1997, p. 155166.

sa crédibilité. Les débats entre la Société d'Étude et les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont rythmé les premières années de la Société. C'est grâce à ses contacts et à son agressivité que la Société d'Étude est parvenue à imposer le passage de son projet vers un débat public. En parvenant sur ce terrain, elle pouvait espérer être capable de contrebalancer les avis négatifs de l'administration des Ponts et Chaussées.

Chapitre I. La Société d'Étude Paris-port-de-mer, instrument de pression.

La Société d'Étude Paris port-de-mer était, en dehors de la proposition technique, l'élément fondamental qui en fait une exception par rapport aux autres projets du siècle. Ses origines et sa construction sont importantes pour comprendre le déroulé de l'enquête. C'est en effet sous son impulsion que le projet a pu avancer dans les méandres administratifs qui jalonnaient la réalisation d'un projet d'aménagement. Quelles étaient les raisons d'être principales de la Société d'Étude, quels étaient ses objectifs, et quels moyens s'est-elle fixés pour arriver à ses fins ?

La structure de la Société d'Étude s'est organisée afin d'être capable de répondre à toutes les étapes qui s'annonçaient à elle. Tout d'abord, il lui fallait être capable de répondre à la qualité technique qu'exigeait le ministère des Travaux Publics pour lui autoriser à entreprendre les travaux. En second lieu, il lui fallait disposer de fonds suffisants pour fonctionner, et donc de savoir s'attirer les faveurs des milieux d'affaire. Enfin, l'utilité publique étant décidée dans un cadre politique en bout de procédure, elle avait besoin de soutien dans les structures de notabilité de la République, depuis l'échelle communale jusqu'aux plus hautes sphères de l'État. La formation du comité est éclairante à plus d'un titre. Le projet était porté par la figure respectable d'un ingénieur réputé. Celui-ci fut entouré d'une équipe qui s'était rencontrée dans les milieux maritimes et coloniaux, dans des conditions qui restent à détailler. La volonté de ces individus et la mise en collaboration de leurs compétences et influences est une illustration de la construction d'une société dotée de capacités de pression remarquables sur le papier.

1. Bouquet de la Grye, la figure respectable de l'ingénieur

Anatole Bouquet de la Grye était un ingénieur respecté dont tous n'avaient de cesse de rappeler les illustres travaux. Né en 1827, sorti de polytechnique en 1847, Bouquet de la Grye a réalisé de nombreux relevés cartographiques autour du globe, et amélioré plusieurs instruments de navigation pour le compte de la Marine. Hydrographe de formation et astronome, il fut élu membre de l'Académie des Sciences en 1884 dans la section géographie et navigation. Henri Poincaré, cousin du Président et collègue de Bouquet de la Grye au Bureau des Longitudes, soulignait la vitalité du savant jusqu'à son décès en 1909, en particulier dans ses contributions aux travaux de la Société de Géographie[4]. Entre honneurs des pairs et sociabilités savantes, l'ingénieur a donc suivi le *cursus honorum* académique des scientifiques de son temps. Cette notabilité a cependant dépassé les seuls cercles savants. En 1876, le ministère des Travaux Publics lui confiait la mission d'évaluer le meilleur emplacement d'un bassin supplémentaire pour le port de La Rochelle en raison de ses compétences en cartographie des fonds marins[5]. Un troisième bassin à flots était nécessaire au port de la Rochelle pour faire face aux mutations du trafic maritime et Bouquet de la Grye proposa d'utiliser une rade naturellement en eaux profondes, mais distante de quelques kilomètres de la ville. L'ingénieur rallia les responsables locaux à son idée, malgré les réticences de beaucoup de rochelais à voir leur port sortir des murs. Guillaume Dayras, qui présentait face à lui un projet concurrent de bassin à La Rochelle pour le compte de la compagnie ferroviaire des Charentes, pestait ainsi de l'entraînement provoqué « *par la notoriété de l'éminent ingénieur hydrographe* »[6]. En 1878, le ministre des Travaux Publics Freycinet intégra l'extension du port de la Rochelle à son programme de financement des infrastructures de transport. Le projet fut adopté par la commission d'enquête d'utilité publique en 1879, la loi votée en 1880 et le chantier s'acheva en 1890. Cette expérience dans les travaux d'aménagement est importante à souligner dans la carrière de l'ingénieur. Elle fut en effet l'occasion pour lui de se familiariser avec le fonctionnement de l'administration des Travaux Publics, ainsi qu'aux nécessaires relations publiques locales qui accompagnaient les procédures préliminaires à la réalisation d'un grand aménagement.

Bouquet de la Grye consacra en effet la majeure partie de sa carrière à cartographier des côtes et des fonds marins, à améliorer des instruments de navigation, et ce sont ces travaux qui sont aujourd'hui retenus par les héritiers du service hydrographique de la Marine[7]. Le fait que

4 Henri Poincaré, « Notice nécrologique sur M. Bouquet de la Grye », *Annuaire du Bureau des Longitudes*, 1911.

5 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français... op.cit.*

6 C. Bertaud et T. Praud, *Le port de commerce, histoire d'une ambition maritime*, La Rochelle, CCI La Rochelle, coll.« Auni éco », 2005.

7 André Comolet-Tirman, « Quelques figures marquantes du corps des ingénieurs hydrographes »,

le ministère des Travaux Publics ait fait appel à lui pour régler les questionnements rochelais en le projetant dans le monde des aménagements amène à réfléchir au rapport ambigu des ingénieurs français avec le littoral. C'est en effet le corps des Ponts et Chaussées qui a très tôt été chargé d'organiser et d'aménager les façades maritimes du territoire. Vincent Guigueno soulignait néanmoins un certain désamour de la part d'ingénieurs de formation « *terrienne* », pour reprendre son terme, et un service maritime peu recherché au XIXème siècle comme choix de carrière[8]. La spécificité des aménagements hydrauliques mettait à mal la conception d'une science applicative universelle. En effet les situations initiales étaient compliquées par les mouvements aquatiques différents d'un lieu à l'autre. Plus que d'autres territoires, les ports et les littoraux nécessitaient des ingénieurs aménageurs un travail de concertation avec les populations riveraines, et la mise au point des aménagements était source de conflit entre un intérêt général évalué par l'administration centrale et les intérêts particuliers défendus par les institutions locales. Cette importance de la concertation combinée à l'ancrage local des ingénieurs dans un univers portuaire soumis à une pression concurrentielle importante est pour Bruno Marnot une des raisons majeures de l'absence d'une politique portuaire cohérente à l'échelle du territoire français au XIXème siècle[9]. C'est cette expérience de la concertation et du jeu entre État et intérêts locaux qu'a dû vivre Bouquet de la Grye à La Rochelle. Le projet Paris port-de-mer allait soulever des conflits d'intérêts bien plus aigus.

La proposition initiale de l'ingénieur a été présentée au ministère des Travaux Publics en 1882. Elle reprenait deux idées majeures déjà existantes : le choix de la Seine comme axe du canal et la réduction du canal à la portion entre Paris et Rouen. S'inspirant principalement du projet de Belgrand de 1855 et de la Compagnie Flachat des années 1830, l'hydrographe a d'abord avancé le dessin d'un canal sans écluses. Le tracé comportait des ponts-canaux destinés à passer par-dessus la Seine et les chemins de fer, et établissant des bassins à 16 mètres au dessus des berges du fleuve au niveau de Gennevilliers ou Saint-Denis. La dépense prévue s'élevait à 316 millions. L'ingénieur révisa son projet en 1883 afin d'en modérer le coût en y adjoignant deux barrages éclusés à Poses et à Méricourt et en réduisant la largeur au plafond à 30 mètres. Ce n'est qu'en 1886 que le projet final défendu par la Société d'Étude Paris port-de-mer fut déposé auprès du ministre[10]. Le canal projeté allait de Rouen à Clichy en coupant les boucles de la Seine à Tourville et Sartrouville. Cinq biefs en rythmaient le parcours, avec des barrages éclusés à Rouen, Poses, Méricourt, Poissy et Sartrouville. Cinq biefs en rythmaient le parcours,

Annales hydrographiques - Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, 769, 1998.

8 V. Guigueno, « Le rivage des ingénieurs »..., *op. cit.*

9 B. Marnot, *Les grands ports de commerce français*..., *op. cit.*

10 Anatole Bouquet de la Grye, *Rapport sommaire sur le projet d'un canal maritime entre Paris et la mer*, Paris, Librairie des Ponts et Chaussées, 1887.

avec des barrages éclusés à Rouen, Poses, Méricourt, Poissy et Sartrouville. Une profondeur de 6m20 était envisagée en étiage -c'est à dire en période de basses-eaux- afin de permettre aux navires de 5 mètres de tirant d'eau pouvant à l'époque remonter jusqu'à Rouen d'emprunter le canal. La dépense envisagée s'élevait à 128 millions de francs selon les estimations de la Société d'Étude. Ce prix prétendait prendre en compte le creusement du canal, la création d'un nouveau barrage et la mise en navigabilité de quatre autres, l'installation de travées mobiles sur les 28 ponts rencontrés sur le trajet, la déviation de la ligne de chemin de fer entre le Havre et Paris et l'ouverture d'un port principal et de quatre ports secondaires. La proposition technique n'avait rien de révolutionnaire, et s'appuyait sur les nombreuses études déjà réalisées dans le même objectif. Toute l'argumentation de l'originalité du projet se basait sur l'aspect pratique et simple apporté par Anatole Bouquet de la Grye. Les deux mots étaient repris à l'envi dans les brochures et les courriers de la Société d'Étude. Cette rationalité technique et économique était ainsi mise au crédit de l'ingénieur, l'imposant dans un rôle d'aménageur responsable et conscient de la complexité du chantier à venir. Le terme n'apparaissait évidemment pas, mais Bouquet de la Grye était présenté comme un professionnel agissant selon l'expression juridique du « *bon père de famille* », respectueux d'une bonne morale gestionnaire, conscient et responsable des nécessités de l'aménagement. Cette vision correspondait aux attentes du siècle envers les ingénieurs. Techniciens, organisateurs, ils étaient détenteurs d'une rationalité capable de faire sens dans le monde en profonde mutation de la révolution industrielle.

La respectabilité de son parcours académique, son expérience victorieuse en aménagement portuaire et ses réalisations savantes faisaient de Bouquet de la Grye « *le client parfait* » pour défendre une proposition technique. L'homme n'était certes pas seul à assumer le projet. Une équipe était présente, comme le montre le détail des finances de la société en 1897[11] ainsi que l'intervention ponctuelle de certains de ses collègues et comparses dans la collecte de relevés sur le terrain. Cependant, il restait seul à la signature. Il n'est pas question ici de réduire l'ingénieur à un simple rôle de vitrine promotionnelle, mais c'était une part importante de son rôle derrière laquelle se réfugiait l'argumentation des promoteurs du projet. À partir de 1884, année de son élection à l'Académie des sciences, le nom de l'ingénieur était systématiquement rehaussé de son statut de membre de l'Institut. Habitude réglementaire consacrée de rappeler l'appartenance d'un savant à une Compagnie illustre, certes, mais également occasion de donner du prestige à un document technique. Dans un rapport au conseil municipal de Paris, le conseiller Guichard estimait ainsi que la seule évocation du nom de Bouquet de la Grye

11 (AP, 2ETP44619) Descubes, *Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Jacques et de plusieurs de ses collègues ayant pour objet de déclarer d'utilité publique le projet d'un canal maritime de Paris à Rouen.*, Chambre des députés, Sixième législature, session de 1897, 1897.

méritait une « *grande confiance* » au regard de l'autorité scientifique qu'il représentait[12]. Alfred Férot, ancien chef du mouvement général des chemins de fer de l'Ouest rallié à la Société d'Étude Paris port-de-mer, déroulait les statuts de l'ingénieur avant d'insister sur la conscience patriotique de l'homme : « *M. Bouquet de la Grye, en établissant et poursuivant son projet avec une infatigable persévérance, n'a pas eu pour but la seule exécution de grands travaux ; il a recherché surtout les avantages commerciaux que le Canal maritime de Paris à Rouen procurera à la France (...)* »[13]. On retrouve ici les notions d'intérêt général et de désintéressement chers aux corps de l'État. Ce respect envers le souverain au sens large semblait cependant faire partie de la personnalité de Bouquet de la Grye, au-delà de l'intérêt argumentatif qu'il représentait pour les promoteurs du projet. Son collègue Henri Poincaré résumait ce trait à un « *respect de la consigne* » que l'ingénieur aurait puisé dans la tradition familiale et l'éducation militaire, sacrifiant tout au principe d'autorité. « *C'est assez dire que l'évolution récente de la démocratie lui a causé bien des surprises, (...) mais en blâmant les hommes, il ne marchandait pas son respect au gouvernement, regardé comme le représentant de l'autorité, comme la source de la consigne* »[14]. La description du fonctionnement interne du conseil général des Ponts et Chaussées donne à ce conservatisme politique un éclairage indirect en expliquant les modes de décision des ingénieurs[15]. Rejetant le vote qui impliquait l'erreur et invalidait l'universalité de la science, les ingénieurs du corps préféraient la décision par consensus.

La présentation du projet Paris port-de-mer par Bouquet de la Grye répondait à cette nécessité de construction consensuelle que Frédéric Graber appelle le « *projet régulier* ». Face à la diversité des projets pour lier Paris à la mer, l'ingénieur a ainsi présenté sa proposition comme étant la plus rationnelle, la seule valable, et la plus nécessaire. Dans cette régularisation du processus de validation des projets, l'ingénieur devenait une figure fondamentale, en opposition au faiseur de projet inconstant du XVIIIème siècle dont les intentions étaient souvent mises en doute[16]. Le projet en tant qu'action collective nécessitait d'être présenté de manière à convaincre ceux qui disposaient du pouvoir de décision. Comme nous l'avons fait remarquer, l'ingénieur n'était pas seul dans sa démarche. L'ascension de la carrière scientifique était également un travail social, qui impliquait la participation aux structures traditionnelles de

12 (AP, D2S41), Guichard, *Rapport présenté par M. Guichard, au nom de la 6e Commission (Eau et Egouts), sur divers projets adressés au Conseil municipal de Paris et relatifs à l'établissement d'un port maritime*, Paris, Conseil municipal de Paris, 1887.

13 (AP, D2S41), Alfred Férot, *Paris Port de Mer, Evaluation du trafic*, Paris, Dunod, 1888.

14 H. Poincaré, « Notice nécrologique sur M. Bouquet de la Grye »..., *op. cit.*

15 Frédéric Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 58-3-3, 1 septembre 2011, p. 733.

16 (AP, D2S41), Conférence faite le 11 novembre 1887, à la mairie de la rue drouot, devant les membres de la Ligue des Contribuables, par M. Bouquet de la Grye, membre de l'institut, 1887.

partage des connaissances scientifiques et relationnelles. Le Comité des Travaux Historiques et Scientifiques (CTHS) recense la participation de Bouquet de la Grye à l'Académie des Sciences, au CTHS lui-même, et à la Société de Géographie (dont il a été le président en 1896). Ces lieux de socialisation savante ne sont néanmoins pas les seuls où l'ingénieur émargeait. Le registre de l'enquête d'utilité publique ouverte pour le projet de La Rochelle comportait une note de la Société des Études Coloniales et Maritimes qui défendait ardemment le projet de l'ingénieur.

2. Un projet mû par des intérêts maritimes

La Société des Études Coloniales et Maritimes avait été créée en 1876 dans le but de « *reconnaître et faire réaliser par sa propagande les meilleures conditions pour la prospérité et le développement des Colonies de la France et de son commerce maritime* »[17]. Son fonctionnement était similaire à celui des sociétés savantes, voire plus précisément des sociétés de géographie. Charles-Robert Ageron identifiait l'attrait du public envers les explorations et les découvertes géographiques comme étant une des sources des appétits coloniaux[18]. Les membres présentaient ainsi régulièrement leurs études sur des sujets divers, situation politique et économique dans les colonies, innovations techniques, carnets de voyages, et diffusaient les résultats de leurs discussions à l'aide d'un bulletin puis d'une revue édités jusqu'en 1938. Le bureau élu pour l'année 1885 présidé par le Vice-Amiral Thomasset donne un aperçu de la structure sociale qui gravitait dans les réunions de la société[19]. Sur les cinquante-neuf hommes, nous pouvons compter neuf officiers de la Marine militaire, sept fonctionnaires du ministère de la Marine, trois députés des colonies, deux sénateurs, trois ingénieurs, cinq journalistes, dix propriétaires, armateurs, et industriels. A ceux-ci s'ajoutaient quelques consuls, gouverneurs coloniaux, et autres fonctionnaires du Ministère des Affaires étrangères, du ministère des Finances. Des noms célèbres y figurent. Outre la présence de Félix Faure, de Charles de Freycinet et de Ferdinand de Lesseps dans le comité de patronage, il est à noter la présence de Godin de Lepinay, qui a entre autres tracé le plan du canal de Panama, de Paul Deschanel, alors noté comme étant rédacteur au Journal des Débats, de Gustave Eiffel (« *ingénieur-constructeur* »), et Joseph Reinach, qui s'est illustré quelques années plus tard par son combat en faveur de Dreyfus. Enfin, à un poste de conseiller, Anatole Bouquet de la Grye. La Société des Études Coloniales et Maritimes rassemblait donc des serviteurs de l'État, des négociants et des marins, intéressés professionnellement ou politiquement par les sujets discutés. Une élite susceptible de réaliser efficacement la propagande demandée par les statuts de la société ? Les

17 *Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes*, Année 1, n°1, Paris, 1876.
18 Charles Robert Ageron, *France coloniale ou parti colonial?*, Presses universitaires de France, 1978.
19 *Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes*, Année 20, n°149, Paris, 1895.

buts de ce groupe invitent naturellement à faire référence au Parti Colonial, créé par Eugène Etienne et Auguste d'Arenberg dans les années 1890. De fait, la Société des Études Coloniales et Maritimes faisait partie des différentes structures regroupant les « *coloniaux métropolitains* » que célébrait le secrétaire de la Ligue Coloniale en 1907[20]. C'était également une des structures existant antérieurement aux initiatives des années 1890-1900, avec la Société de Géographie et la Société de Géographie Commerciale.

En 1882, la Société des Études Coloniales et Maritimes faisait parvenir une lettre-prospectus à la Chambre de Commerce de Paris, annonçant la publication par un de ses membres du « *Résumé d'une étude sur la création d'un port de mer à Paris* »[21]. Signé par Rautlin de la Roy, membre du conseil de la société, le document présentait le projet technique et mettait en valeur les arguments commerciaux de Paris comme place de commerce mondiale et du canal comme atout pour le camp retranché de la ville, ainsi que l'aspect pratique et économique du projet de l'ingénieur. D'après lui, la Société des Études Coloniales et Maritimes « *se [préoccupait], depuis longtemps, de la création d'un port de mer à Paris* », et estimait urgent d'obtenir le soutien du Conseil municipal et des députés de la capitale. Une note au crayon probablement rédigée par un membre de la Chambre de Commerce rajoutait qu'une « *société se [constituait] pour la construction de Paris port-de-mer* », ce qui se concrétisait trois ans plus tard. Le 15 septembre 1885 étaient adoptés les statuts de la Société d'Étude Paris port-de-mer, sous le patronage de l'amiral Jauréguiberry et la présidence du vice-amiral Thomasset.

Jean Bernard Jauréguiberry (1815-1887) avait été deux fois ministre de la Marine et des Colonies, en 1879-1880 et 1882-1883, dans les deux premiers gouvernements Charles de Freycinet. Il avait nommé pendant son premier mandat René Edmond Thomasset (1817-1907) vice-président du conseil d'amirauté, une instance consultative du ministère[22]. Le vice-amiral s'était illustré en 1870 pendant le siège de Paris. La Marine avait été mobilisée pour la défense de certains forts et de la Seine et une flottille de canonnières avait été placée sous le commandement de Thomasset, ce que rappelait le rédacteur de la Croix lors de sa mort en 1907[23]. Bouquet de la Grye et Thomasset n'étaient pas seul à diriger la société. Charles le Myre de Vilers (1833-1918) avait participé au siège de Paris avec Thomasset, et était devenu gouverneur de Cochinchine entre 1879 et 1882. Adolphe Godin de Lepinay (1821-1898), fils de marin, ingénieur des Ponts et Chaussées, avait fait une proposition de tracé pour le canal de Panama rejetée par Lesseps et

20 C. M. Andrew et A. S. Kanya-Forstner, « The French "Colonial Party": Its Composition, Aims and Influence, 1885-1914 », *The Historical Journal*, 14-1, 1 mars 1971, p. 99128.

21 (AP, 2ETP44618) Rautlin de la Roy (de), *Résumé d'une étude sur la création d'un port de mer à Paris*, Société des Études Coloniales et Maritimes., Paris, 1882.

22 Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, 2002.

23 « Souvenirs du siège de Paris », *La Croix*, 7803, 22 janvier 1907, p. 1.

reprise par les Américains. Le baron Paul de Cambourg (1841-1923), propriétaire à Mayotte, avait rédigé de nombreux textes à la suite de ses voyages dans les colonies. Jules Chapon avait commencé sa carrière à Bordeaux et prit la tête du journal *La Gironde*, dont il avait poussé le développement vers les informations maritimes[24]. Il avait ensuite rejoint Paris pour y créer une agence de presse télégraphique. Gauthier-Villars (1830-1898) avait fait polytechnique (X 1848) et avait commencé sa carrière comme ingénieur des Télégraphes[25]. Il racheta en 1864 l'imprimerie Mallet-Bachelier et en fit une des plus importantes maisons d'édition scientifique de Paris. Enfin, le vice-président, Hyppolite Gomot (1838-1927) était un avocat de formation, député du Puy-de-Dôme de 1881 à 1889 puis sénateur de 1891 à 1920 sous l'étiquette de l'Union Républicaine. Ministre de l'Agriculture entre novembre 1885 et janvier 1886, il était réputé s'intéresser aux questions coloniales[26].

La Société d'Étude Paris port-de-mer disposait d'un noyau fortement ancré dans l'environnement de l'Hôtel de la Marine. On peut supposer que les premières rencontres entre Thomasset et Bouquet de la Grye ont eu lieu dans le cadre militaire, avant de les réunir au sein de la Société des Études Coloniales et Maritimes. Les ingénieurs hydrographes ayant été mis à contribution par la Marine pour s'occuper des forts pendant le siège de Paris, il est même possible que la rencontre se soit faite sur un champ de bataille[27]. Quelles sont les raisons de leur association ? Camaraderie militaire, proximités de vues politiques, respect professionnel, convergence d'intérêts, ou des raisons plus personnelles ? S'il est difficile de trancher entre ces hypothèses, ils étaient souvent en relation à partir de 1885, partageant des sièges aux bureaux des deux sociétés parisiennes séparés de seulement 500 mètres à vol d'oiseau[28]. Thomasset, Bouquet de la Grye, Le Myre de Vilers, Godin de Lepinay et le baron de Cambourg faisaient partie du bureau de la Société des Études Coloniales et Maritimes en 1885. C'est donc dans ce cadre de sociabilité parisienne et coloniale que l'idée de monter une compagnie est née. Le comité ne représentait néanmoins pas l'ensemble de la Société d'Étude. Rautlin de la Roy qui était ingénieur de formation tentait par exemple de relever en avril 1889 des mesures de

24 Michael Palmer, « Plumes à louer, combats à mener, carrière à faire : les journalistes en République, à travers leurs associations et les campagnes électorales (1880-1914) », *Le Temps des médias*, n° 7-2, 1 septembre 2006, p. 3547.

25 *Historique de l'imprimerie Gauthier-Villars de 1864 à 1964 - Plaquette du Centenaire*, Gauthier-Villars., Paris, 1964.

26 Adolphe Robert et Gaston Cougny, *Dictionnaire des Parlementaires français de 1789 à 1889*, Paris, Dourloton, 1889 ; Jean Jolly, *Dictionnaire des Parlementaires français de 1889 à 1940*, Paris, PUF, 1960.

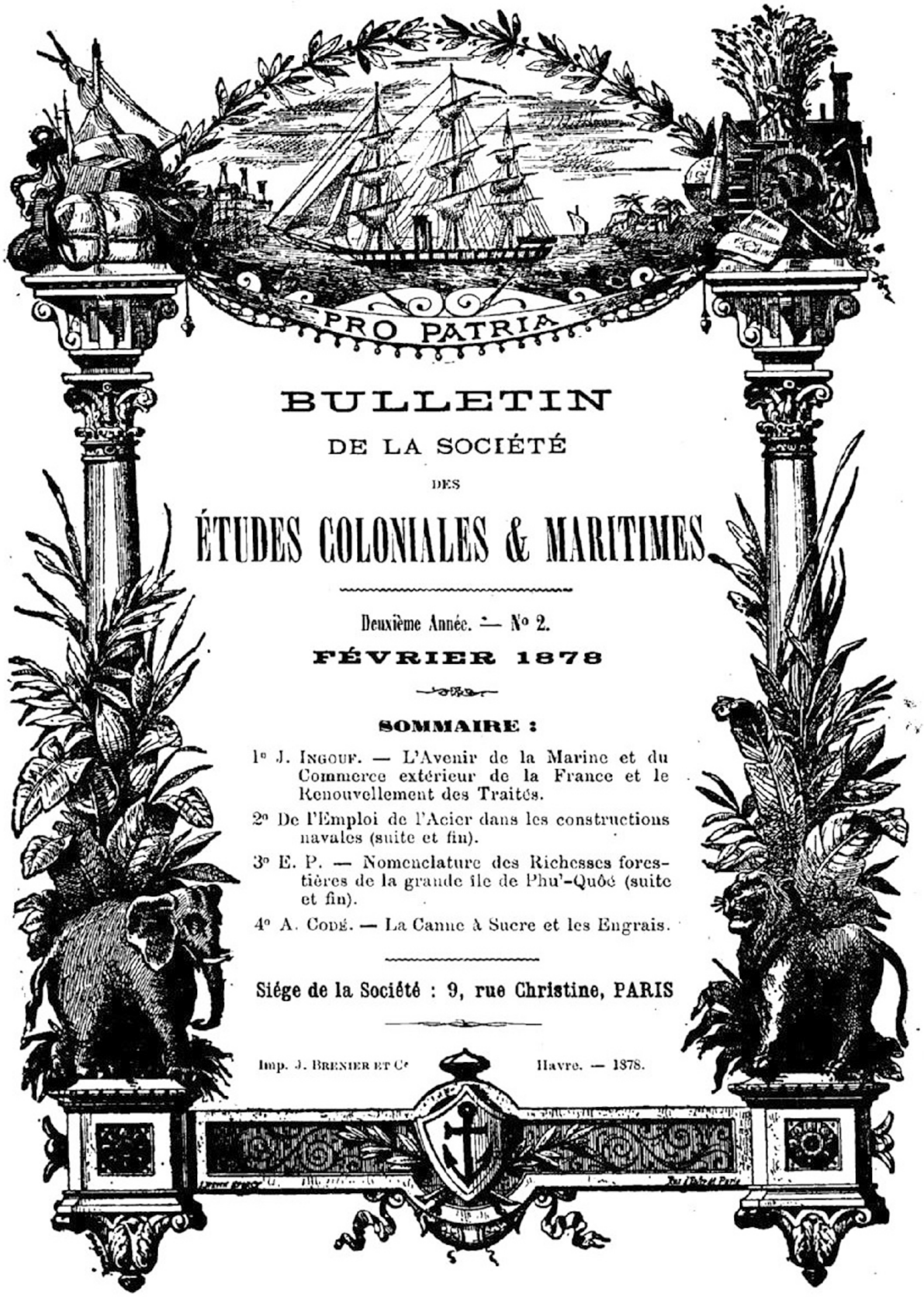
27 Camille-Adalbert-Marie Clément La Roncière-Le Noury, *La marine au siège de Paris : guerre 1870-71 (3e édition) / par le vice-amiral Bon de La Roncière-Le Noury d'après les documents officiels*, E. Plon (Paris), 1874.

28 En 1885, la Société des Études Coloniales et Maritimes était sise au 18 rue Daunou, et la Société d'Étude Paris port-de-mer au 20 de la rue Sourdière. On notera au passage le voisinage de l'Hôtel de la Marine dans ce quartier.

profondeur et de débit à l'écluse de Bougival pour le compte de la société. D'autre part, le capital de la société était de 300 000 francs, partagé en 60 parts de 5000 francs détenues par 45 fondateurs, et Thomasset revendiquait en 1890 une potentielle souscription de 70 millions de francs[29]. Le comité de Paris port-de-mer doit donc être envisagé comme ayant été constitué selon le volontariat et les compétences de chacun de ses membres, et non forcément comme étant représentatif des contributeurs financiers. Thomasset était un militaire apparemment populaire à Paris. Bouquet de la Grye et Godin de Lepinay était très reconnus pour leurs travaux d'ingénieurs. Le Myre de Vilers et Cambourg étaient des personnalités reconnues du milieu colonial et au carnet d'adresse probablement bien rempli, tandis que Gomot pouvait être un relais important auprès du monde politique, républicain en particulier. Gauthier-Villars et Chapon avaient enfin des moyens de communication importants à leur disposition. Popularité, technique, entregent et communication : à l'instar de son initiatrice coloniale et maritime, la Société d'Étude Paris port-de-mer était constituée en groupe de pression capable par sa propagande de défendre ses propositions auprès du public et des autorités administratives. Les membres du comité de direction, âgés d'une cinquantaine à une soixantaine d'années, jouissaient d'un certain dynamisme et de marges financières de manœuvre tout en disposant de solides expériences les légitimant dans leurs domaines respectifs.

Cette spécialisation et ce potentiel d'action nous ramènent aux origines de la Société d'Étude. Rien de particulier ne prédisposait ce groupe d'hommes à s'associer pour proposer un grand projet d'aménagement. Le seul lien tangible qui les regroupait était à chercher dans leur intérêt pour la marine marchande. Pourquoi sinon un propriétaire de terres à Mayotte se serait-il associé à un administrateur de presse parisien ? Ce sont des intérêts communs autour de la marine et du commerce en dépendant qui semblent avoir fédérés ces hommes, renforçant l'importance de la Société des Études Coloniales et Maritimes dans la constitution du groupe. En effet, le Bulletin de la société traitait majoritairement de questions ayant trait au commerce, à la production coloniale et aux activités maritimes. Le sommaire du numéro de février 1878 peut servir d'illustration, car les sujets qui y étaient traités correspondent globalement à la production de la société dans les années qui suivirent. Il y était édité un texte programmatique sur « *L'Avenir de la Marine et du Commerce extérieur de la France et le Renouvellement des Traités* » portant sur l'organisation des capitaux et du cadre juridique de la marine, suivi d'une description technique sur « l*'Emploi de l'Acier dans les constructions navales* », ainsi

29 (AP, D2S41), *Paris Port de Mer, projet de Mr Bouquet de la Grye, Membre de l'Institut, ingénieur hydrographe de la marine*, Société d'Étude Paris Port de Mer, 1890.
(AP, D2S41) René Edmond Thomasset, « Lettre-type », 1890.
(AP, 2ETP44619) René Edmond Thomasset, « Lettre à messieurs les présidents et messieurs les membres des Chambres de Commerce », 1890.



PRO PATRIA

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ

DES

ÉTUDES COLONIALES & MARITIMES

Deuxième Année. — N° 2.

FÉVRIER 1878

SOMMAIRE :

1° J. Ingouf. — L'Avenir de la Marine et du Commerce extérieur de la France et le Renouvellement des Traités.

2° De l'Emploi de l'Acier dans les constructions navales (suite et fin).

3° E. P. — Nomenclature des Richesses forestières de la grande île de Phu'-Quôc (suite et fin).

4° A. Codé. — La Canne à Sucre et les Engrais.

Siége de la Société : 9, rue Christine, PARIS

Imp. J. Brenier et Cie Havre. — 1878.

Image 1: Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes
Année 1, n°2, Le Havre, 1878

qu'une « *Nomenclature des Richesses forestières de la grande île de Phu'-Quôé* » suivie d'un extrait de rapport adressé au conseil général de la Martinique portant sur « *La Canne à Sucre et les Engrais* ». Le choix de la composition de la couverture est d'autant plus révélateur des priorités que s'étaient fixés les membres de la société. Dans le médaillon supérieur, un trois-mâts à vapeur relie la colonie avec ses palmiers et cahutes à la métropole et ses industries, surplombant la devise de la société : « *Pro Patria* ». Les deux colonnes latérales, ornées d'un lion et d'un éléphant devant des plantes exotiques, soutiennent à droite des machines agricoles et ce qui semble être de la canne à sucre ou du blé, à gauche des caisses et des ballots posés devant une mâture et une ancre. On retrouve l'ancre marine en bas de la composition sur un écu. Le positionnement de la société était donc clair. La marine marchande et le commerce qu'elle permettait était la source de la prospérité des colonies, et devait être un élément de la richesse de la France. Le texte du lieutenant de vaisseau Ingouf, présent dans ce numéro du Bulletin, déplorait à ce sujet le manque d'intérêt porté par les capitalistes français envers les affaires maritimes : *« Paris, ce grand marché de la finance, donne large et généreuse hospitalité aux combinaisons les plus hasardées ; mais étranger aux choses de la mer, il refuse son concours à nos armateurs, réduits à trouver, parmi leurs parents et leurs capitaines, les moyens qui leur font défaut »*[30]. La France, malgré ses centaines de kilomètres de littoraux, n'a en effet jamais vraiment été une terre maritime, privilégiant une stratégie continentale. Une politique maritime volontariste impliquait un engagement humain, financier et organisationnel important, qui n'a jamais fait partie des orientations stratégiques de l'État[31]. La responsabilité était attribuée à Paris, où se concentrait l'essentiel des capitaux et des capacités décisionnelles. L'éloignement géographique de la capitale aurait ainsi entraîné l'éloignement des investissements ? Les promoteurs de Paris port-de-mer en étaient convaincus, appelant de leurs vœux le rapprochement des intérêts maritimes au cœur de la capitale. Bouquet de la Grye estimait ainsi que « *faire des Français une nation essentiellement maritime, ayant le désir de s'épandre au dehors, n'est possible que si l'impulsion vient du centre, comme elle vient ailleurs de Londres, d'Amsterdam ou de Lisbonne* »[32]. Thomasset faisait parvenir aux présidents des Chambres de Commerce une lettre où il estimait que « *l'arrivée de navires à Paris donnera à ses habitants (et les Parisiens sont, pour la plupart, nés en province) le goût des voyages, le désir de visiter nos colonies et d'y créer des relations* »[33]. Cet argument trouvait un écho favorable à Paris, par exemple auprès

30 *Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes*, Année 2, n°2, Paris, 1878.

31 Jean Meyer, « Des liens de causalité en Histoire : politiques maritimes et société », *Revue Historique*, 302-2 (614), 2000, p. 445465.

32 AP, (D2S41), Conférence faite le 11 novembre 1887… *op.cit.*

33 (AP, 2ETP44619), R.E. Thomasset, « Lettre à messieurs les présidents et messieurs les membres des Chambres de Commerce »..., *op. cit.*

du conseiller municipal Guichard, qui s'exclamait que « *la Capitale, devenue port de mer, aurait certainement d'autres besoins et d'autres aspirations. Elle deviendrait plus sérieuse si ses habitants avaient le contact plus fréquent de commerçants sérieux eux-mêmes, et si les Parisiens, devenus voyageurs, rentraient au bercail, après avoir beaucoup vu et beaucoup retenu* »[34]. Paris était-elle donc si peu consciente de l'impérieuse nécessité de protéger les intérêts de sa marine marchande, seule garante de son rayonnement mondial ? S'il est encore aujourd'hui de bon ton de s'inquiéter des carences en matière d'échanges commerciaux et d'en appeler à une incompétence chronique de la France à s'imposer parmi les premiers acteurs mondiaux du domaine, il n'est pas prouvé que cette situation soit franchement problématique. A écouter les tenants des intérêts maritimes, la France souffre d'une crise portuaire et commerciale depuis deux siècles ininterrompus, et la fermeture de Petroplus à Rouen serait presque une conséquence de la défaite de Trafalgar. Si nous ne prêtons pas d'importance à la pertinence des analyses apeurées, ces craintes sont néanmoins à prendre en compte pour comprendre les motivations des promoteurs de Paris port-de-mer. C'est en effet forts de ces arguments que les hommes de la Société des Études Coloniales et Maritimes et de la Société d'Étude Paris port-de-mer se sont associés avec l'espoir de convaincre l'État de l'importance de ce problème qu'ils estimaient avoir identifié.

3. *Une initiative privée de la part de serviteurs de l'État*

Cette entreprise de conviction était on l'a vu portée par des individus déjà bien implantés à Paris dans les milieux ministériels, en particulier le ministère de la Marine et des Colonies, ainsi que le ministère des Travaux Publics. C'est forts de ces expériences que se sont présentés les promoteurs de Paris port-de-mer. Mais quelle était la nature de leur lien avec l'État ? Il est une chose de travailler dans un cadre, et une autre que d'y être influent. Qui plus est, les projets d'aménagements étaient un domaine souvent revendiqué par le pouvoir régalien, en particulier à Paris. Le canal de l'Ourcq était une initiative de Napoléon, la transformation haussmannienne était revendiquée par son impérial neveu. Le port du Havre était initialement une fondation royale. La capitale était la vitrine de l'État et du souverain et la mise en scène du pouvoir politique est lisible dans les strates de sa construction. La monumentalité n'est que très rarement le fait de l'initiative privée. Or, le projet de faire de Paris un port maritime impliquait à l'instar d'un chantier comme le canal de Suez d'effectuer des travaux d'une grande ampleur susceptibles de modifier le visage de la ville. Les précédents projets avaient été souvent

34 (AP, D2S41), Guichard, *Rapport présenté par M. Guichard, au nom de la 6e Commission (Eau et Egouts)...*, *op. cit.*

soutenus par le pouvoir souverain. Claude Passemant était proche de la cour du Roi et attira l'attention du gouvernement, et Charles X se montra favorable aux projets de Berigny et de la Compagnie Flachat dans les années 1820. L'entreprise de l'aménagement nécessitait plus ou moins implicitement l'assentiment de l'État.

Sous la plume de Thomasset, la Société d'Étude Paris port-de-mer faisait donc la demande en concession le 6 octobre 1886 auprès du ministre des Travaux Publics Baïhaut :

> « La concession serait faite pour une durée de 99 ans, sans subvention ni garantie d'intérêt. La Société demande seulement à l'État la jouissance pendant la durée de sa concession, de la partie du lit de la Seine mise à sec par suite des travaux, ainsi que des surfaces du domaine de l'État nécessaires à la construction et l'exploitation du canal.» [35]

Le fait de ne demander aucun soutien financier de la part de l'État était un point important de l'argumentation de la Société d'Étude. Cette indépendance servait à soutenir la conviction des promoteurs du projet de la pertinence économique et du potentiel rémunérateur de l'entreprise. Cela avait également pour intérêt de justifier les demandes supplémentaires d'abandon de prérogatives de l'État au profit de la Société. En effet, outre les droits d'utilisation du canal, les navires auraient eu à payer un droit de quai pour l'utilisation des appontements ou des ports. La Société défendait en effet que *« cet abandon n'est (...) que la rémunération exacte du service rendu, puisque l'État n'intervient aucunement dans les dépenses de la construction du canal et de ses accessoires »*[36]. La question des taxes portuaires faisait partie intégrante des questionnements du monde maritime depuis le début du siècle. Les Chambres de Commerce souhaitaient un fonctionnement décentralisé des ports. La Chambre de Bordeaux faisait en 1884 une déclaration allant dans ce sens, tandis que Félix Faure et Jules Siegfried demandaient des mesures similaires en 1886 pour le port du Havre. Un député de Nantes reprit cet argumentaire en 1888[37]. Des études ont été réalisées dans cette période par Jean-Baptiste Pastoureau-Labesse et Clément Colson, qui chacun de leur côté vantaient les mérites des méthodes britanniques d'attribution des taxes de la navigation, donnant aux structures portuaires une plus grande latitude dans le choix de leur stratégie commerciale. Le droit de quai s'appliquait en France à tous les navires par tonneau de jauge, à raison de 0,50 franc pour les cargaisons européennes ou méditerranéennes et 1 franc pour les autres pays, ce qui aurait représenté un apport financier non

35 (AP, 3SSQ), A. Bouquet de la Grye, *Rapport sommaire sur le projet d'un canal maritime entre Paris et la mer...*, *op. cit.*

36 (AP, D2S41), *Mémoire en réponse aux questions posées par le ministre des travaux publics*, Société d'Étude Paris port-de-mer., Paris, 1888.

37 B. Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXème siècle (1815-1914)...*, *op. cit.*

négligeable, la Société souhaitant ouvrir la navigation de la Seine à des navires pouvant jauger 1000 tonneaux. Nous pouvons également repérer dans cette revendication la culture maritime des promoteurs de la Société, reprenant un argument contemporain des autorités portuaires en leur nom.

En plus du droit de quai, la Société comptait sur un tarif maximum de 3,25 francs par tonneau de jauge à appliquer aux navires empruntant le canal à l'aller et au retour. Alfred Férot estimait que le mouvement effectif du port maritime de Paris serait de 2 250 000 tonneaux dès la première année, pour augmenter jusqu'à cinq millions à la cinquième année. Le chiffre initial était obtenu en évaluant le trafic de la Seine, et en y adjoignant les parts qui pourraient être captées sur les ports de la mer du Nord, l'accroissement global des échanges dus à l'ouverture du canal et à l'industrialisation qui devait suivre. Férot estimait que la croissance du port serait ensuite constante à raison de 5 % par an, aboutissant à 8 230 000 tonneaux. Il avait cependant *« la certitude d'être demeuré en dessous de la vérité »*[38]. Alfred Férot était un transfuge des chemins de fer de l'Ouest. Ancien chef du mouvement général de cette compagnie, il avait également été élu conseiller municipal à Paris en 1871, et publiait très probablement avec le soutien de la Société d'Étude[39]. Comment évaluer la pertinence de ces chiffres ? Prenons-les pour l'instant comme les objectifs des promoteurs, et donc comme des arguments commerciaux. Dans sa réponse aux ingénieurs de la navigation de la Seine[40], Bouquet de la Grye estimait les dépenses courantes d'entretien et d'exploitation à 2 500 000 francs par an. En prenant l'amortissement et les intérêts du capital initial, il portait la dépense annuelle à 9 250 000 francs. Il envisageait un trafic à peu près similaire à celui de Férot, à 2 520 000 tonneaux pour la première année, ce qui donnait une recette de 8 190 000 francs. A cela, il ajoutait le droit de quai à hauteur de 1 050 000 francs (en prenant le cabotage pour un tiers du trafic). Le total obtenu était de 9 240 000 francs. Il notait omettre dans les revenus annuels les droits d'emplacement sur les terrains de la Société, la location des terrains émergés et le bénéfice provenant de l'utilisation des chutes d'eau, afin de justifier l'écart de 10 000 francs entre dépenses et recettes. En présentant ce budget raisonnable, puisque équilibré, et en le mettant en relief avec les estimations de Férot, la Société d'Étude se donnait une légitimité commerciale. Selon les estimations de Férot, la Société aurait vu son chiffre d'affaire cinq ans après la mise en service atteindre au minimum 18 575 000 de francs, dégageant ainsi un bénéfice de 9 325 000 francs pour un trafic de cinq millions de

38 (AP, D2S41), A. Férot, *Paris Port de Mer, Evaluation du trafic…, op. cit.*

39 La maison d'édition est la même que les publications de la Société de l'époque, et ses références admiratives incessantes à Bouquet de la Grye le trahissent quelque peu. De plus, ses chiffres sont repris dans les argumentaires de la Société.

40 (AP, D2S41), Anatole Bouquet de la Grye et René Edmond Thomasset, *État de la question par M. le vice-amiral Thomasset et réponse aux critiques formulées dans le rapport des ingénieurs de la navigation de la Seine par M. Bouquet de la Grye*, Paris, Société d'Étude Paris-port-de-mer, 1888.

tonneaux. Forts de cette conclusion astronomique, les promoteurs du canal promettaient même un abaissement du tarif en fonction de l'augmentation du trafic.

Ces promesses de grands profits semblent avoir suscité l'intérêt. Un des ministres des Travaux Publics avait demandé à la Société d'Étude de trouver 30 millions de francs avant la mise aux enquêtes. Thomasset revendiquait ainsi fièrement une liste de souscription de 70 millions de francs complétée en deux mois *« sans réclame et sans frais »*, et prétendait de plus avoir dû refuser 25 millions[41]. Les contributeurs avaient été démarchés par les quarante-cinq fondateurs de la Société. La Société d'Étude se défendait de tout esprit de spéculation en mettant en avant le fait qu'elle n'était composée que d'anciens hauts-fonctionnaires et non de *« financiers »*[42]. Ces quelques hommes auraient ainsi fait jouer leurs relations auprès de *« personnalités les plus autorisées de l'industrie et du commerce »*[43] et recueilli 300 signatures pour la souscription. La manœuvre était habile ; elle démontrait l'étendue des relations de la Société d'Étude tout en insistant sur les origines professionnelles étatiques de ses membres. Simple argument publicitaire ? Le projet était souvent présenté comme un objectif patriotique, un avantage pour la Nation toute entière, comme une illustration du sérieux des sentiments de ses promoteurs. Cette façon de présenter les choses faisait partie des éléments de la régularisation des projets[44]. Bouquet de la Grye offrait par sa stature la rationalité scientifique. Les hauts-fonctionnaires fondateurs donnaient une légitimité en tant qu'habitués des règlements et du fonctionnement des services centraux de l'État. Thomasset forçait le trait devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1888 en déclarant que la Société d'Étude *« était prête à s'effacer devant le Gouvernement, si l'État veut bien prendre l'affaire en mains et en poursuivre la réalisation »*[45]. La réalisation du projet était d'une telle impérieuse nécessité que si l'État ne s'en chargeait pas, la Société d'Étude prendrait le risque de s'y atteler seule. L'intérêt général qu'ils défendaient paraissait ainsi être la conséquence de l'obéissance à la souveraineté de la Nation, d'une logique de la hiérarchie où les élites de l'État avaient une responsabilité primordiale. Or, l'administration chargée de l'évaluation de la pertinence des travaux publics estima qu'il n'y avait pas lieu de prendre le projet en considération. Ce fut l'occasion pour la Société de démontrer sa capacité à faire pression sur les instances de l'État.

41 (AP, D2S41), R.E. Thomasset, « Lettre-type »..., *op. cit.*

42 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer: avis du conseil général des Ponts et Chaussées*, Ministère des travaux Publics, conseil général des Ponts et Chaussées, 1888.

43 (AP, D2S41), *Paris Port de Mer, projet de Mr Bouquet de la Grye*..., *op. cit.*

44 F. Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) »..., *op. cit.*

45 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

Chapitre II. Les deux temps de la mise à l'enquête, de l'avis des ingénieurs au choix législatif

L'avancée du projet de la Société d'Étude Paris port-de-mer dépendait des temporalités de différentes institutions de l'État. D'une part la question était discutée dans les administrations centrales du ministère des Travaux Publics, qui étaient directement concernées en raison de leurs périmètres d'action. D'autre part, la procédure de la définition de l'utilité publique était soumise à l'adoption d'une loi, plaçant les députés en première ligne dans la hiérarchie de la prise de décision. Ainsi se construisait une différence fondamentale entre une administration rythmée par le temps des carrières individuelles et un corps législatif pressé par des échéances dépendantes de la consultation nationale.

La demande en concession avait été déposée en octobre 1886. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées reçut un dossier de la Société d'Étude mais estima en janvier 1887 avec l'inspecteur général Delocre qu'il était insuffisant pour être considéré comme un avant-projet en bonne et due forme, remettant ainsi sa décision à plus tard[46]. La Seine était divisée en sections le long du cours du fleuve, chacune étant assignée à un ingénieur en chef de la navigation issu du corps des Ponts et Chaussées. Il a donc été fait appel à ces ingénieurs locaux le 24 octobre 1887 pour émettre un avis sur un projet qui les concernait directement. Pendant le temps du traitement de la question par les ingénieurs, la Chambre des députés examinait le 24 février 1888 une proposition d'Adrien Achard, député radical de la Seine[47]. Avec quarante-cinq autres de ses collègues, il invitait le gouvernement à mettre à l'enquête le projet de la Société d'Étude Paris

46 A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle...*, *op. cit.*

47 (AP, D2S41), *Proposition de résolution concernant le canal de Paris à la Mer déposée par 46 députés. Annexe au PV du 24 février 1888*, Chambre des députés, Quatrième législature, session de 1888, 1888.

port-de-mer. Une commission d'initiative parlementaire fut formée pour étudier la question. Le rapporteur de la commission n'était autre que Hyppolite Gomot, député du Puy-de-Dôme, qui allait devenir vice-président de la Société d'Étude après sa défaite aux élections législatives de 1889. Le 21 juin, un rapport sommaire dithyrambique était communiqué à la Chambre, appelant à une enquête publique dès que possible[48]. Le gouvernement prenait « *en considération* » la remarque le 11 juillet[49]. Les ingénieurs en chef rendirent leur rapport le 2 août 1888[50]. Le texte était une violente critique, repoussant points par points le projet dans le fond de ses objectifs et dans la forme de sa proposition. En réponse, la Société d'Étude étoffait sa présentation du projet tout en réfutant les critiques. Un rapport de l'inspecteur général Fargues présenté le 25 octobre 1888 au Conseil Général maintenait la position émise par les ingénieurs de la navigation de la Seine. Malgré l'avis négatif de la part du rapporteur, le ministre des Travaux Publics Deluns-Montaud poussa le Conseil à auditionner le 8 novembre Thomasset, Bouquet de la Grye et Alcide Poirrier, président de la Chambre de Commerce de Paris. Le Conseil Général ne fut pas convaincu, et donna un avis négatif à la mise à l'enquête le 27 décembre 1888[51]. Malgré le refus de l'illustre institution, la commission parlementaire, toujours en activité, rendait le 9 juillet 1889 son rapport final, critiquant les positions jugées conservatrices des ingénieurs.

C'est durant la cinquième législature entamée en septembre 1889 que l'enquête d'utilité publique fut lancée. Le 4 mars 1890, une nouvelle proposition de résolution était présentée à la Chambre par le député de la Seine Édouard Jacques, entouré de soixante-dix de ses collègues. Le jeu parlementaire reprenait, et une commission d'initiative parlementaire était à nouveau formée. Celle-ci présentait le 20 mars ses conclusions favorables et appelait le gouvernement à la mise à l'enquête[52]. Le 29 mars, le Sénat adoptait également une résolution dans ce sens. Yves Guyot était ministre des Travaux Publics depuis le 22 février 1888, et Charles de Freycinet était président du Conseil depuis le 17 mars 1890. Le 26 août, Yves Guyot prescrivait ainsi l'enquête d'utilité publique dans les départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de l'Eure et de la Seine-inférieure, passant outre l'avis des ingénieurs. Nous allons détailler les

48 (AP, D2S41), Hyppolite Gomot, *Rapport sommaire fait au nom de la 20° commission d'initiative parlementaire chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Achard et plusieurs de ses collègues, concernant le canal de Paris à la mer. Annexe au PV de la séance du 21 juin 1888*, Chambre des députés, Quatrième législature, session de 1888, 1888.

49 Anatole Bouquet de la Grye, « Paris Port-de-Mer », *Revue politique et parlementaire*, L-150, 1906, p. 442455.

50 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par monsieur le vice-amiral Thomasset. Rapport des ingénieurs en chef de la navigation de la Seine*, Ministère des travaux Publics, 1888.

51 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

52 (AP, D2S41), Pierre-Paul Guiesse, *Rapport sommaire fait au nom de la 4° commission d'initiative parlementaire chargée d'examiner la proposition de M. Jacques et plusieurs de ses collègues relative au projet d'un canal de Paris à la mer. Annexe au PV de la séance du 20 mars 1890*, Paris, Chambre des députés, cinquième législature, session de 1890, 1890.

mécanismes qui ont mené à l'enquête pour comprendre ce qui a amené le gouvernement à court-circuiter l'administration des Ponts et Chaussées pour amener le débat sur le terrain politique et économique. D'une part en nous intéressant au débat technique, terrain privilégié des ingénieurs, puis au débat économique, qui par son caractère bien plus polémique a ouvert la voie à une discussion politique.

1. Un débat technique influencé par la notabilité locale des ingénieurs

Les questions hydrauliques étaient un terrain essentiellement occupé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les rivières, canaux et littoraux dépendaient des services centraux pilotés par des membres du Corps. La direction de ces activités faisait partie des carrières possibles pour les ingénieurs, et représentait de fait des espaces de pouvoir[53]. Organisateurs, figures de l'État dans leurs sections, ces hommes avaient donc des intérêts personnels à défendre lorsque leur avis était requis par la hiérarchie. Shinn décrivait ainsi les Ponts et Chaussées comme une fédération de sections locales plutôt qu'une administration centralisée[54]. Leur statut social ainsi que leur pouvoir de décision en faisaient également des notables locaux souvent intégrés aux réseaux de sociabilité de leur lieu d'affectation. Deux inspections générales avaient dans leurs services spéciaux la charge de l'entretien et du contrôle de la navigabilité de la Seine[55]. La première inspection, sous la direction de l'inspecteur général Delocre, contrôlait trois sections de la Seine, de sa source jusqu'au pont de l'île Brouilly à l'entrée de Rouen. La troisième section était sous la responsabilité de l'ingénieur en chef de première classe Boulé des fortifications de Paris jusqu'au pont de Poissy, et de l'ingénieur en chef de seconde classe Caméré de Poissy à Rouen. La quatrième section de Rouen à la mer était dirigée par l'ingénieur en chef Mengin, et dépendait de la seconde inspection dont la charge revenait à l'inspecteur général Fargues. C'est forts de ce rôle local que les ingénieurs en chef de la troisième et quatrième section ont été saisis le 24 octobre 1887 par le ministère des Travaux Publics pour discuter du projet de Bouquet de la Grye. La question était précisément de savoir si « *les données fondamentales qui servent de base à l'étude de la Société [profondeur du canal, largeur au plafond, rayon minimum des courbes répondaient] bien à l'idée qu'on doit se faire d'un canal maritime destiné à relier Paris à la mer* ? »[56]. Les ingénieurs en chef rendaient ainsi leur copie de 2 août 1888. Leurs conclusions étaient toutes négatives. La profondeur du canal était insuffisante, sa largeur trop faible, et la

53 V. Guigueno, « Le rivage des ingénieurs »..., *op. cit.*

54 Terry Shinn, « Des Corps de l'État au secteur industriel: genèse de la profession d'ingénieur, 1750-1920 », *Revue française de sociologie*, 19-1, 1978, p. 3971.

55 *Annales des ponts et chaussées - Personnel*, Paris, Dunod, 1888.

56 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*

question des courbes était également problématique. De plus, ils émettaient de sérieux doutes sur l'équilibre financier de la future Compagnie. Dans quelle mesure cet avis répondait-il à une appréciation purement technique ? Les deux inspections générales comptaient dans leurs affectations non seulement la navigation de la Seine, mais également pour la première le contrôle de l'activité de la Compagnie de l'Ouest, et pour la seconde la gestion des ports maritimes de la Seine-inférieure[57]. Le rapport rédigé par Boulé, Caméré et Mengin, ainsi que le rapport de Fargues préliminaire à l'audition de fin 1888 par le Conseil Général sont donc à analyser tenant compte de ces éléments. Le rapport du Conseil résumait l'ensemble des questions.

Le premier point de discorde concernait le chenal en lui-même. Le projet était de creuser un chenal à 6 mètres 20. Il était nécessaire de conserver une marge d'au moins 30 centimètres entre le navire et le fond. Les ingénieurs de la navigation avaient compris que la Société envisageait faire remonter des navires de 6 mètres jusqu'à Paris[58]. Mauvaise préparation du document d'avant-projet ? Bouquet de la Grye prétendait qu'il n'entendait faire remonter que les navires de 5 mètre 50 de tirant d'eau à l'époque communément acceptés à Rouen. Le Conseil Général acceptait cette dernière vision et continuait. La largeur au plafond et le rayon des courbes posaient de plus amples problèmes. Le tracé suivait en effet les sinuosités de la Seine. Le rayon des courbes s'abaissait à 1500 mètres sur une partie du parcours, posant des problèmes pour la navigation de navires de grande taille. Les ingénieurs de la navigation suggéraient que pour pallier à cette difficulté, il était nécessaire d'élargir le plafond du chenal. Le projet avançait une largeur au plafond de 45 mètres, en s'appuyant sur les exemples de Suez (courbe de 2500 mètres et largeur de 22 mètres), ou la Charente (courbe de 1200 mètres et largeur de 40 mètres)[59]. Le conseil général refusait cette analyse comparative en arguant les différences de courant ou de matière constituant le fond du chenal[60]. La Charente était bordée de vases molles qui limitaient le danger d'un échouage. Dans le cas de la Seine, les parois dures du canal auraient été autrement plus dangereuses pour la navigation. Ils réfutaient également la moyenne de taille choisie par Bouquet de la Grye pour les navires, estimant que la longueur n'était pas forcément le déterminant du tonnage. Ils pensaient ainsi que l'exploitation commerciale pouvait se traduire par le choix de navires plus larges afin de rentabiliser les lignes, et remettre la largeur du canal en cause. Les ingénieurs de la Navigation et du Conseil demandaient donc à la Société de prévoir des zones de garage. Bouquet de la Grye répondait pour sa part que les cinq ports envisagés sur le trajet seraient suffisants pour jouer ce rôle[61].

57 *Annales des ponts et chaussées - Personnel...*, *op. cit.*
58 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
59 *Ibid.*
60 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit.*
61 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question...*, *op. cit.*

La durée du trajet envisagé par la Société était également extrêmement discutée. Bouquet de la Grye établissait le temps d'un aller Rouen-Paris entre 20 et 24 heures. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées estimaient pour leur part un trajet minimum de 36 heures en prenant en compte une navigation de nuit. La différence était ici particulièrement importante, car les données initiales du calcul étaient rigoureusement différentes pour les uns et les autres. Tout d'abord, la vitesse envisagée par la Société était basée sur les maximales du canal de Suez, considérant l'expérience des navigateurs plutôt que la moyenne enregistrée. De plus, Bouquet de la Grye insistait sur la règle voulant que « *la terre cède le pas à la mer* »[62]. Cette règle impliquait que le passage d'un pont mobile se faisait en donnant la priorité au navire. L'ingénieur ne prenait donc pas en compte de ralentissement ou d'arrêt pour le passage d'un pont, contrairement aux ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ces deux arguments rappellent l'expérience maritime de l'ingénieur et du président de la Société. D'une part, une grande importance était donnée à la confiance dans les capitaines de navires que la vitesse n'effrayait pas. D'autre part, le trafic maritime était considéré comme prioritaire sur les autres, conformément aux pratiques côtières habituelles. Cette différence de considération et d'échelle de référence était perceptible dans les réponses des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ceux-ci précisaient les proportions d'échouages dans les premières années d'exploitation du canal de Suez pour démontrer que la longueur des temps de parcours était sous-évaluée[63]. En faisant ce choix, ils indiquaient que la diminution des échouages était due à l'expérience des pilotes plutôt qu'aux équipages et à la qualité du canal. Ce sont donc deux cultures maritimes différentes qui s'affrontaient. Celle de marins dont l'environnement principal était la haute mer, avec le capitaine pour seul maître à bord, et des ingénieurs « *terriens* »[64] prenant en compte les spécificités des zones portuaires et des chenaux de navigation sous leur contrôle.

Le régime d'utilisation des ponts mobiles posait un certain problème du point de vue de la navigation. Deux questions supplémentaires y étaient liées. La première portait sur leur construction. Les ingénieurs de la navigation de la Seine considéraient relativement faisable la construction de ponts mobiles prévoyant une ouverture de 30 mètres de large. Cependant, ils estimaient que la « mise en mobilité » de 28 ponts demandée par la Société d'Étude était bien plus délicate qu'elle ne le prétendait. En effet, la majorité des ponts étaient en arc de pierre ou métal qui auraient nécessité une destruction partielle voire complète pour être transformés en ponts mobiles. Le Conseil Général prenait de plus le cas particulier du pont ferroviaire

62 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
63 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.
64 V. Guigueno, « Le rivage des ingénieurs »..., *op. cit.*

d'Argenteuil[65]. Les ingénieurs considéraient que les coupures quotidiennes de la ligne de banlieue Paris-Argenteuil seraient néfastes pour le trafic ferroviaire. En effet, la ligne était déjà très fréquentée et un prolongement vers Mantes était en cours de réalisation. Villiers du Terrage, l'inspecteur général attaché au contrôle du trafic de la Compagnie de l'Ouest, expliquait que 88 trains passaient le pont chaque jour de semaine, rendant « *absolument incompatible l'établissement d'une travée mobile* »[66]. La contre-proposition était de renoncer à la mobilité et d'opter pour un pont fixe avec suffisamment de tirant d'air. Or, cette solution était bien plus coûteuse. Cette opposition à la coupure des voies terrestres se retrouvait particulièrement dans le rapport des ingénieurs de la navigation de la Seine, qui refusaient catégoriquement la coupure des ponts dans la ville de Rouen et constituait la deuxième question. C'était là le terrain de prédilection de Mengin. La question était entendue comme « *communication entre les rives* »[67]. Deux ponts enjambaient la Seine dans l'agglomération ; un pont de pierre ancien de 14 mètres de largeur, et un second de 20 mètres de largeur qui venait d'être livré le 23 juin 1888, et dont la construction avait été chapeautée par l'ingénieur en chef domicilié à Rouen. Les ingénieurs mettaient en avant leur rôle de connexion entre les 100 000 habitants de la rive droite et les 50 000 de la rive gauche. Estimant que l'ouverture du nouveau pont augmenterait globalement les échanges entre les deux rives, ils considéraient inacceptable l'hypothèse de couper ces voies cinq à dix fois par jour. La solution proposée, mais considérée comme également compliquée, était de contourner Rouen en créant un canal à travers le faubourg de Saint-Sever. La réponse de Bouquet de la Grye pour le problème de Rouen était à nouveau révélatrice de la différence de culture maritime entre l'ingénieur hydrographe et l'administration des Ponts et Chaussées. L'ingénieur commençait par forcer le ton contre Rouen : « *Les ponts de Rouen construits sur le domaine maritime, à 50 kilomètres en aval du point où remontait autrefois la marée, n'ont donc pas créé un droit particulier à la ville, et l'ouverture de ces ponts, en dehors de toute procédure législative, pourrait être réclamée au nom de l'intérêt maritime* »[68]. Ayant ainsi affirmé la prédominance du trafic maritime, il détaillait l'ensemble des mouvements nécessaires à l'ouverture d'un pont mobile et concluait à 7 minutes de blocage minimal par passage. Sa conclusion était que pour sept passages quotidiens, un blocage de la circulation de moins d'une heure par jour ne risquait pas de poser de grands problèmes à la ville. Un ingénieur des Ponts et Chaussées favorable au projet prenait pour exemple le pont mobile permettant à la rue de Crimée d'enjamber le canal Saint-Martin, expliquant que la vingtaine de coupures

65 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

66 Cité par A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle...*, *op. cit.*

67 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*

68 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

quotidiennes d'un quart d'heure chacune et bloquant un trafic autrement plus conséquent qu'à Rouen n'entraînait pas plus de dérangement que ça. Un dernier point issu de la discussion sur les ponts montrait la différence de culture technique entre les ingénieurs et la Société d'Étude. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées craignaient qu'une ouverture des ponts sans arrêt des navires soit un danger en raison de la distance de freinage, qu'ils estimaient entre 200 et 1000 mètres pour un arrêt complet. La réponse de Bouquet de la Grye était extrêmement détaillée et révélait son expérience de la navigation. Une ancre devait être suspendue à l'arrière du navire, de manière à n'être qu'à un mètre du fond à tout moment. Ce freinage adjoint au renversement de la vapeur était censé assurer un freinage d'urgence en 200 mètres pour un navire évoluant à 6 nœuds[69]. Quinette de Rochemont, l'ingénieur en chef du port du Havre qui était présent au Conseil Général, estimait avec une certaine retenue la solution effectivement bonne[70].

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées insistaient également sur la question de la réalisation des travaux et plus globalement du régime de la Seine pendant et à l'issue du chantier. Les techniques de dragage avaient connu une forte amélioration à l'occasion du percement de l'isthme de Suez. Les ingénieurs chargés du chantier avaient en effet participé à l'amélioration des machines par leur expérience *in-situ*, et diffusé leur expérience dans la communauté de l'ingénierie[71]. Les moyens techniques de la réalisation du canal n'étaient donc pas particulièrement remis en cause, mais les conséquences sur le trafic de la batellerie et l'usage des riverains soulevaient de nombreuses inquiétudes. Les ingénieurs de la navigation de la Seine mettaient en doute les délais prévus pour le chantier, qu'ils estimaient bien trop optimistes. Bouquet de la Grye estimait de son côté que les coûts seraient d'autant plus bas qu'il n'y aurait pas autour de la Seine les mêmes difficultés rencontrées par la Compagnie de Suez en terrain désertique, les salaires étant plus bas et le charbon moins cher[72]. En revanche, la question des déblais était très problématique. L'ingénieur de la Société avait calculé environ 41 millions de mètres cubes de déblais à extraire à sec pour les tranchées d'Oissel et de Sartrouville et sous l'eau sur le reste du tracé. Il proposait d'employer ces déblais à combler des bras secondaires de la Seine, de surélever des îlots appartenant au domaine de l'État, de surélever des portions de la plaine à Achères ou à Gennevilliers, et de participer au terrassement des dérivations du chemin de fer. La réflexion des ingénieurs sur la question des bras de Seine à combler reflétait leur expérience des compromis avec les riverains d'un chantier d'aménagement. Ils réaffirmaient en effet les préjudices niés par la Société à l'encontre des propriétaires de terrains

69 *Ibid.*
70 *Ibid.*
71 Nathalie Montel, *Le chantier du Canal de Suez (1859-1869): une histoire des pratiques techniques*, Paris, Editions in forma (ENPC), 1998.
72 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question...*, *op. cit.*

contigus à la Seine. Deux exemples étaient employés. Les propriétés d'agrément dont « *l'accès direct à la rivière [était] leur raison d'être* »[73], puis les cultivateurs pour qui l'eau était à la fois un moyen d'irrigation et de transport d'engrais ou de récoltes. Administrateurs locaux, les ingénieurs d'État tentaient d'intégrer les propriétaires locaux à leurs projets. Il n'était pas forcément question d'avoir leur avis, mais surtout de s'assurer leur accord[74]. Dans le cas d'une opération étatique, le choix se portait sur une concession ou une revente des bandes de terres mises à sec par une opération hydraulique. Or, la Société demandait à l'État la concession à son profit direct de ces terrains. Les ingénieurs du Corps doutaient de l'enthousiasme des riverains de se voir séparés du fleuve par des terrains parfois importants appartenant à la Société Paris port-de-mer[75]. La nature des matériaux dragués, graviers et craie, risquait de plus de ne pas être favorable à l'exploitation agricole, rendant la revente des terrains aux cultivateurs quasiment impossible. Il était également soulevé par les ingénieurs de la navigation que le régime hydrologique de la Seine pouvait être bouleversé, et que l'abaissement global du niveau des eaux pouvait être préjudiciable en certains points pour les mêmes raisons de mise à sec énoncées précédemment. Ils prévoyaient également la possibilité d'une modification du comportement des eaux souterraines, pouvant entraîner de graves complications pour l'alimentation en eau des populations riveraines. Bouquet de la Grye ripostait mettant en avant les risques d'inondations qu'il espérait réduits par l'augmentation de l'espace dans le lit de la Seine et l'amélioration des défenses de rives par l'élévation et l'endiguement créés par les déblais[76].

Il est perceptible dans l'ensemble du débat technique que la faisabilité du canal n'était pas vraiment remise en cause. Les nombreuses réserves étaient soulevées car le projet risquait de modifier profondément le territoire tel que les ingénieurs des Ponts et Chaussées l'avaient bâti, fruit d'un long travail de négociation permanente avec les autorités et les habitants riverains de la Seine. Les incertitudes autour d'un projet de cette ampleur, qui était susceptible de bouleverser le régime hydrologique du fleuve, justifiaient cette frilosité du Conseil Général. Or, modifier le fonctionnement de la Seine pouvait également remettre en cause l'économie qui y était reliée.

73 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
74 Yannick Le Marec, « Construire leur accord », *Genèses*, n° 40-3, 1 septembre 2000, p. 108130.
75 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
76 (AP, D2S41), Anatole Bouquet de la Grye, *Dernière réponse*, Paris, Société d'Étude Paris-port-de-mer, 1889.

2. *La pertinence commerciale du projet jugée contraire aux intérêts locaux*

Ces points de désaccord soulevés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées soulignaient en effet leur rapport au territoire dont ils avaient la charge. Techniciens, ils s'inquiétaient des imperfections de l'avant-projet de la Société d'Étude Paris port-de-mer. Administrateurs, ils tentaient de prendre en compte les impacts du canal maritime sur l'organisation foncière et utilitaire de la plaine de la Seine. Cette composante locale de l'administration des Ponts et Chaussées était d'autant plus perceptible quand les ingénieurs évaluaient les conséquences et le potentiel économique du projet. Leurs évaluations techniques précédentes arrivaient à la conclusion que le devis de base était insuffisant.

Tableau 1: Devis comparés de la Société d'Étude Paris port-de-mer et du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Devis en millions	Société	Ponts et Chaussées	Différence
Traversée Rouen	0	35	35
Acquisition terrains	4.6	9	4.4
Terrassements	67.5	96.5	29
Écluses et Barrages	14.3	22.8	8.5
Chemins de fer	10.6	10.6	0
Balisage	0.6	0.6	0
Wharfs	5	15	10
Ponts mobiles	10	15.5	5.5
Frais d'administrations, frais, sommes à valoir	22.5	55.0	22.5
Totaux	135.1	250	114.9

In: A. Bouquet de la Grye, *Etat de la Question..., op.cit.*

Bouquet de la Grye refusait tout net ces augmentations qui mettaient à mal sa proposition « *simple et économique* ». Sa réponse comportait deux pirouettes intéressantes. Son premier argument était de présenter son projet comme étant déjà exagéré dans ses prévisions, par exemple sur la largeur initiale du canal dans les courbes : *« et si nous ne l'avons pas proposé c'était pour aller au-delà même de toutes les objections qui nous paraissaient pouvoir être présentées »*[77]. L'ingénieur tentait ainsi de discréditer les arguments d'insuffisance. En second lieu, il jouait sur la différence entre le chantier initial et les travaux ultérieurs. L'idée était de réduire le capital initial en n'effectuant que les travaux fondamentaux, et de laisser aux revenus d'exploitation le soin de financer les améliorations de sécurité et d'augmentation potentielle du trafic. Néanmoins, cet espoir de report des dépenses à plus tard dépendait totalement des

77 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*

recettes de la Société. C'était là une hérésie pour le mode de pensée des Ponts et Chaussées, que Bruno Marnot qualifie « *d'idéologie* » : le projet initial devait être « *définitif et non évolutif* » afin d'accomplir « *une œuvre pérenne et achevée* »[78]. Il était dans les prérogatives des Ponts et Chaussées de vérifier la pertinence commerciale de l'entreprise à laquelle l'État était censé confier une partie de son territoire. C'est dans cette partie de l'analyse qu'étaient le plus perceptibles les écarts entre conceptions de l'intérêt général.

La grande question soulevée par le projet de Paris port-de-mer était celle du trafic escompté. De son estimation dépendait tout l'échafaudage monté par Bouquet de la Grye. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées réfutaient en tout point les chiffres de l'avant-projet, entamant un dialogue de sourds qui persisterait jusqu'à la fin de la procédure. Le trafic général du port projeté du point de vue du tonnage et la question du remplissage des navires étaient des notions fondamentales pour le futur canal. Nous avons vu que l'essentiel des taxes se calculait selon le volume des navires. Néanmoins, la majorité du commerce se faisait selon le poids de la marchandise. Ces deux éléments répondaient donc d'une part à l'équilibre financier du canal et de l'autre à l'intérêt du commerce à passer par Paris port-de-mer plutôt que par Rouen. Les ingénieurs répondaient de deux manières. La Société envisageait faire remonter des navires de 1000 tonneaux jusqu'à Paris. A la remontée, il était espéré un chargement de 1500 tonnes et à la descente un chargement de 1000 tonnes. Le rapport entre volume et poids était identifié comme étant le coefficient de charge, qui était donc de 1,5 en entrée et 1 en sortie. Ce choix prévisionnel énervait tout particulièrement les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ils comparaient les données des ports français aux espérances de la Société d'Étude et concluaient à l'inadmissibilité de ces chiffres.

Tableau 2: Coefficients de charge des ports français en 1886

Ports	**Coefficients de charge**			Rapport du fret de sortie au fret d'entrée.
	À l'entrée	À la sortie	Total	
ports de France	0,76	0,33	1,09	0,43
ports de l'Océan	0,88	0,33	1,21	0,38
ports de la Méditerranée	0,58	0,32	0,90	0,55
Marseille	0,59	0,33	0,92	0,55
Le Havre	0,67	0,31	0,98	0,46
Bordeaux	0,86	0,47	1,34	0,54
Dunkerque	1,26	0,32	1,58	0,25
Rouen	1,34	0,28	1,62	0,21
Port de Paris (hypothèse projet)	1,50	1,00	2,50	0,66

In: Rapport des ingénieurs de la navigation de la Seine, Imprimerie Nationale, Paris, 1887

78 Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République,* CNRS Éditions, 2000.

Les ingénieurs de la navigation de la Seine se moquaient des « *conditions magnifiques* » ainsi décrites[79]. Ils convenaient néanmoins que le coefficient d'entrée d'un port maritime parisien pourrait être proche de celui de Rouen, et acceptaient le chiffre de la Société. Ils raisonnaient de même pour le coefficient de sortie, qu'ils limitaient par contre à 0,30. A Rouen, en 1886, le tonnage de sortie était de 780 000 tonneaux, pour 221 000 tonnes de marchandises. Pour que l'opération du canal puisse être valable, il était nécessaire de disposer d'un trafic de 2 750 000 tonneaux en sortie, c'est à dire 800 000 tonnes de marchandises collectées à Paris. L'hypothèse de la Société impliquait, pour le même tonnage, 1 375 000 tonnes de marchandises en sortie. Les ingénieurs de la navigation de la Seine se livraient à partir de là à un calcul d'équation prenant comme inconnues le tonnage du navire et les coefficients de charge en entrée et en sortie. Ils y appliquaient les dépenses des navires en droits de port, frais de transport, de chargement et de déchargement, dans les deux cas de la navigation fluviale et maritime. Il en concluaient qu'il n'y avait pas d'intérêt à utiliser un navire de mer pour faire remonter la marchandise jusqu'à Paris dans les limites de coefficients de charge établis par la Société ou eux-mêmes. Le canal n'aurait ainsi eu d'intérêt que pour porter des charges extrêmement lourdes, à l'aller comme au retour. La réponse de Bouquet de la Grye ne se basait pas sur les mêmes données car il choisissait d'étudier un cas particulier[80]. L'ingénieur comparait les dépenses entre un navire débarquant 1500 tonnes de marchandises et chargeant 500 tonnes à Rouen et un navire déchargeant 1500 tonnes et en chargeant 1000 à Paris même. Or, les deux calculs renfermaient des incohérences dépendant des présupposés défendus par chaque partie.

Ainsi, les ingénieurs des Ponts et Chaussées calculaient le coût de la navigation entre Rouen et Paris en ne prenant finalement en compte que le prix appliqué à la tonne par la batellerie et le tarif proposé par la Société pour l'emprunt du canal. Ils prenaient pour T le tonnage du navire, m le coefficient de charge à l'entrée, m' le coefficient de charge en sortie, admettaient un supplément de dépense de 0,60 francs par tonneaux en raison de droits de quais spécifiques au port de Rouen, et intégraient les prix pratiqués par la batellerie (4,10 francs en montée, 2,75 en descente). Ils soustrayaient de cet ensemble les dépenses spéciales provoquées par l'utilisation du canal, à raison de 3,25 francs par tonneaux pour l'emprunt du canal et 2 francs de dépenses par tonneaux pour 3 jours de navigation supplémentaires. Le résultat de l'équation donnait le bénéfice (A) qu'il y aurait pour un navire de 1000 tonneaux (T) d'emprunter le canal de Paris port-de-mer : $A = T\,(4{,}10m + 2{,}75m' - 7{,}90)$. Il était de plus indiqué le coût du transport global de la tonne (B), ainsi que $B = A / T(m+m')$[81].

79 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
80 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question…, op. cit.*
81 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*

Tableau 3: Différence entre les frais de navigation fluviale et de navigation maritime entre Paris et Rouen selon le coefficient de charge pour un navire de 1000 tonneaux (T)

Coefficient de charges en entrée (m)	Coefficient de charge en sortie (m')										
	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
1	-3800	-3525	-3250	-2975	-2700	-2425	-2150	-1875	-1600	-1325	-1050
	-3,8	-3,20	-2,71	-2,29	-1,93	-1,62	-1,34	-1,1	-0,89	-0,7	-0,53
1,1	-3390	-3115	-2840	-2565	-2290	-2015	-1740	-1465	-1190	-915	-640
	-3,08	-2,60	-2,18	-1,83	-1,53	-1,26	-1,02	-0,81	-0,63	-0,46	-0,30
1,2	-2980	-2705	-2430	-2155	-1880	-1605	-1330	-1055	-780	-505	-230
	-2,48	-2,08	-1,74	-1,44	-1,18	-0,94	-0,74	-0,56	-0,39	-0,24	-0,10
1,3	-2570	-2295	-2020	-1745	-1470	-1195	-920	-64,65	-370	-95	180
	-1,98	-1,64	-1,35	-1,09	-0,86	-0,66	-0,48	-0,32	-0,18	-0,04	0,08
1,4	-2160	-1885	-1610	-1335	-1060	-785	-510	-235	40	315	590
	-1,54	-1,26	-1,01	-0,79	-0,59	-0,41	-0,26	-0,11	0,02	0,14	0,25
1,5	-1750	-1475	-1200	-925	-650	-375	-100	175	450	725	1000
	-1,17	-0,92	-0,71	-0,51	-0,34	-0,19	-0,05	0,08	0,20	0,30	0,40
1,6	-1340	-1065	-790	-515	-240	35	310	585	860	1135	1410
	-0,84	-0,63	-0,44	-0,27	-0,12	0,02	0,14	0,25	0,36	0,45	0,54
1,7	-930	-655	-380	-105	170	445	720	995	1270	1545	1820
	-0,55	-0,36	-0,20	-0,05	0,08	0,20	0,31	0,41	0,51	0,59	0,67
1,8	-520	-245	30	305	580	855	1130	1405	1680	1955	2230
	-0,29	-0,13	0,01	0,15	0,26	0,37	0,47	0,56	0,65	0,72	0,80

in Rapport des Ingénieurs de la navigation de la Seine, Imprimerie Nationale, Paris, 1887

Cette logique évacuait le moindre coût que la navigation maritime pouvait se permettre d'appliquer grâce aux économies d'échelles qu'elle réalisait sur les quantités et les distances parcourues. Nous voyons deux problèmes avec ce calcul. D'une part, il n'était pas pris en compte le prix de la navigation maritime en aval de Rouen. Il était absurde de raisonner uniquement sur le trajet entre Rouen et Paris alors que la marchandise était supposée arriver de plus loin. Leur équation était donc incomplète, quoique l'ajout de ces données ne change pas grand-chose à leur démonstration d'inutilité du canal. En second lieu, le coût du transport indiqué ici était le prix final de la marchandise, c'est-à-dire pour le l'armateur organisant un service de transport. Pourquoi alors indiquer les dépenses spéciales dans leur ensemble ? C'était oublier les économies d'échelle que pouvait réaliser un navire de fort tonnage, qui était en mesure de compenser les dépenses supplémentaires de droit de quai à Rouen ou de l'emprunt du canal[82].

82 Nous avons expérimenté le même tableau avec cette équation : A = T ((4,10+17)m + (2,75+10)m' – ((19,33m + 12,33m')), c'est à dire en prenant les estimations de prix du fret pour Paris proposées par des courtiers de Rouen. Nous avons de plus éliminé les dépenses spéciales, considérant qu'elles étaient inclues dans le prix du fret. Le tableau est donc valable pour le négociant, et il confirme l'intérêt du canal de ce point de vue. Nous avons en revanche réalisé un tableau comparatif à partir des données de la Société d'Étude et d'un opposant rouennais au projet, comparant les dépenses d'un navire accostant à Rouen ou à Paris. Sont pris en compte : la taxe de la Société ou le droit de quai de Rouen(x), les frais

Dans ce second cas, en revanche, l'avantage était clairement pour Paris port-de-mer. La réponse de Bouquet de la Grye était tout aussi discutable. En choisissant un exemple unique avec des données idéales, sa démonstration manquait de réalisme[83]. Il supposait qu'un navire accostant à Paris trouverait le double de fret pour le retour. La comparaison était donc impossible, les données étant inégales. C'est pourquoi dans sa dernière réponse, Bouquet de la Grye utilisait les chiffres d'une compagnie existante faisant la liaison Paris-Londres, la compagnie Burnett[84]. Ses caboteurs de 100 tonneaux faisaient ainsi des bénéfices en effectuant une vingtaine de rotation par an, avec un coefficient de charge de 1 à l'aller et au retour. L'ingénieur proposait les mêmes chiffres étalonnés pour un navire de 1000 tonneaux faisant quinze rotations. Même si les chiffres concluaient à un large bénéfice pour l'armateur en comptant les frais du canal, il paraît encore une fois nécessaire de mettre en doute ces estimations. De nombreuses lignes de comptabilité n'apparaissaient pas, comme les coûts de chargement et déchargement ou encore différents frais de fonctionnement quotidien des navires.

Enfin, le rôle de Paris en tant que centre productif posait problème. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées admettait que Paris soit « *un centre de consommation tout à fait exceptionnel* »[85], mais mettait en doute les capacités de production de la capitale. De plus, les ingénieurs soulignaient que les seules marchandises susceptibles d'emprunter la voie d'eau étaient celles qualifiées de petite vitesse, pondéreuses et de faible valeur. A l'appui de cet argument étaient présentées les données du trafic des ports fluviaux de Paris. En 1887, sur un total de 5 579 000 tonnes, les arrivages représentaient 3 740 000 tonnes, les expéditions 740 000 tonnes, le reste étant du transit ou un trafic local. De ce mouvement, seules 798 735 tonnes étaient à destination de Rouen et du Havre, dont 621 911 tonnes à la remontée et 176 824 à la descente[86]. Le reste du trafic était assuré via les canaux du Nord, de la Marne et de l'Oise. En réponse à cette vision, la Société d'Étude répondait par le développement de la ville, à l'instar des cités ayant connu une croissance fulgurante à la fin du XIXème siècle. Bouquet de la Grye pensait ainsi que Paris port-de-mer attirerait « *au Nord et à l'Ouest de la capitale une*

d'embarquement et de débarquement (y), les frais de courtage (z), le prix du fret à l'entrée (i) et à la sortie (j), ainsi que l'assurance et les frais de navigation supplémentaires à l'emprunt du canal (k). La formule est donc $A = (T (im + jm') - (k + T(ym + ym' + x) + z (T(m+m')))$. Le bénéfice d'un navire accostant à Paris est systématiquement moindre, même en acceptant l'hypothèse de la Société d'Étude d'un trafic retour plus important à Paris. Charger 1000 tonnes à Paris paraît ainsi à peine plus lucratif qu'en charger 500 à Rouen. Le calcul est certes biaisé par le fait que l'ensemble des dépenses ainsi que des recettes réalisées dans les autres ports n'est pas indiqué. On peut néanmoins considérer ces données comme identiques pour les deux hypothèses.

83 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question…*, *op. cit.*

84 (AP, D2S41), Anatole Bouquet de la Grye, *Dernière réponse…*, *op. cit.*

85 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

86 *Ibid.*

population nouvelle et nombreuse, vivant du commerce de la mer »[87] et susceptible de doubler en une cinquantaine d'année la population de la capitale. Il prenait pour exemple New York, Londres et Anvers. Deux sortes de trafics étaient donc visées. D'une part, le trafic de l'Est de la France qui passait selon lui par Anvers plutôt que le Havre ou Rouen. D'autre part, un trafic nouveau, né de l'industrialisation de Paris. Cette approximation était loin d'être au goût des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ils doutaient en particulier de la possibilité pour un navire de 1000 tonneaux de trouver une quantité suffisante de marchandise à Paris, faisant remarquer que les « *mille produits de l'industrie parisienne,* (…) *d'une grande valeur sous un faible poids (...) ne seront jamais confiés au canal* ».[88]

Que tirer de ces calculs contradictoires ? Si l'on excepte les différences de valeurs qui étaient défendues par chaque camp sur les prix et les coûts pratiqués, il est possible d'identifier les intérêts défendus par les uns et les autres. Ainsi, les ingénieurs de la navigation de la Seine ne mettaient en relief que la supériorité de la batellerie sur un trajet incomplet. Les prix pratiqués par la navigation maritime étaient en moyenne de 17 francs par tonne en entrée et 10 francs en sortie pour Rouen. Comme le soulignait le Conseil Général des Ponts et Chaussées, un négociant souhaitant faire livrer sa marchandise à Paris aurait eu tout intérêt à emprunter le canal maritime[89]. En revanche, quel aurait été l'intérêt pour un armateur d'affréter un navire jusqu'à Paris ? Le projet était dans ce cas beaucoup plus incertain, en raison des modifications de la structure industrielle de la région parisienne nécessaires à sa réussite. La Société d'Étude se révélait néanmoins au vu des arguments qui ont été développés très proche des intérêts des négociants et du commerce maritime. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées étaient dans une position de défense des intérêts de la batellerie et du port de Rouen, tandis que la Société s'intéressait aux prix pratiqués par les transports. Les querelles de chiffres dissimulaient donc sous couvert d'exactitude et de prévisions savantes deux conceptions radicalement différentes du problème qui ne pouvaient arriver à un accord. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées percevaient l'aménagement comme une entité productrice de richesse dans son existence même. Malgré leur conscience de l'importance de l'infrastructure de transport dans un cadre plus large de l'économie, leur situation d'organisateurs et de notables locaux les rendait logiquement plus réticents à modifier les équilibres de leur territoire[90]. La Société d'Étude voyait en revanche dans le futur aménagement un outil de développement de la consommation et de la production, et témoignait d'un certain mépris envers ce qu'elle considérait comme une entrave à ses intérêts.

87 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question...*, *op. cit.*

88 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

89 *Ibid.*

90 T. Shinn, « Des Corps de l'État au secteur industriel: genèse de la profession d'ingénieur, 1750-1920 »..., *op. cit.*

3. La pression politique pour contourner les oppositions techniques

Face à la réponse négative des Ponts et Chaussées, la Société d'Étude persista en se tournant vers les députés. La commission d'initiative parlementaire ouverte en 1888 était toujours en activité, et pouvait servir d'instrument de pression sur le gouvernement pour dépasser l'obstacle du Conseil Général. Le 9 juillet 1889, le rapport était présenté à la Chambre. Il est frappant de constater à quel point l'avis des ingénieurs était nié avec un aplomb déconcertant. Ainsi, « *aucune difficulté technique ne nous apparaît de nature à empêcher son exécution, car si le projet de « Paris port-de-mer » s'est heurté à quelques résistances, il n'a pas été soulevé contre lui d'objection à laquelle on ne puisse répondre* »[91]. Certes, Bouquet de la Grye avait cette faculté assez remarquable d'avoir réponse à tout, mais le texte parlementaire faisait preuve d'une certaine mauvaise foi en osant prétendre que « *personne ne [contestait] les avantages* » du projet. Cette assertion était contredite dans le texte même par l'attaque directe menée contre les ingénieurs de la navigation de la Seine, accusés de « *[défendre] leur fleuve avec le soin jaloux de conservateurs préposés à la garde d'un monument historique* »[92]. L'administration des Ponts et Chaussées était également la cible du rapporteur de la commission : *« quand une œuvre d'intérêt général ne porte pas à l'origine l'estampille officielle, les auteurs doivent s'attendre à certaines tribulations et surtout s'armer de patience »*[93]. L'intervention de la commission parlementaire à ce moment-là ne devait pas avoir grande conséquence. Cette réapparition de Paris port-de-mer en fin de session parlementaire et même en fin de législature peut être lisible de deux manières. D'une part, la discussion à la Chambre d'un tel projet d'aménagement au beau milieu des festivités de l'Exposition Universelle qui se tenait à Paris depuis le 6 mai est à prendre en compte. Ne bénéficiant pas de l'adoubement des ingénieurs, les partisans du projet pouvaient ainsi tenter de jouer la carte de l'opinion publique. L'Exposition n'était-elle pas le moment idéal pour défendre un projet de cette envergure ? Néanmoins, il est plus probable que le Conseil Général avait refroidi l'enthousiasme des députés, repoussant le traitement de la question en toute fin de législature de manière à remettre la décision aux bons soins de la législature suivante. Ce qui fut le cas quelques mois plus tard, une nouvelle offensive parlementaire était menée par Edouard Jacques, député de la Seine, débouchant sur un nouveau rapport favorable de la Chambre des Députés[94].

Yves Guyot avait pris son poste de ministre des Travaux Publics en février 1889. Il était un farouche partisan du libéralisme, et voyait plus que favorablement l'initiative de la

91 (AP, D2S41), Hyppolite Gomot, *Rapport sommaire fait au nom de la 20° commission ... op. cit.*
92 *Ibid.*
93 *Ibid.*
94 (AP, D2S41), P.-P. Guiesse, *Rapport sommaire fait au nom de la 4° commission…,* 1890, *op. cit.*

Société d'Étude. Ce qui semblait l'intéresser était l'hypothèse de laisser à une entreprise privée le soin d'effectuer des travaux d'aménagement d'envergure[95]. Afin de s'assurer de la capacité financière de la Société, il avait demandé une liste de souscription atteignant le tiers du capital nécessaire aux travaux. Comme nous l'avons déjà vu, la Société d'Étude était parvenue à collecter 70 millions de francs. De plus, le projet était censé être réalisé « *sans subvention ni garantie d'intérêt* », comme le clamaient ses promoteurs dans chacune de leurs interventions. Ce positionnement d'un aménagement réalisé entièrement par des fonds privés éclairait les termes très durs utilisés par Gomot en juillet 1889 à l'encontre des Ponts et Chaussées. Guyot espérait ainsi que « *si nous pouvions faire prendre l'habitude, en France, de faire exécuter les grands travaux d'utilité publique par l'intérêt privé, sans subventions, (…), ce serait un progrès considérable au point de vue de nos mœurs économiques* »[96]. C'est donc lui qui a été décisif dans le retournement de situation qui a amené le projet à être discuté en enquête publique. Le ministre répondait au journaliste du *Siècle* surpris qu'il ait passé outre l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées :

> « Au point de vue technique, les ingénieurs eux-mêmes ont reconnu qu'il n'y avait pas d'objections fondamentales à présenter contre le projet. Si quelques critiques de détail ont été soulevées, elles sont, je crois, très discutables. (…) En réalité, les discussions ne sauraient porter aujourd'hui que sur les avantages ou les inconvénients économiques de l'entreprise. C'est l'enquête seule qui peut démontrer ces avantages ou ces inconvénients »[97].

Les formes de l'enquête étaient fixées par la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique du 3 mai 1841[98]. Le titre premier du texte indiquait que l'expropriation ne pouvait être prononcée par un tribunal que lorsque l'utilité publique avait été constatée et déclarée par une loi, une ordonnance royale ou un acte préfectoral selon l'importance des travaux. Il était précisément indiqué que « *tous grands travaux publics* » ne pouvaient être exécutés qu'en vertu d'une loi rendue après une enquête administrative. L'enquête administrative répondait à l'ordonnance royale du 18 février 1834, révisée le 15 février 1835. L'article 2 de l'ordonnance de 1834 signifiait que l'enquête pouvait s'ouvrir sur un simple avant-projet, indiquant le tracé général de la ligne de travaux, les ouvrages les plus importants, et une appréciation sommaire des dépenses. Les canaux et chemins de fer étaient soumis à une exception en nécessitant en plus un nivellement et des profils transversaux. Un mémoire récapitulatif des objectifs du projet et des indications de tarifs dans le cas d'une demande de concession devait être joint selon

95 (AP,D2S41), *Congrès commercial international (extraits de discours prononcés)*, 1890.
96 « Paris port-de-mer », *Le Siècle*, 26 août 1890.
97 *Ibid.*
98 *Loi du 3 mai 1841 Expropriation pour cause d'utilité publique.*

l'article 3. Dans chaque département concerné, le préfet devait former une commission de neuf à treize membres composée de propriétaires, de négociants, ou d'industriels locaux. Cette commission avait pour rôle d'examiner les déclarations laissées aux registres ouverts au public dans les préfectures. En plus de la prise en compte des dires des individus ou des organisations, il était disposé que les ingénieurs des corps employés dans le département seraient auditionnés, ainsi que toute autre personne qui paraîtrait qualifiée à apporter un surcroît d'information. Les chambres de commerce ou autres structures consulaires professionnelles pouvaient être amenées à délibérer sur « *l'utilité et la convenance de l'opération* » (article 8). L'enquête n'était pas en soi une procédure démocratique, dans la mesure où la commission, constituée de notables choisis par l'administration, n'était en aucun cas tenue de prendre en compte les dires laissés au registre public. Elle était conçue comme un moyen de protéger la propriété individuelle tout en permettant à l'État de conserver ses prérogatives en matière de grands aménagements. Néanmoins, la fin du Second Empire avait replacé le Parlement dans une position fondamentale, puisqu'il lui était réservé le vote de la loi finale d'utilité publique.

A défaut de proposer des objectifs consensuels, avoir l'oreille des parlementaires était donc un élément essentiel pour une entreprise souhaitant voir ses projets aboutir. La stratégie de la Société d'Étude Paris port-de-mer allait dans ce sens, avec l'aide en arrière-plan de la Société des Études Coloniales et Maritimes. La réussite de la mise à l'enquête était en effet, outre l'intervention décisive de Guyot, le résultat d'un travail d'influence mené par les partisans du projet. Il est difficile à partir des sources finalement très officielles sur lesquelles nous basons notre étude de définir comment se pratiquait l'influence. Certes, une argumentation bien menée est susceptible de convaincre et il est possible d'en identifier des contours. La stratégie argumentative de la Société d'Étude se basait ainsi sur la réponse systématique, afin de ne jamais laisser un argument sans contrepoids. Au rapport des ingénieurs de la navigation de la Seine fut opposé un *État de la question* et aux conclusions du Conseil Général des Ponts et Chaussées une *Dernière réponse*[99]. Nous constaterons par ailleurs la persistance de cette méthode pendant l'enquête. Cette saturation documentaire permettait efficacement d'empêcher la clôture des débats et d'abandonner le terrain. La véracité des arguments importait moins que leur assertion, technique encore largement prisée actuellement. Il est possible en revanche de comprendre ce qui intéressait les parlementaires signant les demandes de mise à l'enquête en se basant sur les données collectées par les biographes de l'assemblée. Sur les soixante et onze signataires de la proposition de résolution déposée le 4 mars 1890, dix-sept étaient des élus du département de la Seine, ce qui paraît relativement logique au vu du sujet. Une deuxième caractéristique est

99 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R.E. Thomasset, *État de la question...*, *op. cit.* (AP, D2S41), Anatole Bouquet de la Grye, *Dernière réponse...*, *op. cit.*

apparente avec treize députés connus pour leur intérêt pour les colonies. Les raisons de leur intérêt pour Paris port-de-mer sont moins nettes. Était-ce l'argumentation de la Société d'Étude en faveur d'un lien plus fort entre la capitale et les colonies ou la force d'un réseau de relations de la Société des Études Coloniales et Maritimes ? Sans pouvoir trancher, les personnalités et les discours des partisans du projet ont pu toucher ces parlementaires sur ce thème colonial. Neuf députés étaient également connus pour leur intérêt pour la navigation intérieure, les canaux ou les transports en général. Ainsi, Bartissol et Montaut (qui avait fait partie de la commission de la IVème législature) étaient des ingénieurs ayant un temps fait partie de la Compagnie du canal de Suez. Le député des Bouches-du-Rhône Antoine Lagnel s'est illustré dans le débat sur le canal Marseille-Arles, et le député du Nord Alfred Trannin représentait un département fortement concerné par les questions de navigation intérieure. On peut donc comprendre que la question de Paris port-de-mer ait pu soulever leur intérêt. Enfin, de nombreux élus étaient intéressés par les questions douanières, maritimes, et étaient connus comme étant des libéraux. Il est plus délicat de deviner les liens personnels qui pouvaient exister entre les députés et les membres de la Société d'Étude. Le contre-amiral Vallon, député du Sénégal, était peut-être du nombre des connaissances du vice-amiral Thomasset de par sa carrière militaire ou par les milieux coloniaux. Le rapporteur de la commission et député du Morbihan Paul Guieysse était ingénieur hydrographe de profession ce qui en faisait au minimum une connaissance de Bouquet de la Grye. Les trois députés de la Seine possédant des industries pouvaient être en contact avec la Chambre de Commerce de Paris, qui avait pris position en faveur du projet. Cette hypothèse est d'autant plus crédible en constatant que l'auteur de la proposition, Edouard Jacques, était patron d'une distillerie dans la capitale[100].

Ces liens personnels ou d'intérêts sont éclairants sur les facteurs de la séduction que pouvait provoquer Paris port-de-mer. C'est en revanche dans le noyautage presque systématique des commissions que nous pouvons relever l'activité de pression de la Société d'Étude. Nous avons déjà fait remarquer que le rapporteur de la commission de la IVème législature, Gomot, faisait partie en 1890 des membres du comité Paris port-de-mer. Alcide Poirrier, président de la Chambre de Commerce de Paris en 1888, épaulait Thomasset et Bouquet de la Grye devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Sénateur en 1890, il signait aux côté de ses collègues la proposition de résolution déposée le 29 mars, avant d'être choisi par le préfet de la Seine pour participer de la commission d'enquête dont il fut le rapporteur. Le fait que Paul Guieysse ait été ingénieur hydrographe devient suspect en suivant cette logique. Au sein même du Conseil Général des Ponts et Chaussées, un amendement favorable à Paris port-de-mer et

100 J. Jolly, *Dictionnaire des Parlementaires français de 1889 à 1940...*, *op. cit.* ; A. Robert et G. Cougny, *Dictionnaire des Parlementaires français de 1789 à 1889...*, *op. cit.*

demandant la réalisation par l'État avait été déposé, ce que Mitchell et Balogun suspectaient « *de toute évidence* » d'être une manœuvre de la Société d'Étude[101]. C'était l'inspecteur général Gauckler qui en était l'auteur[102]. Celui-ci était d'ailleurs noté comme membre de la Société d'Étude en 1897[103]. La démarche n'était pas discrète, sans qu'elle fut pour autant l'objet de critiques particulières. Elle semblait naturelle dans la mesure où les partisans de Paris port-de-mer étaient haut placés dans les sphères décisionnelles. Leur spécialisation et leur maîtrise des sujets justifiait ainsi leur prise de parole. Cette stratégie fut couronnée de succès par le passage à l'enquête, dernière étape avant un vote d'une loi d'utilité publique.

La Société d'Étude utilisait la forme et les méthodes d'un groupe de pression. A défaut de disposer de la force structurelle d'une Compagnie déjà installée, ces créateurs d'entreprises, animés par des idéaux coloniaux et maritimes, tentaient de faire avancer leurs vues par des moyens de persuasion et des manœuvres de propagande. Groupe construit dans un espace réduit de relations, leur influence était néanmoins limitée aux cercles qu'ils fréquentaient déjà. Cette échelle de notabilité incluait néanmoins des niveaux importants dans la structure hiérarchique de l'État, ce qui leur donna la possibilité de prolonger la durée de vie de leur projet, contrairement aux autres tentatives de la décennie. Le passage à l'enquête a été l'occasion de vérifier l'efficacité de la propagande de la Société. Si le rapport de force s'était avéré payant au niveau gouvernemental, la forme réglementaire accompagnant un projet d'aménagement impliquait une descente à des échelons de notabilité locale.

Face aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, leur argumentation technique s'était révélée insuffisante pour compenser l'irruption du projet dans leurs espaces de pouvoir. En contournant leur avis et en s'adressant à une autre forme de légitimité de l'aménagement, il n'ont fait que déplacer le problème. Les intérêts des ingénieurs de la première et de la seconde inspection générale correspondaient en effet à des intérêts de la Basse-Seine. La Société d'Étude a néanmoins bénéficié de la notoriété de Paris port-de-mer pendant le reste du siècle, et s'est trouvé des alliés précieux dans les milieux économiques parisiens.

101 A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle...*, *op. cit.*

102 *Annales des ponts et chaussées - Personnel...*, *op. cit.*

103 (AP, 2ETP44619), Descubes, *Rapport fait au nom de la commission…*, 1897, *op. cit.*

Partie II. L'enquête publique : l'opposition des intérêts particuliers de Paris et Rouen

L'enquête d'utilité publique était un espace de légalisation des avis. Le registre était ouvert dans un bâtiment public, laissant théoriquement à qui voulait la possibilité de partager les raisons de son soutien ou de son refus du projet proposé. Espace matérialisé par un livre, qui était ensuite mis en forme par les fonctionnaires. Le mode de conservation de l'enquête est éclairant sur la perception de ces avis. Seuls ont été conservés les résumés produits par la préfecture, et les documents imprimés. Les registres eux-mêmes n'existent plus. L'État s'est approprié les oppositions et en a proposé une lecture synthétique. Ces résumés permettaient alors aux commissions nommées par l'autorité préfectorale de se prononcer sur le sujet. Deux niveaux de débats se séparaient. Tout d'abord, celui du temps de l'enquête, où il s'agissait de constituer un rapport de force par le nombre des interventions, et par la remontée la plus exhaustive des intérêts en jeu. Cette échelle permet de comprendre l'importance que pouvait relever le projet dans la conception d'un espace de vie. Cette notion s'étend aux habitants aux sens large ; les autorités locales étaient elles-mêmes constituées d'habitants dont la perception est à prendre en compte dans les conclusions politiques officielles. Dans le temps de la commission, des intérêts sectorisés à une échelle légèrement plus élevée pouvaient se structurer. Les notabilités locales y étaient en contact plus direct avec la hiérarchie supérieure de l'État. Les deux cas présentaient des enjeux explicités par les acteurs engagés dans le conflit en pour ou en contre[1].

L'action sociale de participation à l'enquête était réalisée avec la conscience d'un rôle de décision. Les dires enregistrés à l'enquête et l'analyse qui était produite par la commission étaient des outils pour les autorités de l'État permettant de prendre en considération la complexité des intérêts pouvant être mis en jeu par l'irruption d'un projet dans un territoire donné[2]. Les impulsions données par la Société d'Étude sont donc intéressantes pour comprendre les principaux pivots du processus décisionnel public en tant que forme d'action sociale. Le nombre des acteurs qui se sont exprimés a de plus multiplié les pressions sur les structures décisionnelles. La densité des relations entre les échelons locaux et nationaux sont un point important dans le déroulé de l'enquête. De fait, au-delà des résultats officiels, il est nécessaire de tenter d'identifier les possibilités qui étaient offertes aux participants du débat pour transgresser le cadre réglementaire et utiliser des canaux informels[3]. Les pratiques de propagande de la Société d'Étude sont donc à mettre en miroir de l'action et de la nature des opposants, afin de cartographier l'étendue du conflit dans l'espace et à différents niveaux de la hiérarchie de l'État.

La construction pendant l'enquête de groupes en faveur ou en défaveur du projet

1 A. Ingold, *Négocier la ville... op.cit.*

2 D. Larroque, M. Margairaz et P. Zembri, *Paris et ses transports...*, *op. cit.*

3 Pierre Muller, « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique », *Revue française de science politique*, Vol. 55-1, 1 mars 2005, p. 155187.

n'était pas pour autant la conséquence d'intérêts hétérogènes. Paris port-de-mer soulevait des problèmes attachés à la nature et à la fonction que les territoires concernés avaient construits selon des processus antérieurs. Dans ce cadre, les intervenants du débat avaient une autonomie limitée par les intérêts qu'ils représentaient et par les dépendances de ces intérêts vis-à-vis des autres[4]. La Seine était l'élément commun à toutes les parties, en tant qu'objet localisé et partie structurante des territoires traversés[5]. L'importance du fleuve s'est tout particulièrement ressentie dans les agglomérations de Rouen et de Paris. C'est en suivant le cours de la Seine qu'il est ainsi possible de percevoir l'impact que pouvait faire ressentir Paris port-de-mer sur les équilibres économiques et politiques en place. D'abord à Paris, à la fois dans sa forme urbaine et dans sa structure économique. Ensuite le long de la Basse-Seine, et en particulier à Rouen où le projet mettait en danger les fonctions portuaires qui participaient de la forme de la ville.

4 Erhard Friedberg, « Pouvoir et négociation », *Négociations*, n° 12-2, 18 janvier 2010, p. 1522.
5 Isabelle Backouche, *La trace du fleuve: la Seine et Paris... op.cit.*

Chapitre III. Des soutiens parisiens enthousiastes

La bataille de Paris n'a pas eu lieu. La Société d'Étude était en terrain conquis avant même le début de l'enquête. Cela étant dit, les raisons de l'intérêt des parisiens pour le projet étaient assez diverses, selon les milieux dans lesquels ils évoluaient. Paris port-de-mer bénéficiait d'un soutien populaire amplifié au fil du siècle par les projets successifs. L'accolement du nom de la ville à la mer suffisait à enflammer les imaginaires, et Paris port-de-mer était un slogan publicitaire à lui tout seul. En revanche, les milieux commerçants et industriels y percevaient une opportunité de croissance sinon colossale, du moins conséquente. Plus que les questions maritimes et coloniales qui avaient pu être soulevées par ses premiers promoteurs, c'était la promesse d'une baisse radicale des prix et la création d'un trafic d'exportation qui motivait les intérêts de la capitale.

Malgré cette situation assez favorable, la Société d'Étude n'en a pas moins fait d'efforts de propagande en faveur de son projet. Groupe de pression au niveau parlementaire et ministériel comme nous l'avons vu, elle s'est également avérée savoir manier les interventions envers un public plus large. La collecte d'avis favorables lors de la période d'ouverture des registres a été l'occasion pour la Société d'Étude de sortir dans les rues afin de collecter des signatures. Elle a su également convaincre un public de spécialistes qui ont formé des relais efficaces de ses propos. La Chambre de Commerce de Paris a été de plus un soutien puissant. Celle-ci avait de nombreuses raisons de défendre la proposition de Bouquet de la Grye. Ce soutien fut particulièrement visible dans la dernière partie de l'enquête, où nous avons pu constater que les liens avec les autorités de gestion de la ville ont permis à la Société de concrétiser au niveau institutionnel son travail de persuasion publique.

1. *L'enquête publique : un exercice de plébiscite parisien sans les institutions*

Les résultats de l'enquête d'utilité publique du département de la Seine révélaient un quasi-plébiscite en faveur de Paris port-de-mer[6]. 181 dires individuels et 32 délibérations et mémoires donnaient un avis favorable au projet, contre 15 dires et 24 délibérations défavorables. En plus de ces documents, des pétitions imprimées par la Société d'Étude Paris port-de-mer rassemblaient 305 347 signatures. A titre de comparaison, lors de la consultation publique de 1859 à propos de l'annexion des communes limitrophes de Paris, l'arrondissement de Saint-Denis avait recueilli plus de réactions que toutes les autres communes réunies en totalisant 175 dires et 1500 signatures[7]. Quelques nuances sont à émettre, sur le fait que le quotidien de la majorité des habitants de la Seine n'était pas remis en cause par le projet Paris port-de-mer, contrairement à l'annexion. De plus, cette dernière s'était effectuée sous l'Empire, avec des fonctionnaires municipaux aux ordres. L'enquête de 1890 restait néanmoins une des plus conséquentes organisée à l'époque[8].

Il n'y avait pas dans la presse généraliste de campagne particulière d'information ou de suivi précis du déroulé des évènements. Le thème de Paris port-de-mer revenait certes régulièrement dans des chroniques, et apparaissait de temps en temps dans les colonnes des grands journaux quotidiens. Cela étant dit, il n'était pas perceptible que le sujet ait enflammé les débats. Le *Siècle* publia effectivement l'intégralité du rapport de la commission d'enquête le 7 avril 1891, mais sans pour autant en faire ses titres les semaines précédentes[9]. Le projet « *grandiose* », finalement encore dans les cartons des services spécialisés des travaux publics manquait-il d'intérêt pour la presse généraliste ? Les tâtonnements des dernières décennies et les nombreux projets peu suivis avaient-ils émoussé l'enthousiasme des journalistes ? L'exemple du *Siècle* est intéressant à ce titre. En septembre 1886, deux articles se répondaient. Le premier traitait en première page et en détail de la proposition de Bouquet de la Grye[10]. Quelques jours plus tard, un autre texte était publié, celui-ci dans une chronique généraliste intitulée « *Choses et autres* ». L'auteur y qualifiait Paris port-de-mer de « *titre magique* » traversant les journaux comme un éclair : « *il éblouit et disparaît* »[11]. Mais son exemple portait sur la proposition de

6 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine et résumé des dires formulés du 15 septembre au 15 novembre 1890*, Préfecture de la Seine, 1891.

7 Nathalie Montel, « Chronique d'une mort annoncée : l'annexion par Paris de sa banlieue en 1860. », *Recherches contemporaines*, 6, 2001 2000, p. 217254.

8 A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle...*, *op. cit.*

9 « Paris port-de-mer supplément au Siècle du 7 avril 1891 », *Le Siècle*, 7 avril 1891.

10 Desbriges, « Paris port de mer », *Le Siècle*, 1 septembre 1886.

11 E. Texier, « Choses et autres », *Le Siècle*, 6 septembre 1886.

l'artiste Paul Chenavard. Sa proposition de canal de Paris à la mer était celle d'un lyonnais et suivait un air du temps Saint-simonien, puisqu'elle visait à la jonction des deux mers. « *Cet homme préoccupé de la grandeur de son pays [n'était] ni un savant breveté, ni un ingénieur diplômé* », mais bien « *un artiste et un érudit doublé d'un penseur* »[12]. Les journalistes attendaient peut-être les conclusions du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour s'enflammer ? De fait, la décision de Yves Guyot de passer outre l'avis des ingénieurs du Corps les avait surpris[13]. C'est peut-être là la marque du marronnier de presse. Il permet de remplir des lignes sans trop d'effort, reprenant des arguments déjà écrits, sans grandes conséquences, attendant une décision officielle de l'État avant de se pencher sérieusement sur le sujet. Isoler un marronnier pourrait néanmoins être un moyen intéressant de déceler la discussion de comptoir, l'idée dans le vent revenant dans les discussions de fins de soirées. Avec une telle étude, les revues théâtrales d'actualités seraient un complément efficace. Les revues étaient populaires, et peuvent servir de reflet de ce qui perçait dans l'actualité des discussions. Dans la période de l'enquête, entre 1890 et 1891, une revue d'actualité intitulée *Paris port-de-mer* était jouée à Paris. La version imprimée décrivait ainsi le décor, la place de la concorde transformée en plage :

> « À droite le garde-meuble transformé en casino. À gauche, le ministère de la Marine. Les parties actuellement carrossables sont envahies par la mer, dont les flots déferlent au pied des fontaines et de l'obélisque qui est devenu un phare tournant et qui occupe le milieu de la jetée. Le pont de la Concorde a complètement disparu pour faire place à un immense bassin dans lequel se trouvent à l'ancre des quantités de navires portant les pavillons de toutes les nations du globe. Au fond et perdus avec les docks, Sainte Clotilde, la Tour Eiffel, les Invalides et la Chambre des députés à laquelle on arrive maintenant sur des barques et des gondoles. Au moment du changement à vue on aperçoit un magnifique trois mâts qui entre dans le port. »[14]

Les personnages de l'affiche du *Théâtre des Variétés* donnaient une idée de la tonalité du propos. On y voyait ainsi un élu donnant le départ à une course de chevaux, allégorie amusante des oppositions autour du projet. Un soldat prussien sur un vélo rappelait les arguments patriotiques du projet. Enfin, un couple descendait vers un quai où accoste un navire à voiles, soulignant une vision assez peu industrielle des avantages de la mer à Paris. Cette façon d'envisager les choses est à mettre en relation avec les études sur les loisirs nautiques[15]. Les loisirs du dépaysement auraient été agrémentés d'un soupçon d'iode dans les environs immédiats de Paris, supportant

12 *Ibid.*

13 « Paris port-de-mer », *Le Siècle*, 26 août 1890.

14 Cité par Christophe Charle, « « Le carnaval du temps présent » Les revues d'actualités à Paris et à Bruxelles, 1852-1912 », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2011, p. 5879.

15 Frédéric Delaive, « De la promenade en bateau au canotage, a Paris et ses environs (XVIIIe-XIXe siècles) », *Hypothèses*, 1, 1 mars 1997, p. 8996.

Image 2: Affiche Paris port de mer
In: Théâtre des Variétés, *Revue de Messieurs Monréal et Blondeau*, 1890.

la recherche de pittoresque des promeneurs[16]. Sous cet angle, Paris port-de-mer ne serait pas l'ancêtre de l'Axe-Seine de Grumbach, mais plutôt le précurseur de Paris-Plage, postérité moins glorieuse pour Bouquet de la Grye. Malgré ce mutisme relatif dans l'environnement public archivable, l'existence de ces quelques exemples laisse entendre que l'idée était connue, par son nom pour le moins.

C'est dans la presse spécialisée des travaux publics qu'il faut chercher des pistes un peu plus sérieuses. Ces publications étaient la cible de communications de la Société d'Étude par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce de Paris. La délibération favorable de l'assemblée consulaire avait ainsi été envoyée à fin de publication aux rédactions du *Génie Civil* et de *l'Echo des Chambres Syndicales* en novembre 1890[17]. Des publications comme la revue mensuelle de l'association des personnels de travaux publics pouvaient également être des espaces de diffusion des informations pour la Société d'Étude. Cette hypothèse se confirme en s'attardant sur la liste des individus s'étant prononcés à l'enquête. Parmi les quelques signataires ayant renseigné leur profession étaient dénombrables une quinzaine d'ingénieurs, six architectes, six industriels ou des propriétaires d'entreprises de construction, quelques commerçants et négociants[18]. Parmi les noms rencontrés se trouvaient inévitablement des membres de la Société d'Étude ou de la Société des Études Coloniales et Maritimes, comme Robert Rautlin de la Roy, le Baron de Cambourg, Gauthiers-Villars, Gomot ou Leprince, employé de la Société que l'on retrouvera plus tard dans les autres départements. On peut également supposer que les amis et connaissances aient été envoyés, comme Béranger, chef de transmissions télégraphiques en retraite ou Paulard, rédacteur de l'agence Havas qui pouvaient être des connaissances de Gauthier-Villars ou de Jules Chapon. Les maires de Gennevilliers, Levallois et l'Ile-Saint-Denis s'étaient déplacés de même. Les dires défavorables déposés par des particuliers étaient pour une grande part le fait d'ingénieurs, mais surtout d'auteurs de projets concurrents comme Jules Allix, le capitaine Le Barazer, Hennequin, Thivet, Sébillot et Dumont. C'était donc un public intéressé, concerné, ou s'informant par des canaux professionnels qui s'était déplacé pour remplir le registre ouvert dans le seul Hôtel de Ville, au bureau des Travaux Publics[19].

D'où viennent donc les trois cent mille signatures produites par la Société d'Étude ? Les textes des pétitions étaient assez courts, et évoquaient principalement les aspects patriotiques et industriels de la question[20]. L'argumentaire était celui de la Société d'Étude. Ainsi, « *l'ouverture*

16 Julia Csergo, « Parties de campagne », *Sociétés & Représentations*, n° 17-1, 1 mars 2004, p. 1550.

17 Réponses envoyées par les rédacteurs en chef du Génie Civil et de l'Echo des Chambres Syndicales. (AP – 2ETP44619)

18 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine… op. cit.*

19 *Ibid.*

20 *Ibid.*

de cette voie économique de transport aura pour effet de ramener vers la France le courant commercial qui en est aujourd'hui détourné au profit des nations concurrentes »[21], de « *l'étranger* », des « *nations rivales* ». De même, « *les travaux que nécessitera cette entreprise occuperont un grand nombre d'ouvriers pendant la période d'exécution, et donneront lieu à un vif mouvement d'affaires* »[22]. Surtout, l'ampleur nationale du projet était soulignée. Le projet était *« éminemment favorable, non seulement aux intérêts commerciaux de la Ville de Paris, mais encore à ceux de toute la France »*, « *non seulement la capitale, mais le pays tout entier* », et ne soulevait « *aucune objection à laquelle on ne puisse répondre et favorisant la défense du pays* »[23]. Pour collecter ces signatures, les employés de la Société sont probablement allés sur les quais, les boulevards, aux sorties des usines. Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, cette manœuvre était destinée à asseoir un rapport de force plutôt que de consolider l'argumentation. La Société pouvait ainsi se prévaloir d'un soutien populaire, appoint non négligeable pour convaincre les élus, en particulier parisiens, de se prononcer en faveur du projet. L'importance numérique des élus de la Seine dans toutes les irruptions du projet à la Chambre ou au Sénat laisse entendre que du point de vue électoral, le projet pouvait être un argument valable[24].

Les mémoires et délibérations défavorables étaient presque exclusivement le fait d'organismes de la Seine-Inférieure[25]. Etaient ainsi annexé au registre des textes produits par le Conseil Municipal, la Chambre de Commerce, une compagnie de courtiers, une Société Industrielle, tous de la ville de Rouen. Y étaient également une délibération de la Chambre de Commerce de Bordeaux, et deux mémoires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest et de la Chambre syndicale de la Marine. Les sept autres mémoires émanant de collectivités venaient essentiellement de compagnies de batellerie. Ces quelques institutions ont été productrices d'une littérature autrement plus importante que les partisans du projet. Ainsi, sur les dix-huit pages de résumé des dires, treize étaient réservées aux opposants. Cet écart tenait à deux raisons, analysées par les fonctionnaires s'étant chargés du dépouillement :

> « La plupart des partisans du projet ont donné leur approbation sous une forme générale presque identique, et se sont bornés à signaler sommairement les avantages qui leur semblaient devoir résulter de l'exécution du projet, au point de vue des intérêts commerciaux, industriels, économiques et de la défense du territoire ; mais aucun d'entre eux n'a traité le côté technique de la question, ni le côté financier. Ceux, au contraire, qui ont critiqué le projet, n'ont pas seulement

21 *Ibid.*

22 *Ibid.*

23 *Ibid.*

24 Jean El Gammal, « Campagnes et discours sous la Troisième République », *in* J. M. Mayeur et A. Schweitz, *Les parlementaires de la Seine sous la Troisième République*, Publications de la Sorbonne, 2001

25 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine… op. cit.*

> discuté les conséquences générales et économiques de son exécution, mais ils ont exposé, en détail, les difficultés techniques et les mécomptes financiers à redouter, ainsi que le préjudice qui serait porté aux intérêts (…) de la Vallée de la Seine. »[26]

A la manière des journalistes rédigeant leurs marronniers, les partisans et les opposants s'étaient bornés à reprendre des arguments déjà rebattus. Les partisans paraissaient reprendre les discours publicitaires de la Société d'Étude, et les opposants s'attacher aux considérations déjà données par les Ponts et Chaussées. De fait, les arguments en faveur du projet, majoritaires en nombre, se tenaient au strict minimum en matière d'argumentation. C'est en revanche une occasion de repérer ce qui avait marqué le plus les esprits dans la proposition de Bouquet de la Grye. Ce dernier avait fait des conférences dans diverses sociétés parisiennes, dont certains résumés ou délibérations étaient annexés au dossier d'enquête. L'ingénieur avait ainsi discouru devant la Ligue des Contribuables ou encore le Comité de l'Alimentation Parisienne, diffusant les idées principales de son projet[27]. Si l'on estime que ces deux cas ne sont que des exemples parmi d'autres, il est possible de comprendre pourquoi les avis étaient si similaires à l'enquête. La raison en était cette multiplication des avis de la part de différentes institutions, du contenu quasi identique de tous les articles s'y référant, et de la course à la production documentaire à laquelle se livrait la Société d'Étude. Nous avons vu la promptitude des réponses de la Société d'Étude à ses détracteurs des Ponts et Chaussées. Il en était de même pour chaque argument défavorable qui lui était opposé. Ainsi, pendant que les registres étaient ouvert, un prospectus édité par la Société était distribué à Paris, dénonçant le jugement dont était victime le projet à Rouen. Le texte se terminait par un néologisme (ou une faute d'impression) accusateur : « *les Rouennais ont un caractère que nous appellerons...* particularsite »[28]. De la même manière, une réponse à l'avis négatif de la Chambre de Commerce de Bordeaux était imprimée, appelant au bon sens du lecteur : « *nous pensons donc que l'opinion publique sera quelque peu étonnée de l'avis émis par la Chambre de Commerce de Bordeaux, et elle ne souhaitera aucunement que l'on retourne contre elle des armes si malencontreusement maniées au profit d'intérêts ou de passions qu'elle ne devrait pas partager* »[29].

Les arguments retenus au dépouillement comme étant les plus repris étaient donc essentiellement des redites de ce qu'avait présenté la Société d'Étude. Ainsi, la plupart des textes convenaient à dire que « *le projet Bouquet de la Grye [constituait] une œuvre grandiose,*

26 *Ibid.*

27 (AP, D2S41), Comité de l'alimentation parisienne. Délibération en faveur de Paris Port de mer, 1890. (AP, D2S41), Conférence faite le 11 novembre 1887... *op.cit.*

28 (AP, 2ETP44619), « Paris port-de-mer jugé à Rouen », Société d'Étude Paris port-de-mer, 1890.

29 (AD78, 3S), « Réponse à la Chambre de Commerce de Bordeaux », Société d'Étude Paris port-de-mer, 1890.

nationale, patriotique »[30]. Etrange paradoxe soigneusement entretenu par la Société : l'œuvre était tantôt grandiose, tantôt simple et pratique, refusant l'excès inutile. Venait ensuite la question de l'abaissement du prix des marchandises conséquemment à la diminution des prix du transport. En conséquence de ces modifications tarifaire, Paris était appelée « *à devenir le marché le plus important, non seulement de la France, mais du monde* »[31]. La concurrence étrangère justifiait l'exécution du canal. Les exemples des autres capitales européennes étaient mis à profit, Londres, Saint-Petersbourg disposant déjà de ports dans leurs murs, et des études étant en route à Rome, Berlin et Bruxelles : « *Il faut que Paris ne reste pas en dehors de ce mouvement général* »[32]. L'argument de la défense nationale était tout particulièrement apprécié. Le canal était supposé pouvoir approvisionner le camp retranché de Paris, et permettre à des navires plus importants en tonnage de participer à la défense de la capitale. Le surcroît de travail qui serait nécessaire serait une aide précieuse « *à une industrie des travaux publics qui souffre depuis quelques années* ». La Chambre de Commerce de Toulouse faisait d'ailleurs à ce sujet une remarque à la consonance très actuelle, estimant qu'il convenait « *de ne se servir que de machines et outils français et de n'employer que des ouvriers français* »[33]. Ce sont ces aspects qui revenaient le plus dans les déclarations à l'enquête. C'étaient les mêmes arguments déjà déployés dans les années précédentes, par la Société d'Étude, par les parlementaires se prononçant sur le projet, par la Chambre de Commerce. Est-ce à force de relire des textes apportant les mêmes arguments qu'ils nous paraissent à ce point banals ? Un sentiment de communauté de vue sans réel débat ressort de cette analyse. L'enthousiasme, palpable, l'était envers un projet qui promettait des évidences. Cette banalisation du discours est malgré tout un indice historique. La continuité des projets tout au long du siècle avait produit au moins dans l'enceinte de Paris une sorte de persuasion collective de la nécessité du canal pour des raisons assez nébuleuses. La facilité pour la Société d'Étude de collecter des milliers de signatures et la redondance des arguments sont les signes perceptibles de cet engouement collectif. Cette sorte d'unanimité, certaine d'un raisonnement logique implacable, contraste d'autant plus avec la complexité des débats qui se sont produits dans les diverses commissions chargées de statuer sur le projet.

Un dernier point mérite l'attention : le conseil municipal de Paris était absent des débats. Des délibérations favorables avaient pourtant été rendues dans les années précédant l'enquête. En 1887, le conseiller Guichard avait produit un rapport relatif aux différents projets

30 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine… op. cit.*
31 *Ibid.*
32 *Ibid.*
33 *Ibid.*

Paris port-de-mer pour le compte de la commission des Eaux et Égouts[34]. Il reprenait le terme « *magique* » utilisé par un journaliste du *Siècle* pour évoquer Paris port-de-mer, et estimait qu'un avis du Conseil était nécessaire sur un sujet « *qui passionne à un haut degrés la population parisienne* »[35]. Ses estimations de l'intérêt du canal n'étaient pourtant pas vraiment orientées vers la population, mais bien vers les négociants et les industriels qui auraient ainsi disposé de « *transports presque gratuits* » garantis par les prix pratiqués par la navigation maritime. La présentation de quelques projets antérieurs n'avait pour intérêt que de mettre en exergue le dernier et le seul crédible à ses yeux, celui de Bouquet de la Grye. Pourquoi l'institution municipale, qui s'était fendue de délibérations et d'études, n'était-elle pas présente à l'enquête ? La structure spécifique des institutions de la capitale expliquerait partiellement cette situation. En effet, le conseil municipal de Paris n'avait pas les pouvoirs de la préfecture, qui assurait de fait la gestion de la ville. Son avis aurait donc été ignoré afin d'éviter un soupçon de partialité de la part de la préfecture ? Une hypothèse plus crédible serait plutôt que l'avis de la ville de Paris a été passé sous silence afin de laisser plus de place aux avis du reste du département et ne pas offrir le flanc aux soupçons de favoritisme en faveur de la capitale. En effet, la Chambre de Commerce de Paris, malgré son soutien au projet, ne s'était pas non plus prononcée à l'enquête, ce que ne s'était pas privé de faire la Chambre de Commerce de Rouen, par exemple. Retirer des listes publiques le nom des grandes institutions parisiennes pouvait ainsi être une stratégie élaborée par la Chambre de Commerce. L'assemblée consulaire de la capitale souffrait en effet de ses relations avec les autres Chambres du pays, en raison des incertitudes qui couraient en son sein même sur la nature de son rôle, entre local et national.

2. Les revendications commerciales de la Chambre de Commerce de Paris.

Au cours de l'instruction en 1889 du dossier par l'administration des Ponts et Chaussées, la Chambre de Commerce de Paris était représentée par le président Poirrier et le vice-président Hiélard[36]. Leur intervention portait sur la pertinence économique du projet. Poirrier intervenait ainsi dans le débat entre les ingénieurs de la navigation de la Seine et Bouquet de la Grye afin de donner l'avis « *du commerce* ». Le président de la Chambre de Commerce acceptait que de nombreux imprévus puissent surgir de la réalisation du projet, mais réaffirmait le besoin « *impérieux* » de l'effectuer. Sa ligne de défense portait sur le fait que les chemins de fer étaient

34 (AP, D2S41), Guichard, *Rapport présenté par M. Guichard, au nom de la 6e Commission (Eau et Égouts)…*, *op. cit.*

35 *Ibid.*

36 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

certes utiles à transporter des marchandises exigeant « *une grande célérité et [pouvaient] subir leurs prix élevés* »[37]. La navigation intérieure, au contraire, était susceptible d'avoir un intérêt fondamental dans le transport de marchandises pondéreuses ou de premières nécessités comme le charbon ne nécessitant pas une vitesse importante pour assurer la viabilité de leur commerce. Poirrier se lançait dans une description lyrique : « *Le jour où le canal maritime de Paris à Rouen sera réalisé, la vallée de la Seine formera le prolongement des côtes de France, et présentera sur une longueur de 180 kilomètres des quais et des points de débarquement dont le commerce tirera le plus heureux parti* »[38]. Le vice-président Hiélard, qui l'accompagnait, faisait valoir que le canal serait « *très favorable pour le commerce d'exportation* », et permettrait « *de constituer à Paris un grand entrepôt de matières premières qui [ferait] concurrence à ceux d'Anvers et de Londres* »[39]. Plus que le lyrisme du président, l'argument de Hiélard révélait les attentes de la Chambre envers Paris port-de-mer. Le projet répondait en effet à une politique commerciale menée depuis de nombreuses années.

La Chambre de Commerce de Paris avait posé problème dès sa création en tant qu'institution locale. Le local existait-il dans la capitale[40] ? Le pouvoir central était identifié à « *Paris* » en raison de la concentration des pouvoirs dans cette ville. Tout au long du XIXème siècle, cette proximité posait des problèmes de légitimité et de rôle de la Chambre. Claire Lemercier la décrit comme « *le lieu d'exercice d'une forme de notabilité parisienne* », notabilité qu'il était difficile de définir en raison des origines diverses des individus la composant. Entre élite et petite bourgeoisie, les intérêts de la Chambre étaient fluctuants entre la ville elle-même et une vision plus large de l'économie nationale. A ce titre, le fleuve et en particulier son estuaire représentait un territoire que l'assemblée consulaire parisienne estimait parfois comme étant une partie intégrante de son champ de compétence. Le cas de Paris port-de-mer en était une des expressions, traduction des inquiétudes soulevées au long du siècle à propos de la navigation fluviale. La création du Havre par François 1er restait-elle ainsi un avant-port de Paris ? Si le port fluvial de Paris n'existait pas en tant que structure unifiée, cela ne semblait pas empêcher la Chambre d'envisager la Basse-Seine comme un avant-pays sur lequel elle avait une possibilité directe d'action. Le 1er février 1888, la Chambre s'adressait ainsi au ministre du Commerce et de l'Industrie pour exprimer à nouveau son intérêt pour le projet de la Société d'Étude Paris port-de-mer. Le lendemain, elle manifestait sa satisfaction de l'intérêt porté au port du Havre et à l'amélioration de la Basse-Seine. Néanmoins, cette solidarité était inégale, et parfois

37 *Ibid.*
38 *Ibid.*
39 *Ibid.*
40 C. Lemercier, « Devenir une institution locale ... », *op.cit.*

franchement rhétorique. En 1881, une Société pour la Défense des Intérêts de la Seine avait été créée avec le concours de la Chambre de Commerce de Rouen, et avait sollicité le soutien de son homologue parisienne[41]. Leurs demandes au gouvernement portaient sur l'amélioration du cours de la Seine jusqu'à Rouen, afin d'augmenter le tirant d'eau du chenal menant au port normand. La lettre demandait au président de la Chambre parisienne de présenter les statuts de la société nouvellement créée à son bureau afin d'envisager sa participation active. C'était en effet pour défendre « *des intérêts solidaires* » autour d'une « *voie de communication admirable qui [serait] une des plus importantes de l'Europe ayant Paris pour objectif principal* ». Les parisiens se félicitaient de l'initiative, et admettaient que l'amélioration de la navigation en aval de Rouen serait synonyme d'une augmentation substantielle du trafic de toute la Seine fluviale. Ils y voyaient même avec « *optimisme* » cette amélioration comme un « *jalon pour la création d'un « Paris Port-de-Mer »* »[42]. Cependant, l'augmentation du tirant d'eau entre Rouen et la mer pouvait provoquer un ensablement au niveau du Havre et était la cause de vifs débats entre les deux villes normandes. Constatant « *qu'il [existait] entre le Havre et Rouen des intérêts opposés et comme ceux de Paris [n'étaient] pas en jeu, au moins d'une façon importante* »[43], la Chambre de Commerce s'abstenait donc hypocritement de prendre position sur la question.

La réception du projet de la Société d'Étude Paris port-de-mer fut plus cordiale, quoique fort discutée. Le 25 janvier 1888, Hiélard présentait la question devant les membres de la Chambre. Il vantait les qualités d'un projet venant de « *l'initiative de personnages aussi compétents et aussi honorables* »[44] qu'étaient Thomasset et Bouquet de la Grye. Un des membres, Félix Dehaynin, protestait et considérait qu'il n'était pas nécessaire de demander à un canal maritime un service déjà rendu par la batellerie. Son inquiétude la plus importante résidait dans la taxe demandée par la Société pour l'utilisation du canal, qu'il craignait de voir entraver le commerce. Sa longue intervention provoqua une réponse du président Poirrier lui-même et du rapporteur Hiélard. Leurs arguments semblèrent porter leurs fruits, car le conseil adopta à l'unanimité une résolution demandant la mise à l'enquête du projet. Le 7 novembre de la même année, la Chambre prenait connaissance des conclusions des ingénieurs de la navigation de la Seine. Les conclusions négatives de ces derniers incitaient la Chambre à statuer de nouveau sur le soutien qu'elle apportait au projet. Le président souhaitait surtout savoir si le bureau était autorisé à participer à la séance du Conseil Général des Ponts et Chaussées qui allait se tenir

41 (AP, 2ETP44618), Lettre de la Société de défense des intérêts de la seine à la Chambre de Commerce de Paris, 1881.

42 (AP, 2ETP44618), Compte-rendu des séances de la Chambre de Commerce de Paris, s.d. (Probablement 1881).

43 *Ibid.*

44 (AP, 2ETP44618), Compte-rendu de la séance du 1er février 1888 de la Chambre de Commerce de Paris, 1888.

quelques jours plus tard. Les membres semblaient être partagés mais « *l'accord [paraissait] unanime* » sur les points de la précédente déclaration. Conformément aux inquiétudes de certains membres, ce qui avait été voté était un soutien de principe à l'idée, et non au projet. L'intérêt de la Chambre de Commerce ne semblait pas être forcément le soutien inconditionnel de la Société d'Étude. Comme le faisait remarquer un des membres de la Chambre de Commerce, Paris port-de-mer était souhaitable, et amènerait « *un incontestable progrès ; mais il [paraissait] douteux que le projet actuel réunisse les conditions voulues pour aboutir* »[45]. Si Poirrier et Héliard semblaient des défenseurs beaucoup plus volontaires du projet, ils respectaient devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées la position prudente de leur institution. Prenant en compte le risque d'une erreur dans les prévisions de dépenses de la Société d'Étude, « *l'État ne devrait pas hésiter à reprendre l'entreprise et à la mener à bonne fin* »[46]. Poirrier trouvait séduisante l'idée que le canal puisse être réalisé sans l'aide de l'État, et soutenait la proposition en ce sens. Néanmoins, c'était l'aplomb et le sérieux avec lequel la Société d'Étude présentait les choses qui le poussait à la préférer à d'autres projets. Les cartons de la Chambre de Commerce étaient remplis de propositions diverses auxquelles l'institution n'avait pas cru bon de donner suite. Une initiative comme celle de Thomasset et Bouquet de la Grye était l'occasion de faire passer Paris port-de-mer de l'utopie à la réalisation. Peu importait donc pour la Chambre que le projet soit accepté dans les détails. L'important était de prouver le sérieux de cette idée dont elle soutenait le principe depuis des années, et qui était susceptible de donner un coup de fouet au commerce parisien.

Cette volonté de dynamiser le commerce en élargissant ses débouchés et en améliorant sa situation était une part importante de la politique de la Chambre de Commerce. En 1871, elle participait à un regroupement de chambres de commerce libre-échangiste, rompant avec sa tradition d'isolement vis-à-vis du reste du territoire[47]. Un projet impulsé par le ministère du Commerce illustrait également cette volonté. En 1883, le ministre Hérisson tentait de mettre en place des « *Musées Commerciaux* » dans chaque Chambre de Commerce de France[48]. L'idée était de réunir des échantillons des produits de l'industrie ou de l'agriculture locale, qui puissent être utilisés à titre informatif pour des industriels ou des investisseurs. Cette idée s'égara plus ou moins, les assemblées consulaires faisant peu d'efforts malgré une bonne volonté de façade. Le projet évolua rapidement vers un « *Bureau de renseignements commerciaux* » moins ambitieux qui ne fut pas plus réalisé. La Chambre de Commerce de Paris se montra en revanche très

45 *Ibid.*
46 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.
47 C. Lemercier, « Devenir une institution locale ... », *op.cit.*
48 (AN, F12/9139), « Office National du Commerce extérieur ».

intéressée, et proposa l'établissement d'un musée national réunissant l'ensemble des régions dans la capitale sous son humble direction. Alcide Poirrier réaffirmait en 1889 la prépondérance que devait avoir la Chambre parisienne sur ce dossier, qui permettrait d'offrir à des investisseurs étrangers la possibilité d'avoir un endroit unique pour trouver leurs fournisseurs français. L'idée s'était donc orientée vers l'exportation. En 1891, le président Couste réussissait à obtenir l'accord du comité central des Chambres de Commerce. Le projet se concrétisa quelques années plus tard. Le bâtiment de la Chambre de Commerce de Paris était contiguë au Musée Colonial, qui était la même chose mais pour les productions d'outre-mer. Il était ainsi proposé en 1892 de récupérer ces locaux, peu utilisés, et d'y installer le musée national. Deux ans plus tard, un Office des Renseignements Commerciaux était créé par la Chambre de Paris. Son activité importante amena le ministère du Commerce à reprendre la structure existante et d'intégrer à ses services un Office du Commerce Extérieur au sein des locaux de la Chambre de Commerce en 1898. Il y avait donc une volonté de la part de l'institution du commerce parisien de s'intéresser au commerce international. Le projet Paris port-de-mer était un des éléments de cette volonté de recherche de débouchés extérieurs. Le soutien de la Chambre à l'idée correspondait à cette orientation politique. D'une part, les représentants du commerce parisien espéraient des débouchés étrangers, et en même temps s'affirmer dans un rôle représentatif du rayonnement commercial français.

Le second point qui semblait tout particulièrement motiver la Chambre de Commerce était la création d'entrepôts de matières premières par la captation d'un trafic élargi. L'exemple en la matière venait de Londres, qui grâce à sa position importante sur les lignes maritimes venant des colonies disposait d'un pouvoir commercial colossal. La concentration d'un produit à un endroit avait pour effet d'y attirer des négociants et offrait la possibilité de fixer les prix. Rapporteur de la Commission de l'enquête publique du département de la Seine, Alcide Poirrier réaffirmait cet espoir de supplanter Londres. Paris était ainsi « *un centre exceptionnel, unique, pourrait-on dire, comme point de départ de nombreuses lignes ferrées se dirigeant non seulement à travers toute la France, mais sur tout le continent, comme il [était] tête de ligne de plusieurs voies navigables* »[49]. Il estimait à 15 francs les frais de déchargement et rechargement pour les marchandises faisant escale à Londres avant d'essaimer les ports du continent. Paris aurait été une place commerciale mieux placée pour desservir une partie de l'Europe. Cette fascination pour l'entrepôt faisait cependant partie d'une revendication politique de la Chambre de Commerce de Paris beaucoup plus locale vis-à-vis de l'octroi. Restauré en 1798 après l'abolition des péages en 1791, l'octroi était un impôt inscrit dans l'espace enfermant la ville

49 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit*.

dans ses frontières[50]. Toute marchandise en passant la limite était imposée, provoquant deux effets différents pour les industriels et les commerçants parisiens. D'une part, les marchandises et les matières premières destinées à la commercialisation ou la transformation à l'intérieur de la ville se trouvaient plus onéreuses, et pouvaient paraître comme une restriction de profits pour les entrepreneurs. Néanmoins, l'impôt pouvait être une protection pour la production intérieure à la cité, qui pour un produit égal n'avaient justement pas à payer le passage de la frontière. La tradition était cependant à ne retenir que l'enfermement de la ville dans cette limite confiscatoire, et il était de bon ton de la critiquer[51]. L'annexion de 1859 souleva de nombreuses plaintes en raison de l'extension de l'octroi qu'elle impliquait. Ainsi, des industries qui n'étaient jusque-là pas concernées par l'impôt se trouvaient soudain avec un surcoût pour leurs matières premières. La solution qui avait été trouvée pour calmer les esprits était d'accorder un droit d'entrepôt à Paris. Le principe de l'entrepôt était une méthode des Douanes. La marchandise enregistrée n'était soumise à la taxation qu'à partir du moment où elle sortait du stock, permettant aux entreprises d'équilibrer leurs trésoreries plutôt que de devoir stocker des matières premières sans avoir vendu le produit au complet. Le droit d'entrepôt fictif était une facilité accordée à une entreprise, au contraire de l'entrepôt réel, qui était un bâtiment contrôlé par l'administration.

C'était donc dans ces perspectives d'extension commerciale que s'organisait le soutien de la Chambre de Commerce de Paris au projet de la Société d'Étude. Les arguments de la Chambre ont été défendus très tôt dans le déroulement de l'enquête par le président Poirrier lors de sa participation à la confrontation du projet devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Nous l'avons évoqué précédemment, Poirrier était également membre de la commission d'enquête du département de la Seine. De fait, l'avis de la commission reflétait une grande influence de ces motivations commerciales parisiennes.

3. *La commission d'enquête de la Seine favorable malgré les avis des ingénieurs*

Le préfet de la Seine constitua la commission d'enquête le 10 septembre 1890. Elle était composée d'un inspecteur du génie maritime, deux inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, deux députés, deux conseillers municipaux, deux conseillers généraux, ainsi que du vice-président de la Société de géographie commerciale, et d'un contre-amiral[52]. En faisaient

50 Pierre-François Claustre, « L'octroi de Paris (1798-1943): Bilan historiographique et perspectives de recherche », *Recherches contemporaines*, 6, 2002.

51 *Ibid.*

52 (AP, D2S41), *Procès-verbaux des séances de la commission d'enquête concernant le projet d'établissement d'un canal maritime entre Paris et Rouen présenté par la Société d'Étude dite de « Paris port de mer »*, Préfecture de la Seine, 1891.

également partie Alcide Poirrier, alors sénateur de la Seine, dont le mandat à la Chambre de Commerce était terminé, et un des anciens lieutenants de Haussmann, Jean-Charles Alphand. Le célèbre ingénieur avait été maintenu en poste malgré la chute de l'empire et c'est à lui qu'était échue la présidence de la commission en tant que directeur du service des travaux de la préfecture de la Seine.

La première séance du 10 janvier 1891 était de pure forme, pour constater l'ampleur du travail. Le président fit distribuer les résumés des dires de l'enquête, ainsi que des brochures annexées. Le 17 janvier, la commission recevait Bouquet de la Grye et Hippolyte Gomot, le vice-président de la Société d'Étude. La commission devait les recevoir plus tard, mais le fait que les promoteurs aient eut communication officieuse du résumé des dires de l'enquête leur avait permis d'intervenir dès la seconde séance. Ce détail qui n'était aucunement dissimulé dénotait au minimum la bonne entente de la Société d'Étude avec les autorités préfectorales, leur permettant de dépasser la chronologie traditionnelle de l'enquête en ayant accès aux travaux internes de la préfecture. Était-ce une manière cordiale d'indiquer à l'auditoire l'importance du réseau de connaissances de la Société d'Étude, ou démontrer une bonne maîtrise des rouages décisionnels ? Quoi qu'il en soit, la déposition faite par Bouquet de la Grye fut imprimée par les soins de la Société d'Étude, et jointe au procès-verbal de la commission. Bouquet de la Grye reprenait points par points chaque objection soulevée par les opposants au projet lors de la collecte des dires de l'enquête publique. Le président posa alors une question problématique qui déclencha un incident. Pourquoi n'était-il indiqué nulle part l'emplacement exact du port prévu dans le projet ? En effet, un port était prévu à Clichy ou à St-Ouen, mais aucun plan n'avait était joint à l'avant-projet. Bouquet de la Grye répondit que c'était « *avec intention et pour ne pas exposer la Société d'Études à être taxée de vouloir favoriser un mouvement de spéculation* »[53]. Cette marque de bonne volonté et de sérieux ne convainquait pas le conseiller général Lefoulon. Il affirmait ainsi que la spéculation existait dans son canton de Neuilly. Il estimait qu'il était nécessaire à la commission de « *connaître les noms des souscripteurs du capital de la future Société à constituer* ». Il s'inquiétait également « *de voir infirmer l'autorité des décisions de la Commission s'il s'était avéré que telles acquisitions de terrains, dont il pourrait donner la date des contrats, ont été réalisées pour le compte de tel membre de la commission d'enquête* »[54]. Gomot défendait la Société d'Étude en prétendant que seul l'ingénieur auteur du projet connaissait l'emplacement du port, et faisait mine de bonne volonté pour fournir la liste des souscripteurs. Bouquet de la Grye envisagea l'hypothèse de tentatives de spéculation, mais les détails précis de l'opération étant inconnus il les considérait comme aléatoires et « *témoignant*

53 *Ibid.*
54 *Ibid.*

tout au plus de la confiance des auteurs dans le succès de l'entreprise projetée »[55]. L'élu radical avait mis le doigt sur un sujet difficile, mais qui ne reparu plus à l'ordre du jour. Qui visait-il dans son intervention ? Ou plutôt que critiquait-il ? Trois membres de la commission mériteraient nos soupçons, du fait de leur soutien direct ou indirect à la Société d'Étude. L'ancien président de la Chambre de Commerce Poirrier s'était illustré quelques mois plus tôt dans sa défense assez volontaire du projet. D'autre part, le vice-président de la Société de géographie commerciale Péghoux fut le premier à contredire Lefoulon sur sa demande d'accès à la liste des souscripteurs. La société dont il faisait partie avait produit une délibération très favorable au projet ce qui nous amène à penser qu'il avait déjà fait son idée avant la fin des discussions de la commission. Louis de Bussy était inspecteur général du génie maritime. Ingénieur d'un corps rattaché au ministère de la Marine, celui-avait été nommé au Conseil d'Amirauté en 1883, et élu à l'Académie des Sciences en 1888 dans la section géographie et navigation[56]. En 1895, la Société des Études Coloniales et Maritimes le comptait dans les membres d'honneur de son comité de patronage[57]. On peut supposer que l'homme connaissait personnellement Thomasset ou Bouquet de la Grye, voire les deux, arpentant les mêmes couloirs des mêmes institutions à un grade équivalent. L'intervention du conseiller général Lefoulon était donc peut-être plus une mise en garde contre la partialité de certains des membres de la commission qu'une véritable attaque. En agitant la menace d'un scandale spéculatif, il espérait peut-être modérer le zèle des partisans du projet, ou tout du moins faire remonter des inquiétudes de son arrondissement. Son intervention est d'autant plus à modérer qu'il était du nombre des déposants de dires favorables au registre public[58].

La commission a entendu de nombreuses critiques. Les séances du 24 et du 31 janvier étaient consacrées à l'audition successive de deux des ingénieurs en chef de la navigation de la Seine, Caméré et Mengin[59]. Ils y développaient les arguments défavorables aux projets qu'ils avaient déjà présenté dans leur rapport de 1887 ainsi que devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Caméré se concentrait sur les modifications du régime hydrologique de la Seine et Mengin détaillait les problèmes soulevés par la traversée de Rouen. Lors de ces deux séances étaient également présents Marin et Clerc, respectivement directeur et directeur des travaux de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, ainsi que Villiers du Terrage, inspecteur général des Ponts et Chaussées attaché au contrôle du trafic de cette compagnie. Tous étaient

55 *Ibid.*

56 « Annuaire prosopographique de la France savante, XVIIe-XXe siècle », *Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, [En ligne]. www.cths.fr (consulté le 25 mai 2013)

57 *Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes*, Année 20, n°149, Paris, 1895.

58 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine… op. cit.*

59 *Ibid.*

farouchement opposés au projet, et la commission écouta sans franchement faire d'objections à leurs avis. La séance suivante du 14 février voyait le retour de Bouquet de la Grye. Encore une fois, la perméabilité des débats de la commission d'enquête était visible. En effet, celui-ci présenta dans une petite brochure imprimée un contre-argumentaire des points soulevés dans les séances précédentes, remettant en cause les dires des ingénieurs et de la Compagnie de l'Ouest. L'ingénieur de la Société d'Étude acceptait néanmoins une correction de son projet pour le viaduc d'Argenteuil. Plutôt que d'y installer des travées mobiles, il proposait de rehausser le tablier du pont pour assurer 22 mètres de tirant d'air. Cette correction onéreuse avait un double intérêt. Elle retirait d'une part un des arguments de la Compagnie de l'Ouest, qui tempêtait contre les atteintes à la régularité du trafic. En second lieu, elle calmait les inquiétudes du service des eaux et de l'assainissement de la préfecture de la Seine vis-à-vis d'un projet de canalisation traversant le fleuve. Faire passer la canalisation à travers le canal aurait nécessité des dépenses supplémentaires et des incertitudes techniques pour l'installation d'un siphon. En revanche, en utilisant le tablier d'un pont fixe comme support des canalisations, ces incertitudes pouvaient être effacées. Bouquet de la Grye faisait ainsi d'une pierre deux coups en tentant de s'assurer la confiance des services centraux de la préfecture de la Seine. Ce choix paraissait plus un appel du pied à Alphand qu'un geste envers les chemins de fer. Cette stratégie de complaisance envers les intérêts particuliers de la ville de Paris semble avoir porté ses fruits. La commission se prononça à l'unanimité en faveur de l'exécution d'un canal maritime entre Paris et Rouen avec un chenal et des écluses tels que prévus par Bouquet de la Grye. Des réserves étaient émises à propos de la batellerie et du chemin de fer, mais Poirrier, Péghoux et de Bussy étaient parvenus à en limiter la portée.

L'ancien président de la Chambre de Commerce fut nommé rapporteur pour la commission. C'était donc à un grand partisan de Paris port-de-mer qu'était échue la rédaction du document public résumant l'avis de la commission. Le texte fut approuvé à l'unanimité le 21 février. Le projet était accepté dans ses grandes largeurs, et seules quelques réserves étaient soulevées. La commission demandait ainsi que les intérêts de la Compagnie de l'Ouest soient protégés, et que la batellerie ne souffre pas du nouveau régime de la Seine. Il était également demandé que toute modification des installations d'assainissement de la Ville de Paris consécutives aux travaux soient prise en charge par « *les concessionnaires du canal* »[60]. Enfin, la concession devait être rédigée de façon que l'État ait le pouvoir de la racheter avant expiration. Le rapport lui-même était un plaidoyer contre les critiques soulevées. Le texte était écrit au nom de la commission d'enquête du département de la Seine, mais il est impossible d'ignorer

60 Alcide Poirrier, *Avis de la commission d'enquête du département de la Seine sur le projet présenté par la Société d'Étude de Paris-port de mer*, Paris, Préfecture de la Seine, 1891.

la lourde présence de Poirrier derrière l'argumentation. La première partie était consacrée au point de l'intérêt d'un port de mer à Paris, et semblait tout droit sortie des argumentaires déjà développés par la Chambre de Commerce de Paris sur l'importance des ports intérieurs et de l'intérêt de disposer d'entrepôts de matières premières[61]. La seconde partie s'attachait plus précisément au projet proposé. Poirrier ne s'embarrassait pas des critiques techniques et répondait en citant simplement Bouquet de la Grye. Il dissertait en revanche beaucoup plus librement sur les questions économiques. Encore une fois, la question des prix du transport et de la rupture de charge au Havre ou à Rouen était soulevée. Poirrier défendait que les prix utilisés dans toutes les analyses étaient des moyennes très imparfaites qui ne prenaient pas en compte les différences selon les produits transportés, la saison, l'offre et la demande. Il rajoutait de plus des frais accessoires de gardiennage, conditionnement, et autres commissions. Les conclusions de la commission d'enquête ainsi acceptées soulignaient une ambition d'une élite commerciale parisienne de s'affranchir d'une partie des intermédiaires entre la capitale et le reste du monde.

Il était d'ailleurs perceptible que les interrogations sur un rôle local ou national de la ville de Paris n'étaient pas circonscrites à la Chambre de Commerce. Dès le début des travaux de la commission, Bouquet de la Grye s'inquiétait du fait que les avis venant d'autres départements aient été mis à l'enquête au même titre que les avis de la Seine. Son argument visait à centrer le débat non selon les avis issus de la Seine-Inférieure mais bien aux avis majoritairement favorable des parisiens. Alphand évacua la question en affirmant l'importance nationale du projet : « *les travaux du canal maritime projeté n'engagent pas seulement les intérêts de Paris et de sa banlieue ; ils intéressent le pays tout entier* »[62]. A titre de comparaison, la commission d'enquête du département de l'Eure avait estimé que son avis favorable au projet avait été émis « *en se plaçant volontairement au seul point de vue des intérêts locaux* »[63] et ne tenait pas compte des dires déposés qui n'intéressaient pas le département de l'Eure. Les commissions de la Seine-et-Oise et de la Seine-Inférieure avaient en revanche motivé leurs avis défavorables en évoquant l'intérêt général au-delà des limites de leurs départements. Ces différences sont à envisager d'après l'importance de la Seine telle qu'elle était ressentie dans chaque département. La Seine ne traversait l'Eure que sur une soixantaine de kilomètres, et ne baignait aucune ville ou port d'importance. Plus encore, il n'y avait aucun affluent majeur se déversant dans le fleuve. Le choix d'étudier le devenir de la Seine comme un élément stratégique de l'économie locale n'était donc pas forcément un choix issu d'une vision nationale de la question. Malgré

61 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer…,* 1888, *op cit* .
(AP, D2S41) *Mémoire en réponse…,* 1888, *op.cit.*

62 (AP, D2S41), *Procès-verbaux des séances de la commission d'enquête… op. cit.*

63 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de l'Eure, dépouillement du dossier de l'enquête et des documents annexés*, Préfecture de l'Eure, 1891.

l'utilisation récurrente de l'échelle nationale dans les arguments des partisans comme des opposants, il semble que les intérêts particuliers des localités étaient plus en jeu que la question de l'articulation des transports au niveau du pays. L'échelle nationale défendue par la commission de la Seine était celle d'un commerce parisien à la recherche d'un territoire d'action élargi. Lorsque la Chambre de Commerce et la Commission appelaient de leurs vœux la liaison de Paris à la mer, elles étaient en réalité à la recherche d'un *hinterland* pour le port de Paris. Bouquet de la Grye défendait cet argument lors de la conférence devant la Ligue des Contribuables en novembre 1887.

> « *J'ai fait autrefois des cartes de ce que j'appelais* la possibilité commerciale[64] *des ports, zones qui variaient d'étendue selon que la marchandise suivait sur le continent les voies ferrées ou les canaux. Mon but était de trouver la localité qui pouvait le plus sûrement lutter contre cette espèce d'aspiration qui venait d'Anvers, et j'ai vite reconnu que le Havre, Dunkerque et Rouen même, étaient impuissants à nous faire reprendre le trafic qui s'écoulait vers le Nord. (...) Si nous supposons par contre qu'un rêve qui sera, je l'espère, une réalité, rend Paris accessible aux navires, la limite de la zone dont nous parlons remonte au nord, nous atteignons le Rhin et nous pouvons aller dans le Wurtemberg.* »[65]

Si le projet initial porté par la Société des Études Coloniales et Maritimes visait à offrir des débouchés plus larges à la marine marchande et aux colonies, il était rendu attractif pour le commerce parisien par ses promesses d'élargissement des horizons d'échanges. Cette question était source de conflit entre Paris et les ports de la Basse-Seine pendant tout le siècle. La construction dans les années 1840 de magasins généraux et de docks-entrepôts sur les quais parisiens participait des tentatives d'imposer la capitale comme une place commerciale de premier plan[66], mais empiétait sur les ambitions similaires du Havre et surtout de Rouen[67]. Le département de la Seine-Inférieure fut donc le fer de lance de l'opposition à Paris port-de-mer.

64 C'est Bouquet de la Grye qui souligne.

65 (AP, D2S41), Conférence faite le 11 novembre 1887... *op.cit.*

66 Claire Lemercier, « Quel contrôle des entreprises et des transactions ? », *in : Un si discret pouvoir*, 2003, pp. 270302.

67 Millard, *Paris, histoire d'un port: du Port de Paris au Port autonome de Paris..., op. cit.*; Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français... op.cit.*

Chapitre IV. La Basse-Seine contre une modification profonde de son équilibre économique

La construction de l'opposition à Paris port-de-mer s'est effectuée hors de Paris, où une quasi-unanimité régnait en faveur du projet. Les espérances optimistes des parisiens et de la Chambre de Commerce de la capitale n'étaient en effet pas du goût de tous. Le projet traversait successivement quatre départements, essentiellement dans des zones rurales. Il était donc nécessaire pour la Société d'Étude de convaincre les riverains du futur canal qu'il n'y avait aucun risque pour leurs activités, voire des avantages. Or, le projet impliquait des modifications profondes dans les relations entre les rives et dans la structure productive qui tirait parti des voies de communication autour de la Seine. De plus, les territoires traversés voyaient parfois déjà s'affronter des intérêts antagonistes. L'ampleur de l'aménagement planifié était donc de nature à bouleverser des équilibres chèrement acquis ou encore incertains.

Là où elle avait suffisamment d'influence et de soutiens, la Société d'Étude avait réussi à noyauter efficacement les commissions statuant sur son projet. En revanche, il était autrement difficile pour une structure sans réseaux départementaux efficaces de faire passer ses vues hors de Paris. Il s'agissait en effet de convaincre une partie de la population qui était elle-même déjà intégrée à des structures peu partisanes de Paris port-de-mer. Les notables choisis par les préfectures pour participer à l'enquête d'utilité publique furent ainsi un frein important vers le succès. De plus, la ville de Rouen et ses dépendances se sont avérées des adversaires acharnés usant des mêmes techniques de pression à différentes échelles en faisant jouer leurs contacts dans le département et au-delà. Il en allait en effet de la prospérité de Rouen, à la fois dans le cadre de sa vie urbaine et industrielle, et dans sa fonction portuaire. Le projet Paris port-de-mer menaçait en effet cette fonction qui était l'objectif de Rouen depuis des années d'être considéré

de plein titre comme étant le vrai port de Paris.

1. *Le poids des notabilités locales*

Les résultats de l'enquête publique menée dans les trois autres départements traversés par le projet étaient bien plus nuancés qu'à Paris, d'une part dans les dires déposés dans les registres d'enquête et d'autre part dans les conclusions des commissions. Au vu de sa composition et des dépouillements des dires, la commission de la Seine pouvait difficilement rendre un avis négatif. A l'opposé, la commission de la Seine-Inférieure faisait face à des dires quasi unanimes dans leur rejet de Paris port-de-mer, et était composée exclusivement de farouches détracteurs du projet. L'enquête du département de l'Eure était sensiblement la moins importante par le peu de réaction qu'elle a suscité et par l'absence de passion dans les conclusions de la commission. Plus surprenante en revanche était la position de la commission d'enquête du département de la Seine-et-Oise. En effet, ses conclusions furent négatives, malgré des avis exprimés globalement favorables au projet. Deux caractéristiques du poids des notabilités sur l'enquête d'utilité publique étaient perceptibles. D'une part, le fait que la commission d'enquête ne soit pas tenue de prendre en compte les avis laissés aux registres, comme cela a été le cas en Seine-et-Oise. D'autre part, la force des réseaux locaux au sein des départements comme nous le verrons dans la Seine-Inférieure.

Les registres ouverts à Versailles et à Mantes avaient reçus cinq dires individuels favorables au projet, seize mémoires délibératifs, et soixante-huit délibérations antérieures à l'enquête[68]. Enfin, des listes d'adhésion au projet totalisaient 8753 signatures. Les dires favorables étaient résumés à une portion extrêmement congrue d'une page pour sept pages de dires défavorables. Le projet était défendu sur la base des arguments commerciaux de la Société d'Étude. Quelques remarques locales étaient faites, les communes de Melun et de Triel demandant par exemple l'établissement d'un port sur leurs territoires respectifs. Les réserves retenues par une des pétitions et par la commune de Saint-Germain-en-Laye portaient principalement sur l'aménagement du canal comme outil d'appoint du traitement des eaux usées de Paris. Ainsi, il était demandé « *moyennant un léger surcroît de dépense [de] permettre l'évacuation jusqu'en haute mer des eaux renfermant des principes nuisibles à la santé publique* »[69]. La quasi-totalité des arguments défavorables avaient été produits par des institutions de la Seine-Inférieure. Sur les huit mémoires défavorables seule la délibération du conseil municipal d'Argenteuil était issue du département. Les sept autres étaient notamment des délibérations du conseil municipal

68 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine et Oise, dépouillement du dossier de l'enquête et des documents annexés*, Préfecture de la Seine-et-Oise, 1891.

69 *Ibid.*

et de la Chambre de Commerce de Rouen, un mémoire de la Compagnie de l'Ouest, et un texte de la Société de Défense des Intérêts de la Seine. Les considérations purement locales concernaient les abaissements de plans d'eau qui inquiétaient le conseil municipal de Poissy, et la modification des ponts qui touchaient tout particulièrement la municipalité d'Argenteuil. Les registres ne renfermaient finalement que très peu d'arguments portant sur les intérêts spécifiques au département. Le projet, même si il était plutôt reconnu comme intéressant, ne soulevait pas l'enthousiasme et paraissait essentiellement extérieur aux considérations locales. L'ombre de la capitale absorbant tous les intérêts était extrêmement perceptible : « *Le département de Seine-et-Oise n'est appelé à recueillir aucun avantage commercial évident de l'exécution du canal ; au contraire, le but unique du projet est de faire à Paris un port maritime de pénétration et tous les autres intérêts sont sacrifiés* »[70].

De fait, les communes s'étant prononcées en faveur du projet l'avait fait avant l'enquête, à partir de 1887. Ces avis ont été déposés aux registres par un certain Mr. Leprince, employé par la Société d'Étude Paris port-de-mer. C'est une autre part de la stratégie de la Société qui était visible à ce sujet. Ses employés ont descendu le cours du fleuve le long du tracé du projet afin d'obtenir l'accord des édiles locaux. C'est également dans ces communes qu'ils ont fait signer leurs listes d'adhésions. Ce démarchage le long de la Seine a été remarqué et vertement critiqué par la commission d'enquête : « *Ces adhésions n'ont pas été déposées directement à la Préfecture (...) après examen des plans, devis et documents composant le dossier d'enquête (...). Les adhésions recueillies dans ces conditions ont été données sans que vraisemblablement les intéressés aient pu étudier le projet ni en peser les conséquences* »[71]. Des mots très durs étaient employés envers des dires qui ne disposaient pas de « *garanties de maturité et de certitude suffisante* »[72]. L'avis final de la commission se passait donc des avis reprenant les arguments publicitaires de la Société d'Étude, et se concentrait sur le reste. Les inconvénients retenus correspondaient presque points par points à ceux développés par les ingénieurs de la navigation de la Seine. L'intervention de Boulé et Caméré, responsables de la Seine entre Paris et Rouen, fut à ce titre probablement décisive. C'est auprès d'eux qu'étaient dirigées les délibérations des conseils municipaux afin qu'ils en donnent leur avis. Contrairement à Paris, où ils avaient été appelés à titre consultatif, ils étaient en Seine-et-Oise dans une situation plus importante d'interlocuteurs récurrents des élus locaux à propos de la Seine. Leur position était jugée suffisamment dangereuse pour le projet pour que la Société d'Étude tente de faire pression sur eux et leurs services. Caméré se sentit ainsi obligé lors de sa déposition devant la

70 *Ibid.*
71 *Ibid.*
72 *Ibid.*

commission le 18 février 1891 de justifier son indépendance, probablement après une campagne de dénigrement à son sujet :

> « Toutefois, en présence de l'attitude que prend la Société d'Étude Paris port-de-mer à mon égard, je me trouve dans l'obligation sous peine de donner créance à ses insinuations de faire ressortir devant vous (…) que les objections que j'ai pu formuler contre son projet ne reposent sur aucune arrière-pensée mais sur des réalités et ne m'ont été inspirées que par le souci de l'intérêt public. »[73]

Un autre exemple attestait de ces méthodes agressives. Dans les archives de l'enquête se trouve un article publié en avril 1891 par la *Revue de l'Ouest*, publication poitevine imprimée à Niort[74]. Le journaliste rapportait un *incident à l'écluse de Bougival* qui aurait eu lieu le 28 mars. Un certain « *Mr de R.* » s'était présenté au conducteur des Ponts et Chaussées et lui avait demandé d'accéder aux registres publics des niveaux d'eau et des profondeurs enregistrés les mois précédents. Le préposé lui refusa, arguant une interdiction faite par l'ingénieur en chef Boulé. L'inconnu fit des commentaires à Paris dans « *les cercles qu'il fréquentait* », atteignant le ministre. Nous pensons que « *Mr de R.* », qui se présentait comme ingénieur, n'était autre que Robert de Rautlin de la Roy, un ingénieur civil passé par l'École des Ponts et Chaussées et membre du bureau de la Société des Études Coloniales et Maritimes. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées était mis en cause, car les mesures qui avaient été utilisées pour repousser le projet Paris port-de-mer étaient présentées comme inexactes. Deux modes d'influences étaient en ici opposition. La Société d'Étude s'appuyait sur ses contacts ministériels et des relais médiatiques pour faire pression sur les services locaux chargés d'émettre des avis sur son projet. Outre ces pressions, Bouquet de la Grye s'était en effet fendu d'une lettre au ministre afin de le convaincre de ne pas prendre en compte l'avis de la commission qui n'avait pas à ses yeux « *rendu compte avec une complète impartialité du résultat des vœux émis dans l'enquête* »[75]. De l'autre côté, les Ponts et Chaussées jouaient de leurs extensions locales pour bloquer le projet dans le fond en insistant sur ses risques pour le territoire et dans la forme en soulignant les méthodes de dénigrement employées.

Dans les deux cas, la cible de ces manœuvres étaient les notables appelés à statuer sur le projet. Les termes d'édiles ou d'élite locale sont insuffisants pour qualifier la catégorie de la population qui était amenée à donner un avis décisif dans la réalisation d'un projet d'aménagement de l'ampleur de Paris port-de-mer. Si les membres de la commission d'enquête de la Seine-et-Oise répondaient en effet en premier lieu à des corps électifs, ils avaient également

73 (AD78, 3S), *Procès-verbaux des séances de la commission d'enquête de la Seine-et-Oise*, Préfecture de la Seine-et-Oise, 1891.

74 « Incident à l'écluse de Bougival », *La Revue de l'Ouest*, 27 avril 1889.

75 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine et Oise…*, *op. cit.*

été choisis pour leurs antécédents professionnels. Le texte fixant les formes de l'enquête d'utilité publique restait volontairement flou sur les personnalités appelées à se réunir en commission, probablement afin de laisser aux préfets suffisamment de latitude selon la question soulevée. Le préfet de la Seine-et-Oise avait choisi treize membres, dont deux seulement n'avaient pas de mandats électifs locaux, le président du tribunal de commerce de Versailles et le président de la Société d'Agriculture. Tous étaient en revanche des propriétaires, industriels ou commerçants locaux, conformément au texte réglementaire. On peut supposer qu'ils sont « *les commerçants et industriels intéressés* »[76] auxquels faisait référence l'avis de la commission concernant la supériorité de la batellerie sur le projet. C'est d'ailleurs probablement en ce sens qu'ils avaient été désignés par le préfet, qui devait sélectionner un échantillon de la population de son département ayant le temps de se pencher sur des questions d'aménagement[77]. Le terme de notable est donc ici à entendre dans le sens où ces hommes étaient remarqués par l'État comme répondant à des qualités de représentation.

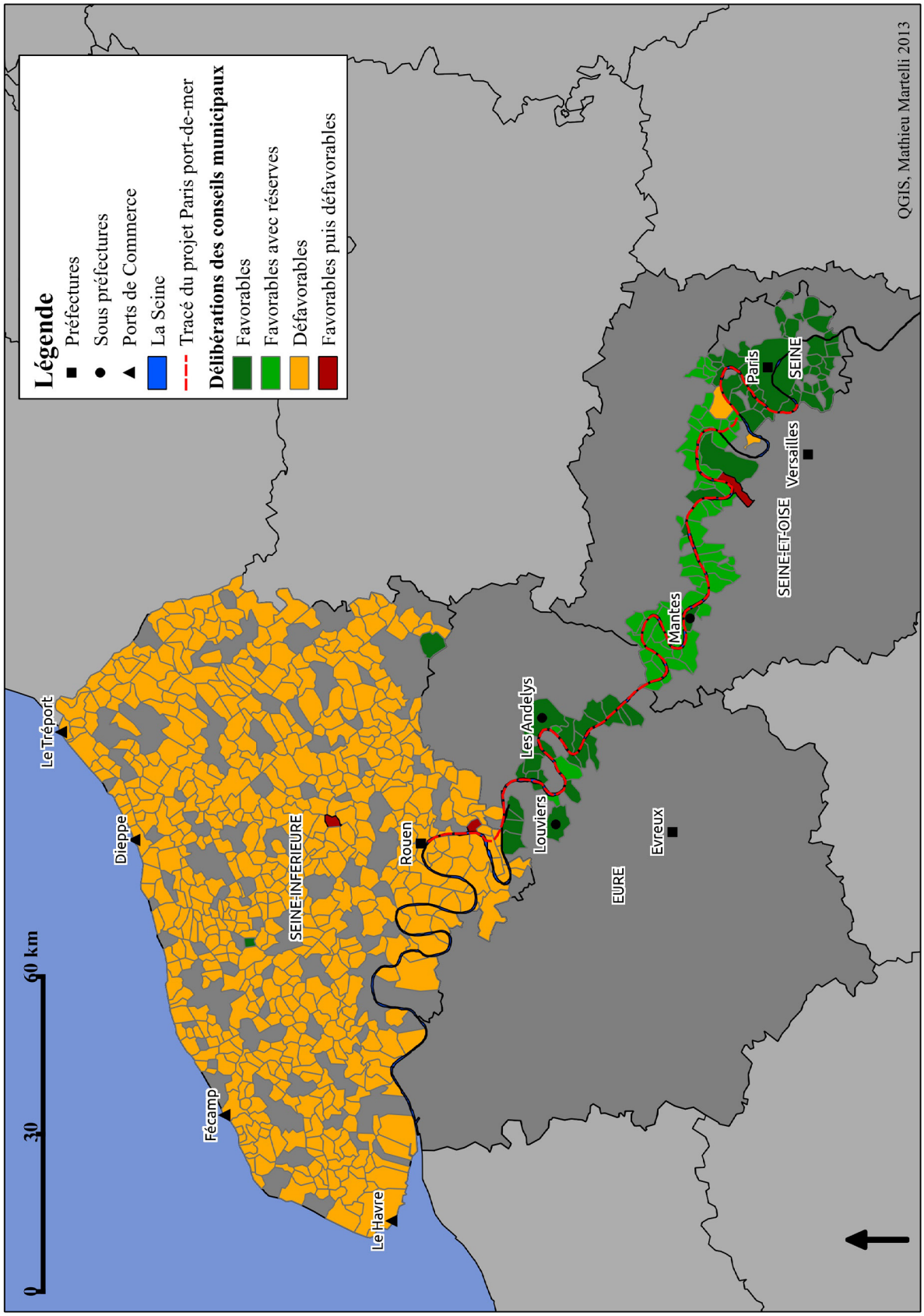
La situation était similaire en Seine-Inférieure, mais le choix était plus évident en raison de la présence de plusieurs très puissantes chambres de commerce à Rouen, au Havre, à Fécamp, à Dieppe et au Tréport. Ce sont ces villes et Elbeuf qui ont fourni les treize membres de la commission d'enquête. Les profils étaient simples : ils étaient élus, ou membres de la Chambre de Commerce locale ou les deux[78]. Le choix de notables s'était ici tourné vers des représentants des villes et du département directement concernés par le projet qui touchait à leur existence commerciale. Contrairement à la Seine-et-Oise ou à l'Eure, le registre public a dans la Seine-Inférieure tourné à plein régime. Vingt-six dires individuels, cent quatre-vingt neufs mémoires ou délibérations, une pétition de protestation recueillant 36 887 signatures, suivis d'encore 465 délibérations et un peu plus de 12000 signatures après la clôture officielle des registres[79]. La carte ci-dessous résume l'intégralité des délibérations municipales dans les quatre départements consultés. En comparant les délibérations selon leur adhésion ou pas au projet, il est assez évident de constater deux stratégies distinctes. La Société d'Étude considérait par principe ou par limite de ses moyens d'action que seules les municipalités dont le territoire était traversé par le projet valaient la peine d'être consultées. C'est le dénommé Leprince qui s'est chargé de déposer aux registres préfectoraux les avis favorables des conseils municipaux ainsi que les pétitions signées dans ces mêmes communes. Nous le retrouvons également dans les dires individuels déposés à l'enquête de la Seine-inférieure. On peut comparer cet employé

76 *Ibid.*

77 Alain Guillemin, « Aristocrates, propriétaires et diplômés »... *op. cit.*

78 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine-Inférieure, dépouillement du dossier de l'enquête et des documents annexés*, Préfecture de la Seine-Inférieure, 1891.

79 *Ibid.*



Carte 1: Délibérations des conseils municipaux dans les départements soumis à l'enquête d'utilité publique de Paris port-de-mer.

Sources: dépouillements des dires des départements de la Seine, Seine-et-Oise, Seine-Inférieure et de l'Eure, 1891.

de la Société à une sorte de représentant de commerce, ou plutôt d'agent électoral[80]. Le déroulé linéaire des avis favorables entre Paris et la Seine-Inférieure suivait probablement le trajet qu'il avait suivi personnellement. Au contraire, le bloc de refus du projet qui couvre la quasi-totalité du département maritime dénote de moyens différents, ou d'un maillage beaucoup plus dense de relations à l'échelle de la Seine-Inférieure. Ce bloc ne débordait pas des limites départementales. Cette rupture violente entre les communes de l'Eure et de la Seine-Inférieure laisse à supposer que la simple argumentation localiste n'était pas en question, mais qu'une pression départementale a été exercée sur les maires. L'unanimité est un fait trop improbable pour être crédible.

Un indice des moyens qui ont été employés était présenté dans un article du 20 octobre 1890[81]. A l'appel des trois Rouennais Pierre Ricard, député et ancien maire, Valérius Leteurtre, maire à ce moment-là, et Thomas Pouyer-Quertier, sénateur et président de la Chambre de Commerce de la ville, une réunion était organisée pour adopter un texte commun de refus du projet Paris port-de-mer. Etaient conviés « l*es pouvoirs publics élus et les principaux négociants et industriels* ». Le député Richard Waddington proposa à cette occasion la formation d'un « *comité d'action, un comité de résistance, soit pour serrer la campagne entreprise, soit pour stimuler la propagande, soit pour centraliser et recueillir des signatures* ». L'idée du député protectionniste fut adoptée, et « *un comité de quatorze grands commerçants et industriels* » fut formé. La présidence et le secrétariat du dénommé « *Comité de Résistance contre le projet Paris port-de-mer* »[82] étaient assurés par deux membres de la Chambre de Commerce de Rouen, Gaston Boulet et Charles Lacoste. C'est probablement ce groupe de pression plus ou moins improvisé qui s'est assuré de la collecte des délibérations des municipalités du département. Les signatures récoltées contre le projet auprès de la population rouennaise étaient également l'œuvre de ce comité[83]. Encore une fois le terme de notables est plus approprié, les membres du comité étant des figures locales dont les intérêts économiques et industriels pouvaient participer de leur influence sur les communes et la population du département. Le Comité de Résistance participa également directement à l'enquête en livrant un mémoire défavorable au projet.

La notabilité est un terme flou. C'est néanmoins une définition sociale importante qui permet d'isoler une catégorie de la population dont la présence pouvait orienter les décisions et

80 François Miquet-Marty, « Les agents électoraux. La naissance d'un rôle politique dans la deuxième moitié du XIXe siècle », Politix, 10-38, 1997, p. 4762.

81 (AD78, 3S), *Le Temps,* 20 octobre 1890. Coupure annexée au dossier Paris port-de-mer de la Seine-et-Oise.

82 (AP, 2ETP44619), Lettre du Comité de Résistance contre le projet Paris port-de-mer à la Chambre de Commerce de Paris, 24 novembre 1890.

83 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine-Inférieure…, op. cit.*

les comportements et qui était en cela un enjeu[84]. Le pouvoir ou la richesse sont potentiellement quantifiables, mais l'influence est plus difficile à mesurer. Il est en revanche possible de repérer les ponts existants entre différentes échelles, entre différentes sphères d'activité, ou entre différents lieux. Ainsi, le sénateur Maze en Seine-et-Oise ou son collègue à la commission d'enquête Frédéric Passy, ancien député et membre de l'Institut en tant qu'économiste étaient des relais entre Paris et le département. De la même manière en Seine-Inférieure, Ricard, Pouyer-Quertier ou Waddington pouvaient jouer ce rôle. L'exemple de Thomas Pouyer-Quertier est intéressant. Celui-ci cumulait les rôles, puisqu'il était président de la Chambre de Commerce de Rouen, sénateur de la Seine-Inférieure, et président du conseil général de l'Eure. Au titre de cette dernière charge, il avait été nommé président de la commission d'enquête du département de l'Eure[85]. L'activité locale de ces élus nationaux était autant de canaux d'influence à double entrée, de la capitale vers les départements mais également et surtout dans l'autre sens[86]. En continuation de ce maillage territorial des influences s'exerçaient d'autres formes de notabilités, dont les échos étaient plus réduits territorialement. Les Chambres de Commerce locales en étaient des relais, tout comme les autorités départementales et municipales. Parallèlement s'affirmait le rôle des administrations centrales comme les Ponts et Chaussées. Ses ramifications départementales étaient en contact avec des intérêts locaux, tout en restant connectées à la hiérarchie des inspections générales. C'est dans cette nasse dense de notabilités qu'évoluait la Société d'Étude pour avancer ses vues. Comme nous l'avons vu avec « *Mr de R.* » et avec les résultats de l'enquête de la Seine, son influence s'effectuait dans une sphère parisienne des hautes fonctions de l'État. Ce choix, ou cette conséquence d'une stratégie peut-être trop optimiste, s'est avéré prendre peu en compte la densité et l'importance des réseaux locaux de notabilité. Nous pouvons y voir la conséquence de cette vision de l'intérêt général dans une logique hiérarchique que pouvaient avoir des individus à la formation militaires comme Thomasset et Bouquet de la Grye. Le premier exemple en a été le fait que les notables de Seine-et-Oise aient contourné les avis publics laissés à l'enquête. La ville de Rouen leur a également prouvé leur erreur.

2. Rouen, la ville

Tout le problème de la définition de l'utilité de Paris port-de-mer tenait à son importance en termes d'intérêt général du pays contre les intérêts particuliers des villes traversées. Les deux

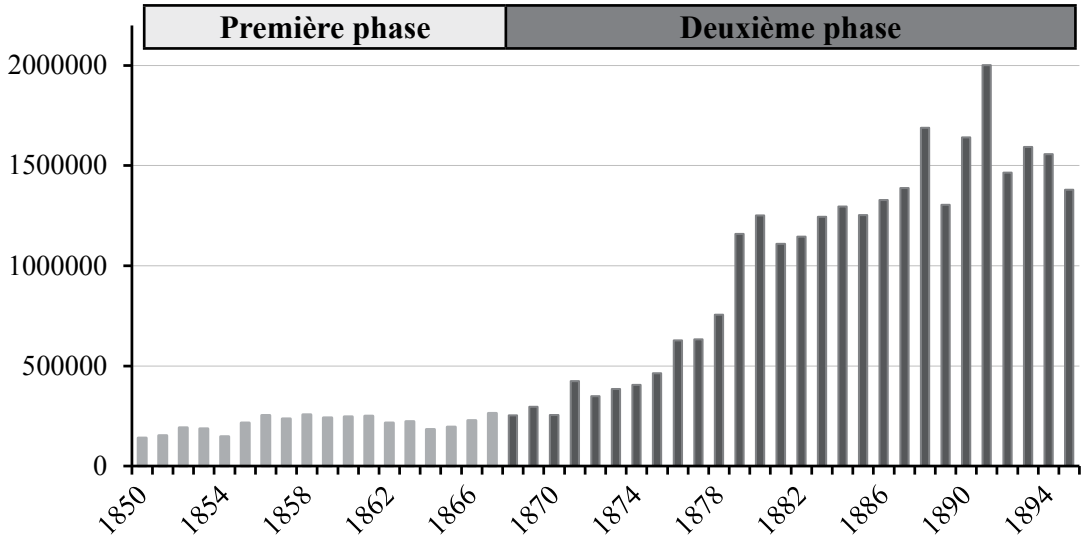
84 A. Guillemin, « Aristocrates, propriétaires et diplômés »..., *op. cit.*

85 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de l'Eure…, op. cit.*

86 Maurizio Gribaudi, « Le savoir des relations : liens et racines sociales d'une administration dans la France du xixe siècle », *Le Mouvement Social*, 228-3, 2009, p. 938.

seules agglomération d'importance concernées étaient Paris et Rouen. Nous avons vu que les intérêts particuliers de Paris n'étaient jamais évoqués par les partisans du projet, qui tentaient systématiquement d'élever le débat sur un plan national plutôt que de s'éterniser à l'échelle de la ville. Ils avaient en revanche tendance à considérer les intérêts de Rouen bel et bien comme des intérêts particuliers, coupables d'une entrave à la marche du progrès général de la Nation. Le Conseil Municipal et la Chambre de Commerce de Rouen se plaignaient de ce mépris qui traitait leurs inquiétudes « *d'esprit de routine* » et « *d'intérêts étroits* »[87] et organisaient leur défense en présentant les dangers que signifiait à leurs yeux la réalisation du canal maritime. Les arguments techniques étaient abandonnés à la lecture des rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les deux institutions rouennaises ne se lassaient pas d'évoquer les qualités formidables de ces documents qui avaient le bon goût d'être de sérieux soutiens à leurs protestations. Ils traitaient en revanche en détail les conséquences de l'exploitation du canal sur la ville de Rouen et son port de commerce, ainsi que sa pertinence commerciale en tant que telle.

Tableau 4: Trafic total annuel du port de Rouen en tonnage de jauge nette et les phases d'aménagement du lit de la Seine en aval (1850-1895)



Données du tableau général du commerce de la France, compilées par Bruno Marnot.

L'aménagement du lit de la Seine en amont et en aval de Rouen représentait une part importante des revendications des commerçants rouennais dans la deuxième moitié du XIXème siècle. Classé parmi les grands ports de commerce, le port de Rouen avait cette particularité d'être en fond d'estuaire, loin à l'intérieur des terres, qui lui faisait s'intéresser plus à son

87 (AD78, 3S), *Chambre de Commerce de Rouen: Dire à l'enquête sur le projet d'un canal maritime de Paris à la Mer*, Rouen, 1890.

arrière-pays qu'à des connections plus importantes en avant-pays[88]. En effet, l'augmentation rapide du tonnage des navires et les pratiques nouvelles de rotations rapides pratiquées par les grands steamers transatlantiques n'étaient pas dans les attributions que pouvait espérer Rouen. En revanche, l'entretien de la Seine et le maintien voire l'approfondissement du chenal d'accès entre le port et la mer était prépondérant dans les inquiétudes de la capitale normande. De la même manière, la qualité de la Seine en amont était nécessaire à l'activité commerciale rouennaise, afin d'assurer sa connexion avec Paris dans les meilleures conditions possibles. Entre 1848 et 1895 puis au-delà, de nombreux travaux ont été effectués pour stabiliser les berges de la Seine et en approfondir le lit[89]. La Chambre de Commerce de Rouen se félicitait ainsi de l'augmentation du tirant d'eau de 4 à 6 mètres en aval qui avait permis de tripler le trafic du port. L'activité portuaire de Rouen avait subi pendant le siècle de sévères ralentissements avant de reprendre à partir des années 1870. Il était donc parfaitement acquis pour les représentants du commerce rouennais qu'un approfondissement du chenal était un moyen efficace pour multiplier ou créer un trafic commercial important. La réflexion était similaire pour la portion du fleuve en amont de la ville. Sous l'impulsion financière du plan Freycinet, l'amélioration des berges, la construction de barrages-écluses et le dragage des fonds avait permis de stabiliser dans les années 1880 le tirant d'eau à 3m20, facilitant ainsi le trafic fluvial entre Paris et Rouen.

Le fleuve était donc une partie intégrante de la prospérité de la ville et était un des principaux sujets défendus par ses représentants. Le port maritime structurait le rapport de la ville au fleuve. En effet, les solutions pour traverser étaient limitées en raison des besoins de la navigation. La situation des quais le long de la Seine directement sous les fenêtres de la ville en faisait à la fois une source d'activité et une barrière. Le faubourg Saint-Sever, sur la rive gauche, était un quartier industrieux et les échanges entre les deux rives étaient importants. La question de la traversée était donc fondamentale dans le fonctionnement interne de Rouen. Deux bacs étaient en activité dans la partie ouest de la ville. Le pont Corneille et le pont Boieldieu, construits respectivement en 1829 et 1888, assuraient le passage routier à l'Est. Enfin, un pont ferroviaire avait été établi par-dessus l'île Brouilly. Un pont transbordeur ne fut mis en service à l'ouest qu'en 1899. Il est compréhensible que la proposition de la Société d'Étude de transformer ces passages fixes en ponts mobiles ait pu soulever l'indignation des Rouennais et de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Mengin. Ce dernier, domicilié à Rouen[90], pouvait par sa connaissance du quotidien de la ville et dans son activité professionnelle percevoir

88 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français... op.cit.*.

89 Valérie Foussard, Antoine Cuvilliez, Philippe Fajon, Cédric Fisson, Patrick Lesueur et Olivier Macur, *Evolution morphologique de la Seine anthropisée de 1800 à nos jours*, Rouen, GIP Seine-Aval, 2010.

90 *Annales des ponts et chaussées - Personnel*, Paris, Dunod, 1888.

l'importance que portaient les habitants et leurs représentants à la traversée de la Seine[91]. La reprise par le conseil municipal de Rouen des arguments qu'il avait déjà développés devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées est une mise en relief de cette proximité. Les autorités municipales soulevaient ainsi la double difficulté de mettre en mobilité les ponts en arc et le rétrécissement de leur espace de circulation, ainsi que les obstructions quotidiennes qu'allaient provoquer les ouvertures soumises au passage maritime[92]. Les deux ponts permettaient en effet la circulation de près de 8000 véhicules selon les statistiques établies par la mairie. Le nombre de piétons n'était pas indiqué, mais le rapporteur du texte Héduit assurait qu'il était encore plus important, et évoquait de plus le passage de troupeaux de bœufs et de moutons le mardi, jour du principal marché. Le tableau de Pissaro représentant le pont Boieldieu en 1896, avec en arrière-plan le pont Corneille et le port sur le bord gauche de la toile est une confirmation de cette activité importante. Nous pouvons également apprécier sur cette peinture le trafic des trams qu'évoquait également Héduit[93]. Enfin, à l'instar du service des eaux de Paris qui avait fait des réserves sur la question de la traversée des conduites d'eau et de gaz, il était mis en

Image 3: Camille Pissaro, Le Pont Boeldieu, Rouen, 1896
Staatliche Kunsthalle, Karlsruhe

91 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*
92 (AD78, 3S), *Protestation du Conseil Municipal au nom de la ville de Rouen contre le projet « Paris port-de-mer », dire à l'enquête*, Rouen, 1890.
93 *Ibid.*

exergue le problème des conduites empruntant les structures des deux ponts et dont la coupure était impossible à moins de construire en double des infrastructures comme les usines à gaz installées à Saint-Sever. Héduit résumait ironiquement son propos en s'attaquant aux principes de priorité de la navigation maritime sur les intérêts terrestres :

> « L'étrange théorie, qui considère les intérêts de toute une région comme un intérêt particulier, les ponts comme des œuvres soumises à une tolérance révocable à chaque instant ! Et il nous semble entendre les hauts cris que l'on jetterait à Paris, si on venait y parler de couper cinq ou six de ses ponts, fût-ce même dans ses quartiers les plus excentriques. »[94]

Le Comité de Résistance au projet Paris port-de-mer avait de son côté livré à la préfecture près de 24 000 signatures collectées à Rouen. Il n'avait pas dû être trop compliqué pour les opposants rouennais de se les procurer au vu de l'importance que semblait relever la place du fleuve au centre de la ville. Les mille signatures collectées au Petit-Quevilly, commune contiguë au faubourg Saint-Sever, insistaient par ailleurs sur l'importance de la relation entre les deux rives : « *[la commune], située sur la rive gauche de la Seine et composée en grande partie d'usines, a ses débouchés principaux sur la rive droite de la Seine, et verrait ainsi son industrie gênée par la transformation des ponts* »[95]. En plus de la question du franchissement, la coupure de la boucle au niveau d'Oissel, juste en amont de Rouen, aurait provoqué un abaissement mécanique du niveau du fleuve à Elbeuf. Or, la Chambre de Commerce de cette ville se plaignait déjà de ne pas avoir été entendue dans ses requêtes demandant de porter le tirant d'eau sous ses murs à cinq mètres[96]. L'inquiétude se portait tout particulièrement sur les questions d'hygiènes posées par la mise à sec de grandes portions de terrains vaseux, rendus insupportables par leurs exhalations estivales. La modification des fonctions d'un fleuve baignant une ville a toujours provoqué des tensions. C'est pourquoi le projet Paris port-de-mer a été si problématique pour les habitants des communes de Rouen et de sa banlieue en particulier autour d'Elbeuf. Le projet proposait en effet une transformation brutale des fonctions du cours d'eau, menaçant les activités qui s'étaient lentement construites. L'urgence que cherchaient à impulser la Société d'Étude dans son discours ne pouvait en aucun cas s'adapter au rythme qui avait présidé jusque-là les aménagements de la Seine et des activités qui y étaient reliées[97].

94 *Ibid.*
95 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine-Inférieure…, op. cit.*
96 (AD78, 3S), *Chambre de Commerce d'Elbeuf: Dire à l'enquête sur le projet d'un canal maritime de Paris à la Mer*, Rouen, 1890.
97 Isabelle Backouche, *La trace du fleuve: la Seine et Paris... op.cit.*

3. Rouen, le port

Si la mairie de Rouen ou la Chambre d'Elbeuf se souciaient en priorité des conséquences quotidiennes sur le fonctionnement de leurs villes, elles laissaient à d'autres l'évaluation plus détaillée des inconvénients commerciaux de Paris port-de-mer pour la région de la Basse-Seine. La fonction fluviale, justifiant pour une part importante la rupture de charge à Rouen, était de ses préoccupations principales. Après avoir longuement repris les arguments utilisant des calculs complexes des prix du transport qui souffraient des mêmes défauts que nous avons relevés dans les calculs de la Société d'Étude ou du Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Chambre de Commerce de Rouen s'attaquait à la défense des intérêts des activités de transport déjà existantes entre Rouen et Paris.

Le rapporteur Wallon commençait par se moquer de l'argument de la suppression du transbordement à Rouen, en faisant remarquer que retirer cette fonction à cette ville ne ferait que la déplacer à Clichy[98]. Il se lançait ainsi dans un vibrant plaidoyer nationaliste en faveur de la batellerie, dont il venait de prouver la supériorité du point de vue des tarifs. Ainsi, la batellerie représentaient « *une industrie essentiellement nationale, aussi utile que modeste, qu'on sacrifierait à une marine marchande, battant, presque toute, pavillon étranger* »[99]. La péniche pouvait à son sens desservir la marchandise « *pour ainsi dire à domicile* », sur les canaux ou les rivières inaccessibles aux navires de mer. Des arguments similaires étaient soutenus par la municipalité de Rouen qui évoquait les canaux s'insinuant à l'intérieur de la capitale vers les industries du bassin de la Villette[100]. Wallon ajoutait également que le surcroît d'assurance appliqué aux navires de mer ne serait pas en mesure de remplacer les facilités de la navigation intérieure dans ce domaine. Il justifiait ainsi les prix de la batellerie par le fait que la marchandise était intégralement assurée contre tous risques et sans franchise. A l'enquête, quelques groupements de mariniers et de compagnies de navigation fluviale s'étaient manifestés. On peut ainsi noter la présence de documents produits par la Société anonyme du Touage et Remorquage de l'Oise[101], ou de la Compagnie de Touage et Transports de la Seine, de Conflans à la mer et de la Batellerie Française, syndicat professionnel des mariniers de France[102]. La représentation des intérêts de la batellerie n'a néanmoins jamais été le fort des mariniers,

98 (AD78, 3S), *Chambre de Commerce de Rouen: Dire à l'enquête…, op. cit.*

99 *Ibid.*

100 Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne, Les usages du bassin de la vilette au XIXe siècle », *Histoire & Mesure*, XXV-1, 2010, p. 4786.

101 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de la Seine-Inférieure…, op. cit.*

102 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine… op. cit.*

en raison d'une structure majoritairement artisanale de petits exploitants individuels[103]. Ainsi, à part les grandes compagnies qui ne représentaient finalement pas la majorité du trafic fluvial, peu de voix issues de la profession se sont faites entendre à l'enquête. Pourtant, sa défense était quasi généralisée chez les opposants au projet. Contrairement aux chemins de fer qui étaient naturellement représentés par les grandes compagnies, la batellerie était donc farouchement défendue par ses clients, ports, industriels, villes. Cet attachement à l'activité du fleuve est à mettre en relief avec deux points particuliers. D'une part, la participation de la batellerie à la lutte tarifaire avec les chemins de fer, et d'autre part l'importance de son rôle pour conserver à Rouen une fonction de port de Paris.

De nombreux travaux ont montré la violence de la concurrence entre chemins de fer et voies d'eau pendant tout le XIXème siècle[104]. Les ingénieurs étaient au centre de ce débat, en tant que parties prenante de la conception et de l'exploitation de ces moyens de transport. A partir des années 1860 et après une concurrence sur des mêmes types de marchandises, la batellerie commençait à jouer de ses spécificités pour survivre. La navigation intérieure disposait d'un avantage sur les marchandises dites de petite vitesse, pondéreuses et de peu de valeur. L'exemple couramment utilisé était celui des canaux du Nord. En faisant le lien avec les houillères et les industries qui s'y étaient accolées et en profitant d'un réseau dense de voies d'eau, la batellerie représentait un redoutable adversaire pour les compagnies ferroviaires. La Compagnie du Nord fut ainsi forcée d'abaisser ses tarifs dans la dernière décennie de l'Empire pour le transport de la houille vers Paris afin de pouvoir rester dans la course[105]. Cette concurrence se ressentait au niveau de l'État, qui jouait un rôle fondamental dans le financement et la concession des chemins de fer, ainsi que dans le percement et l'entretien des canaux. Le plan Freycinet a participé de la continuation de la lutte concurrentielle entre les deux industries. Si le plan était à l'origine un moyen de soutenir l'industrie de l'acier en lui offrant des débouchés ferroviaires[106], de nombreux financements ont été apportés à l'amélioration et à l'extension des voies d'eau. A partir de 1870, les grandes compagnies ferroviaires étaient combattues par certains milieux d'affaire et les républicains gambettistes en raison de leur trop grande puissance et de leur influence sur les tarifs[107]. La batellerie était donc utilisée comme contrepoids efficace dans la modération des prix pratiqués, comme le proposait Jean-Baptiste Krantz à partir de 1874. Ses

103 Alexandre Lalandre, *Histoire des ports de Paris et de l'île-de-France*, Ouest-France, 2004 ; J. Millard, *Paris, histoire d'un port: du Port de Paris au Port autonome de Paris...*, *op. cit.*

104 Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, 1990, p. 6594.

105 François Caron, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France: 1823-1937*, Genève, Droz, 2005.

106 Yasuo Gonjo, « Le « plan Freycinet », 1878-1882 : un aspect de la « grande dépression » économique en France », *Revue Historique*, 248, 1972, p. 4986.

107 Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République...*, *op. cit.*

propositions furent reprises lors de la mise au point du plan Freycinet en 1878. L'axe de la Seine profita de cette impulsion et dès 1888 le tirant d'eau minimal était de 3m60. Les ingénieurs de la navigation de la Seine de même que les autorités municipales et commerciales de Rouen mettaient en valeur cette amélioration des conditions de navigation comme autant de promesses de l'accroissement du trafic. Ainsi, ils donnaient l'exemple de la mise en exploitation de barges de 900 tonneaux par la Compagnie Générale de Navigation entre Rouen et Paris, susceptibles de provoquer un abaissement des tarifs sur le trajet[108].

La Chambre de Commerce de Rouen, si elle insistait sur l'importance de la navigation intérieure dans sa capacité à être un relais efficace du port maritime, ne rentrait néanmoins pas dans l'opposition entre les deux modes de transports. Au contraire, elle appuyait le rayonnement des chemins de fer autour de Rouen comme un atout fondamental[109]. C'était de la part du Conseil Municipal de Rouen que venait la plus vibrante défense du chemin de fer, encore une fois pour une question de pont. Un troisième pont rouennais était promis à la mobilité par le projet Paris port-de-mer. La voie ferrée traversait le fleuve par-dessus l'île de Brouilly, à quelques centaines de mètres du pont Boieldieu. Le plan envisageait de modifier le tracé de la voie ferrée de Paris au Havre. Pour en comprendre les complications, il faut remonter de quelques kilomètres le lit du fleuve. La voie concédée à la Compagnie de l'Ouest traversait la Seine en amont de Pont de l'Arche et faisait la jonction avec une autre voie à Alizay sur la rive opposée. Elle bifurquait ensuite à Tourville ou elle retraversait la Seine. Une séparation en amont de Saint-Sever divisait la voie vers Bordeaux en traversant le faubourg d'un côté et repassant la Seine à Brouilly pour desservir Rouen avant de continuer vers le Havre. La proposition initiale de la Société était de faire une déviation pour faire traverser la voie en aval de Pont de l'arche afin de permettre la construction d'un pont fixe par-dessus la future tranchée d'Oissel à Tourville. De cette manière, le chemin de fer de Paris au Havre n'avait plus à passer un pont mobile. Une seconde proposition fut faite conservant le principe de la déviation de Pont de l'Arche, nécessitant la création d'un pont fixe en amont de l'île de Brouilly. Mais l'absence d'étude précise la disqualifiait aux yeux des ingénieurs de la Compagnie de l'Ouest et des autorités de Rouen[110]. La modification du tracé de la voie ne présentait pas de problèmes techniques graves. En revanche, elle impliquait des modifications profondes dans l'organisation locale de l'industrie qui y était reliée. La protestation du maire d'Alizay, dans l'Eure, était née de

108 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude présidée par…op. cit.*

109 (AD78, 3S), *Chambre de Commerce de Rouen: Dire à l'enquête...*, *op. cit.*

110 (AD78, 3S), *Protestation du Conseil Municipal au nom de la ville de Rouen...*, *op. cit.* ; *Réplique à la réponse du Comité d'études de Paris-Port de mer aux observations présentées par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest sur l'avant-projet du canal de Paris à la mer - départements de la Seine et de Seine et Oise.*, Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, 1891.

cette déviation qui plaçait sa commune en dehors de la ligne Paris-Le Havre[111]. De nombreux établissements industriels installés sur la rive gauche le long de la voie auraient également été lésés par la disparition de cette ligne de leur côté du fleuve. Le conseil municipal de Rouen s'inquiétait également des complications apportées aux trains de marchandises au départ de Saint-Sever vers les ports de la côte, dont le passage aurait été gêné par les mouvements du pont tournant. La réponse de la Compagnie de l'Ouest était rédigée par l'ingénieur en chef Mortière des Ponts et Chaussées chargé de l'entretien et de la surveillance. A nouveau il est possible de constater l'importance de l'administration des Ponts et Chaussées tout au long du trajet du canal projeté et son implantation dans les structures économiques régionales et locales. Mortière était de plus sous la direction de Villiers du Terrage, un des inspecteurs généraux les plus fervents détracteurs du projet[112]. La question était d'autant plus douloureuse que l'opposition entre fer et eau posait des problèmes de raccordement efficace. Il n'était pas évident que les deux industries s'accordent pour créer des endroits dédiés à la rupture de charge entre les deux types de trafic[113]. Modifier ainsi les solutions de sortie du trafic ferroviaire pouvait mettre en danger la compagnie de l'Ouest dans sa bataille contre la batellerie à la sortie du port de Rouen. Les autorités rouennaises devaient percevoir cette difficulté de parvenir à des accords, et ne pouvaient ainsi concevoir l'irruption d'un nouveau concurrent proposant des transformations de leur espace de négociation.

En soutenant cette idée de la capacité de la Basse-Seine à être un relais efficace entre Paris et la mer grâce aux industries de transport déjà en place, Rouen défendait en réalité sa propre existence en tant que port. Le rapporteur Wallon en faisait la déclaration nette : « *Il faudrait peu de chose pour donner une grande extension au trafic [de Rouen] et faire, des deux villes de Rouen et du Havre, le grand entrepôt de Paris et d'une partie de la France* »[114]. Il énumérait à la suite toute une série de propositions montrant l'étendue de ce que le port de Rouen envisageait comme son arrière-pays. L'approfondissement des canaux de l'Est, le rachat du réseau de chemin de fer de l'Eure par la Compagnie de l'Ouest, la création d'entrepôts sur les berges rouennaises. Il soutenait à l'encontre de Bouquet de la Grye que ce n'était pas le port de Paris qui pouvait concurrencer Anvers, mais bien les ports de la Seine-Inférieure. Cette volonté de conserver la fonction de la rupture de charge entre Paris et la mer était la raison fondamentale de l'opposition de la Seine-Inférieure à la Société d'Étude et à la Chambre de

111 (AD78, 3S), *Enquête d'utilité publique, département de l'Eure*..., *op. cit.*

112 A. Mitchell et F. Balogun, *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle*..., *op. cit.*

113 A. Lalandre, *Histoire des ports de Paris et de l'île-de-France*..., *op. cit.* ; M. Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 »..., *op. cit.*

114 (AD78, 3S), *Chambre de Commerce de Rouen: Dire à l'enquête*..., *op. cit.*

Commerce de Paris. L'entrepôt était un enjeu trop important pour que l'industrie portuaire l'abandonne à d'autres[115]. Les mots de Proudhon résument bien les craintes de cette perte : « *Plus la marchandise obtient de facilité à se mouvoir en tout sens du lieu de production à celui de consommation moins le producteur et le consommateur ont besoin d'intermédiaires, moins la marchandise va chercher l'entrepôt* »[116]. Avec Paris port-de-mer, Rouen risquait d'être condamnée à être une « *ville traversée, ville perdue* ».

Entre les rêves parisiens et les craintes rouennaises se dressait un fossé profond. Les divergences étaient radicales, et les positions immuables. Paris port-de-mer proposait une modification trop brutale et trop peu négociée pour être acceptée par les autorités politiques et économiques de la Basse-Seine. Pire, le mépris avec lequel la Chambre de Commerce de Paris et la Société d'Étude traitait les opposants au projet radicalisait les discours. Le discours de l'intérêt général dissimulait difficilement les intérêts particuliers de Paris et sa banlieue, de la même manière qu'il ne parvenait pas à être suffisamment évident pour faire passer les intérêts rouennais pour secondaires. Si les promesses d'Anatole Bouquet de la Grye ont pu passionner le débat sur les grands boulevards, la Société d'Étude n'avait pas les moyens de pression nécessaires pour convaincre les notables des départements traversés. Ainsi, ses opérations publicitaires se sont révélées efficaces à Paris et sur la partie rurale du trajet. Elles se sont en revanche révélées totalement inutile face à la densité des réseaux de relations structurés autour de Rouen. Les résultats publics de l'enquête sont impressionnants par leur enfermement dans des limites administratives. Il serait intéressant de savoir quels étaient les moyens mis en œuvre par les opposants pour s'assurer cette belle unanimité en Seine-Inférieure. Il faudrait pour cela étudier plus en détails les structures de relations politiques qui étaient tissées au sein du département autour de Rouen.

La simple mais puissante opposition rouennaise, même renforcée de l'appui des Ponts et Chaussées, n'est néanmoins pas forcément suffisante pour expliquer le blocage du projet. C'est dans les nombreuses questions soulevées à l'échelle de la politique économique générale et du rôle de Paris dans le territoire national qu'il faut en effet chercher les raisons de l'enterrement de Paris port-de-mer.

115 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français... op.cit.*

116 Cité par Robert Damien, « Proudhon et les chemins de fer », *Médium*, N°1-1, 1 septembre 2004, p. 8897.

Partie III. Entre incertitudes et risques, une mécanique de la non-décision

L'enquête d'utilité publique ne concerna pas uniquement les quatre départements traversés par le projet. Les Chambres de Commerce de tout le pays furent appelées à donner leur avis sur la question. En élevant le débat à un niveau national plutôt que de s'en remettre à la simple opposition entre les intérêts particuliers de Paris et de Rouen, de nombreuses questions tenant de la politique générale eurent leur place dans le débat. C'était déjà une volonté de la Société d'Étude que de qualifier le projet de Bouquet de la Grye d'œuvre nationale et patriotique. Mais les points soulevés au niveau national allaient à l'encontre du projet urbain que la Société proposait pour Paris.

La question du rôle de l'État dans les transports était un thème récurrent du XIXème siècle, en particulier du point de vue de l'économie politique. La suppression des péages à la Révolution et les notions de liberté de circulation avaient soulevé des questionnements sur le financement des infrastructures de transport, et faisaient partie d'un débat plus global sur la notion de « *service public* ». Dans la première moitié du XIXème siècle, la mise en place de services publics répondait à deux exigences ; d'une part la demande de ne pas retomber dans les travers d'un monopole d'État d'Ancien Régime considéré comme rétrograde et d'autre part assurer l'existence de services que le marché était impropre à produire[1]. L'aversion des libéraux contre l'idée d'un service public, au sens de géré par l'État, commença à être nuancée par l'affirmation d'un besoin de soutien de l'État au marché. L'opposition entre Cauwès et Colson, deux économistes de la fin du siècle, éclaire sur la situation du débat au moment de la proposition de la Société d'Étude[2]. Cauwès, juriste de formation, voyait le rôle de l'État comme devant être supplétif à l'initiative privée dans l'intérêt de l'industrie. Pour Colson, ingénieur de formation, le service de transport était un service public à part entière au service de l'économie générale. Ce qui les opposait résidait dans les raisons du choix des moyens de l'État ou de l'initiative privée pour la création d'une infrastructure[3].

Paris port-de-mer était un aménagement urbain, dans la mesure où il s'attachait en premier lieu à modifier la forme et les fonctions de l'agglomération parisienne. C'était dans le même temps un aménagement de transport, d'une portée potentiellement plus vaste et qui pouvait modifier l'organisation générale du commerce et de l'industrie en France. Le fait qu'un aménagement de cette envergure soit proposé par une société privée posait donc de nombreux problèmes du point de vue de la prise de décision. Face à la volonté et l'activisme de la Société d'Étude et afin de motiver les critères de son choix, l'État a décidé d'interroger un grand

1 Francis Démier, « Économistes libéraux et « services publics » dans la France du premier XIXe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, nº 52-3-3, 1 septembre 2005, p. 3350.

2 Lucette Le Van-Lemesle, « Cauwès et Colson, le juriste et l'ingénieur: une ou deux conceptions du service public? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine (1954-)*, 52-3, 2005, p. 7587.

3 *Ibid.*

nombre d'acteurs concernés. Or, la France était dans un processus de mutation de sa politique commerciale, dans une optique plus protectionniste. Le fait d'aménager à la place de l'État dans une perspective de diminution des coûts de transport et d'augmentation des échanges était difficilement compatible avec les débats douaniers qui se tenaient à ce moment-là. En second lieu, la place que Paris était censée prendre dans le territoire national à l'issue de la construction du canal menaçait la structure économique et industrielle en place. L'opposition portuaire et industrielle a donc ajouté des données dans les incertitudes que présentait le projet.

Chapitre V. Un projet fondé sur des principes libéraux dans un contexte protectionniste

La Société d'Étude jouait de l'originalité que présentait son projet en tant qu'initiative privée. Néanmoins, c'est probablement parce qu'ils étaient conscients de l'opposition à laquelle ils allaient faire face que les membres du comité tentaient de présenter le projet comme d'intérêt national. Ils présentaient la nécessité de leur projet comme étant tellement impérieuse que l'État devait prendre en main sa réalisation au cas où la Société ne serait pas en mesure de le faire. Cette vision n'a pas été retenue au débat, car l'existence même du canal posait une série de problèmes difficilement solvables.

Plusieurs points majeurs des impacts de Paris port-de-mer sur l'économie nationale furent discutés en dehors des considérations techniques. D'une part, le fait qu'une entreprise privée intervienne dans un domaine et sur une ligne de trafic où d'autres industries de transport étaient déjà installées. Or, l'État était déjà largement intervenu dans ces domaines et la proposition de la Société apparaissait comme un nouveau concurrent susceptible de mettre en danger les structures déjà existantes. La diminution des coûts de transport que la concurrence entre les différents trafics aurait pu provoquer inquiétait donc les transitaires déjà présents. Mais elle prenait une signification plus large encore dans le cadre d'un commerce international dont le rôle en France était remis en cause par l'inflexion protectionniste.

1. Aménager à la place de l'État : la taxe comme paiement d'un service au commerce

Yves Guyot clamait à qui voulait l'entendre sa totale approbation de l'initiative de la

Société d'Étude. Dans un discours face au Congrès Commercial international en septembre 1890, il estimait « *bien commode pour un ministre des Travaux Publics* » de disposer d'une telle entreprise proposant « *d'exécuter un grand travail sans demander ni subventions, ni garantie d'intérêt* »[4]. Il comparait Paris port-de-mer au projet de métropolitain, deux projets ne demandant à l'État que « *la liberté d'agir* ». La demande en concession de la Société d'Étude était justement critiquée pour cette liberté d'action qu'elle réclamait, et que ses adversaires soupçonnaient d'être une aliénation des prérogatives de l'État. Cette situation est à replacer dans le contexte des débats ayant concernés les monopoles des grandes compagnies ferroviaires dans les années précédentes.

Les grandes compagnies de chemin de fer avaient à la fin de l'Empire la charge des principales et des plus rentables voies du réseau français. Ce « premier réseau » était largement soutenu par l'État, sous forme de subventions et surtout de garantie d'intérêt depuis les conventions signées en 1859. Néanmoins, les compagnies gardaient une grande autonomie. Cette situation était critiquée en raison de leur désintérêt envers les lignes moins rentables et des tarifs inégaux qu'elles pratiquaient en général. Le plan Freycinet, voté en 1879, était à l'origine conçu pour relancer la production en berne des métallurgistes[5]. Au terme des consultations, près de 18000 km de voies devaient être financées par l'État. En plus des trois milliards de francs dédiés au chemin de fer, un milliard avait été prévu pour améliorer et agrandir le réseau de navigation intérieure. L'amélioration de la Seine profitait entre autre d'un appui du plan. Ce choix avait été critiqué en raison de la vieille concurrence entre fer et eau. Le krach boursier de 1882 remit en cause le plan initial de financement direct par le Trésor. Des conventions furent signées en conséquence en 1883 avec les compagnies ferroviaires ; elles se voyaient attribuer le rôle d'exécution des lignes, en échange d'une aide du gouvernement sous forme de subventions et de garanties d'intérêt. La garantie d'intérêt avait plus d'avantages que les autres options de financement par l'État. Le prêt direct de l'État aux compagnies était à sens unique tant que l'entreprise était rentable. La subvention coûtait cher au Trésor, sans sûreté d'un retour. La participation de l'État au capital était mal vécue par les autres actionnaires. La garantie d'intérêt était préférée plus généralement car elle mettait en jeu la responsabilité des deux contractants ; la compagnie avait une certaine autonomie d'action, et l'État pouvait réclamer un partage des bénéfices au-delà d'un certain seuil de profit[6]. Néanmoins, en tant que garantes, les finances publiques pouvaient être touchées en cas d'échec. Les liens de solidarité financière étaient donc

4 *Congrès commercial international (extraits de discours prononcés)*, 1890.

5 Yasuo Gonjo, « Le « plan Freycinet », 1878-1882 : un aspect de la « grande dépression » économique en France », *Revue Historique*, 248, 1972, p. 4986.

6 Guy Numa, « Théorie de l'agence et concessions de chemins de fer français au 19ème siècle », *Revue d'économie industrielle*, n° 125-1, 1 mars 2009, p. 105128.

importants entre les grandes compagnies et l'État. Le financement de la navigation intérieure par le plan Freycinet avait déjà soulevé des mécontentements. L'intervention auprès de deux moyens de transports concurrents était considéré absurde par des députés comme Baïhaut, qui considérait que « *le Trésor se ferait en quelque sorte concurrence à lui-même* »[7]. En soutenant le concurrent d'une entreprise garantie, l'État prenait selon eux le risque de fragiliser indirectement les finances publiques. L'argument était à double emploi ; il pouvait servir autant à critiquer le choix du plan, tout en remettant en cause les aides du gouvernement aux compagnies. Les Chambres de Commerce, consultée au titre de l'enquête d'utilité publique, exprimaient la même crainte une dizaine d'années plus tard à propos de Paris port-de-mer. La Chambre d'Armentières déclarait ainsi que « *en admettant le succès de l'opération, il en résulterait une diminution des recettes de la Compagnie de l'Ouest, et partant une augmentation de la garantie d'intérêts à la charge du Trésor* »[8]. La Chambre de Commerce de Granville qualifiait même le problème en décrivant les compagnies ferroviaires de « *détentrices d'une partie de la fortune publique* »[9]. Cet argument était renforcé par les demandes de la Société d'Étude dans ses dossiers de concession.

Dans la demande de concession de 1887, la Société demandait en effet de bénéficier de la perception du droit de quai, abandonné par l'État en sa faveur. Bouquet de la Grye soutenait que cela représenterait « *l'intérêt des sommes dépensées pour la construction des ouvrages* »[10]. C'était là le point fondamental de l'abandon de la réalisation d'un aménagement par une entreprise privée, et tout particulièrement pour un projet portuaire. Le droit de quai avait été rétabli par le gouvernement de Thiers en 1872 pour compenser les interventions du Trésor dans l'équipement des ports. C'était la conséquence de plus d'un siècle de tergiversations sur la responsabilité financière de l'État dans les travaux d'amélioration et d'entretien[11]. L'aliénation du droit de quai au profit d'une compagnie provoquait donc des réactions outrées de toutes parts, et en premier lieu par les ingénieurs de la navigation de la Seine :

> « le droit de quai ne doit pas être considéré seulement comme représentatif des sacrifices à faire, mais aussi des sacrifices faits et si (…) l'ouverture du canal avait pour effet de réduire le tonnage des ports de Rouen, du Havre et de Dieppe, (…) l'État perdrait ainsi une partie des revenus sur lesquels il doit compter pour

7 Cité par Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République*, CNRS Éditions, 2000.
8 (DP78, 3S), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce de France, d'Algérie et des Colonies consultées par l'administration*, 1891.
9 *Ibid.*
10 (AP D2S41), A. Bouquet de la Grye et R. E. Thomasset, *État de la question..., op.cit*.
11 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français..., op.cit.*

compenser ses débours passés et futurs. »[12]

Les Chambres de Commerce, en particuliers normandes, s'exprimaient lors de l'enquête de la Seine-Inférieure en soulignant que ce droit était assimilable à un impôt frappant la navigation, et qu'il ne pouvait pas être à ce titre supprimé au profit de Paris. Ils poussaient l'argument à l'absurde en considérant qu'il « f*audrait en décharger aussi tous les autres ports dont les municipalités et les Chambres de Commerce ont fait des sacrifices pour l'amélioration des ports* »[13]. En cœur avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées, cette demande était assimilée à « *une subvention déguisée* »[14], dont les 99 ans d'application seraient contraires aux intérêts de l'État. Les « *mœurs commerciales* » que Guyot espérait voir changer se heurtaient à la structure de l'investissement de l'État dans les moyens de transport des années précédentes. D'une part, les concessions accordées aux chemins de fer engageaient les pouvoirs publics dans une logique de soutien contractuel à l'effort privé. D'autre part, le fait que les structures locales des ports soient incapables de soutenir seules l'entretien et l'amélioration de leur équipement le plaçait en bailleur de fond incontournable, rôle qui n'était effectué qu'avec réticences[15].

La Société tentait de se défendre par ses arguments commerciaux et sa capacité à mobiliser un capital suffisant à l'exécution et l'exploitation du canal. Or cette capacité était également remise en cause par les opposants. Les conséquences d'un échec étaient ainsi prises en compte entre autre par la Chambre de Commerce de Bordeaux. L'État, ayant déclaré l'utilité publique et provoquant ainsi un appel de capitaux, aurait été forcé d'intervenir « *soit pour rembourser les produits, soit pour continuer l'œuvre au prix de sacrifices inutiles* », héritant du même coup d'une Seine « *bouleversée par les coupures, les dragages et les dépôts de déblais* »[16]. Bouquet de la Grye n'envisageait évidemment même pas la possibilité d'un échec. Il acceptait la possibilité d'un mécompte pour la Société, mais n'imaginait pas que le principe ne fonctionne pas. Sa récupération par l'État serait de toute façon bénéfique et l'ingénieur n'aurait alors fait qu'action patriotique. Des partisans rouennais du projet avaient d'ailleurs à ce sujet une réponse très optimiste, estimant ainsi que « *l'exécution du projet donnerait du travail aux ouvriers* » et qu'en cas d'insuccès, « *l'argent ne serait pas perdu pour la France ; il serait seulement passé de la poche des actionnaires dans celle des ouvriers* »[17].

L'idée même de réaliser l'ouvrage sans subvention paraissait suspecte à certains

12 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude..., op.cit.*
13 (AD78,S3), *Enquête d'utilité publique ouverte dans le département de Seine-inférieure...*, *op.cit.*
14 (AP, D2S41), *Avant-projet de la Société d'Étude..., op.cit.*
15 Jean Meyer, « Des liens de causalité en Histoire... », *op.cit.* et B. Marnot, *Les grands ports de commerce français ..*, *op. cit.*
16 (AD78,S3), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de Seine...*, *op.cit.*
17 (AD78,S3), *Enquête d'utilité publique ouverte dans le département de Seine-inférieure...*, *op.cit.*

détracteurs comme les courtiers maritimes du Havre, « *car ce serait ouvrir la porte à une foule de spéculations aventureuses qui trouveraient ainsi le patronage du Gouvernement* ». Cette crainte de « *l'aventure* », commune à toutes les organisations bureaucratiques, amenait la comparaison avec l'échec cuisant de la dernière entreprise de Ferdinand de Lesseps. Thomasset s'insurgeait que « *les Rouennais ont fait circuler partout une lettre où ils annoncent que Paris Port de Mer sera un petit Panama. C'est une méchanceté et une grave erreur* »[18]. Il se défendait en arguant qu'il ne s'agissait pas « *d'une entreprise lointaine et périlleuse* », mais d'un simple approfondissement de fleuve et de quelques autres détails. C'était déjà un vieil argument des libéraux que de déréglementer le secteur des travaux publics. Les Ponts et Chaussées et leur conception monumentale de l'infrastructure en était la cible privilégiée[19]. Bouquet de la Grye en jouait en refusant de « *faire des ouvrages de bronze et de granit dont le fini d'exécution est merveilleux, mais qui, résistant au temps, ne tiendraient pas devant une transformation même minime du matériel naval* »[20]. Ce débat trouvait particulièrement des échos dans les questionnements soulevés par l'économie politique à propos des mesures d'évaluation de l'utilité des transports et de la libéralisation des échanges.

2. La croyance libérale du moindre coût de transport

Une des conséquences principales attendue par les promoteurs de Paris port-de-mer était la création d'entrepôts de matières premières dans la capitale. Les Chambres de Commerce favorables espéraient ainsi que « *la création d'un grand port à Paris, où aboutissent les têtes de ligne de presque tous les chemins de fer et du réseau de canaux, [exercerait] une influence très favorable au commerce général de la France* »[21]. Ces espoirs étaient ceux d'industriels et de commerçants cherchant à s'assurer « *le bon marché des transports* ». Le rôle projeté de la capitale d'être une place financière et commerciale de premier plan faisait partie d'une conception plus large de l'économie nationale, essentiellement portée par les milieux libéraux.

De la même manière que nous avons vu que la Société bénéficiait de relais puissants dans les commissions, il faut également prendre en compte la dissémination de figures influentes du libéralisme dans les structures que nous avons évoquées. Le premier d'entre eux était Yves Guyot, qui s'est avéré être un acteur décisif de la mise à l'enquête. En amont, la Société des Études Coloniales et Maritimes accueillait dans son bureau un des plus éminents économistes

18 (AP, D2S41)R. E. Thomasset, Lettre-type, *op.cit.*

19 Antoine Picon, « De l'utilité des travaux publics en France au XIXème siècle », *Culture Technique*, 26, 1992.

20 *Conférence faite le 11 novembre 1887, …, op.cit.*

21 (SQ 3S), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*

libéraux de la fin du XIXème siècle en la personne de Paul Leroy-Beaulieu[22]. Maze, sénateur de la Seine-et-Oise et président de la commission d'enquête de ce département était membre de la Société d'Économie Politique. Dans cette même commission se trouvait par ailleurs Frédéric Passy, qui fut président de cette société en 1888 et député de la Seine jusqu'en 1889. Au Parlement, plusieurs députés s'étant prononcés en faveur de la mise à l'enquête étaient reconnus comme libéraux, comme par exemple Amédée Dufaure (Seine-et-Oise), Frédéric Garnier (Charente-Inférieure), Paul Peytral (Bouches-du-Rhône) ou Louis Varlet (Ardennes).

Les milieux libéraux de la fin du XIXème siècle étaient très hétérogènes. Outre des dissensions d'ordre politique ou scientifiques, la question coloniale était notamment discutée. Les avis étaient néanmoins unanimes sur la question du libre-échange qui les opposait radicalement aux protectionnistes[23]. L'ouverture des échanges et la concurrence avec l'étranger faisait donc partie de leurs revendications majeures. La Chambre de Commerce de Paris était à ce titre un des bastions libéraux de longue date. Le président Couste respectait en 1890 cette orientation en ne doutant pas que la création de Paris port-de-mer ne manquerait pas d'élargir le champs des transactions[24]. La Société d'Étude jouait de cet avantage argumentatif que présentait son projet auprès des libéraux. La Ligue des Contribuables où Bouquet de la Grye avait fait une intervention en 1890 disposait d'un organe de presse, la Revue Libérale. Cette revue publiait par ailleurs en novembre de la même année un discours de Guyot devant le comité de l'Alimentation parisienne où il défendait sa politique de travaux publics d'initiative privée[25]. Ce même comité avait d'ailleurs remis une délibération favorable à l'enquête[26]. Si le projet de Bouquet de la Grye avait réussi à séduire les libéraux en raison de la proposition de réaliser un aménagement à la place de l'État, c'était également parce qu'il touchait à un de leurs questionnements fondamentaux, le rapport du transport sur les prix.

Au début du XIXème siècle, l'économie d'un aménagement était entendue par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en termes de coût rapporté à la durée[27]. Avec l'innovation de la discussion des budgets comme choix politique à part entière, leurs justifications sont devenues plus précises qu'auparavant. Cette rationalisation des projets dans le fond et dans la forme[28] a été accompagnée par les théories économiques proposées par des ingénieurs eux-mêmes. En

22 Alain Clément, « L'analyse économique de la question coloniale en France (1870-1914) », *Revue d'économie politique*, Vol. 123-1, 3 avril 2013, p. 5182.

23 Lucette Le Van-Lemesle, Le juste et le riche : L'enseignement de l'économie politique 1815-1950, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2004

24 *Congrès commercial international (extraits de discours prononcés)*, 1890. *op.cit.*

25 « Discours de M. Yves Guyot au banquet de l'Alimentation », *Revue Libérale,* T.II, n°23, 20 novembre 1890.

26 Comité de l'Alimentation parisienne, délibération..., *op.cit.*

27 A. Picon, *« De l'utilité des travaux publics... », op.cit.*

28 Frédéric Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier... », *op.cit.*

1844, Jules Dupuit publiait dans les annales des Ponts et Chaussées un article intitulé « *De la mesure de l'utilité des travaux publics* »[29]. Il y développait une trentaine d'année avant Léon Walras une loi de l'utilité relative. En s'inspirant des idées de Jean-Baptiste Say, les ingénieurs considéraient que l'utilité des routes se mesurait au prix payés pour que les transports s'y effectuent. Or, Dupuit interrogeait cette assertion dans le cas d'un perfectionnement amenant à une baisse des coûts du transport. L'utilité de la route diminuait-elle avec sa valeur ou au contraire augmentait l'intérêt d'y faire transiter des produits ? La conclusion de sa logique était que l'amélioration des voies de communication n'avait pas pour conséquence d'abaisser les prix du transport, mais bien de diminuer les coûts de production[30].

> « Si on considère, en effet, comment s'approvisionne un centre de consommation, on reconnaît qu'il est alimenté par une série de rayons divergents qui forment une certaine surface autour de lui. Lorsqu'on crée une nouvelle voie de communication plus économique dans une certaine direction, non seulement elle se substitue complètement dans l'approvisionnement du centre de consommation aux marchandises fournies par le rayon parallèle, mais elle entre en concurrence avec les rayons divergents, parce que son prix lui permet d'étendre les sources de l'approvisionnement à une distance beaucoup plus considérable. Ainsi, lorsque le canal vient après les routes, il peut, lorsque les autres frais de production sont les mêmes, aller six à sept fois plus loin ; il ira 20 fois, et 100 fois si certaines circonstances lui permettent de profiter d'une production moins coûteuse. On voit donc qu'en général le résultat de l'établissement d'une voie de communication beaucoup plus économique est de changer les sources de l'approvisionnement, de sorte que la comparaison qu'on fait entre le prix de transport sur le canal et la route parallèle est nécessairement fausse pour l'immense majorité des produits. »[31]

On comprend mieux à la lecture de Dupuit pourquoi Bouquet de la Grye insistait avec force sur le fait que Paris port-de-mer avait pour vocation de « *créer de nouveaux courants commerciaux* ». L'ingénieur hydrographe partageait depuis des années les avis des marins et des coloniaux, qui raisonnaient quasi-exclusivement en termes d'utilisation des voies maritimes pour faire fonctionner leur industrie. L'industrialisation des colonies n'étant pas leur priorité, la seule voie qu'ils envisageaient était la connexion à la métropole. Dans cette logique, l'abaissement des frais de transport était une priorité. Or, la diminution des coûts dans ce domaine ne pouvait être compensée que par l'augmentation des quantités transportées, ce que le canal maritime aurait été capable de provoquer selon la Société d'Étude. C'est ici qu'on comprend pourquoi les ingénieurs des Ponts et Chaussées et Bouquet de la Grye étaient en parfait désaccord sur les calculs à opérer pour les prix du transport[32]. La Société d'Étude pouvait espérer attirer à

29 Jules Dupuit, « De la mesure de l'utilité des travaux publics (1844) », *Revue française d'économie*, 10-2, 1995, p. 5594 ; Jean-Marc Siroën, « Dupuit et la pensée économique contemporaine », *Revue française d'économie*, 10-2, 1995, p. 3554.

30 J. Dupuit, « De la mesure de l'utilité des travaux publics (1844) »..., *op. cit.*

31 *Ibid.*

32 (AP, D2S41), *Avant-projet présenté par la Société d'Étude..., op.cit.*

elle l'appui des négociants et des industriels, et devait en ce sens présenter les capacités de son projet à assurer un approvisionnement à moindre prix. Les ingénieurs des Ponts, en revanche, étaient directement engagés dans la pratique des transports terrestres, où il était nécessaire d'assurer un minimum de rentabilité. Entraîner les Chemins de Fer de l'Ouest et la batellerie dans une concurrence avec la navigation maritime aurait accru une guerre des prix qui était déjà problématique. La recherche systématique du moindre coût de transport de la part du capitalisme industriel est d'ailleurs pour Yasuo Gonjo une des raisons qui ont entraîné la nationalisation des compagnies ferroviaires, avec en premier lieu la compagnie de l'Ouest en 1909[33].

Projet d'inspiration libérale, Paris port-de-mer était bâti sur ces croyances de baisse des coûts de production par l'augmentation des échanges qui était perceptible dans les termes employés. Férot professait ainsi qu'il « *serait difficile, en lisant ces chiffres, de ne pas admettre que la voie de transport la plus économique (...) ne soit appelée à jouir d'un énorme trafic* »[34]. Parmi les dires favorables de l'enquête d'utilité publique, il était même considéré que « *si les recettes [de la compagnie de l'Ouest] baissent, c'est que les transports se feront à bon marché au grand avantage du commerce* »[35]. Le canal pouvait ainsi être pour les commerçants et les industriels un outil d'importation ou d'exportation susceptible de les mettre en contact avec des lieux de production aux coûts inférieurs. Bouquet de la Grye interpellait ainsi les membres de la Ligue des Contribuables en leur affirmant que son projet serait la solution à leur volonté « *que le producteur soit mis autant que possible en relation avec le consommateur, (...) et qu'une côtelette ne vous coûte point le prix d'un mouton* »[36]. Gomot s'extasiait de la sorte en 1888 : « *se trouverait en partie résolu le problème si grave, dans un centre aussi populeux, des rapports du producteur et du consommateur* »[37]. La Chambre de Commerce d'Avesnes exprimait ainsi la possibilité pour le futur canal d'attirer à Paris les charbons anglais, moins chers que ceux produits par les houillères du Nord. Les besoins en charbon ayant augmenté pour les industries, les prix avaient augmenté « *de 10 à 18 francs en dix-huit mois* », et la Chambre espérait ainsi voir la concurrence modérer ces prix. Malgré les arguments défavorables estimant le projet technique insuffisant ou la batellerie supérieure, les opposants partageait cette hypothèse d'une lutte de prix inégale. Et c'est justement sur ce point que se cristallisait leur refus.

33 Y. Gonjo, « Le « plan Freycinet »..., *op.cit.*
34 A. Férot, *Paris Port de Mer, Evaluation du trafic*, *op.cit.*
35 (AP, D2S41), *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine..., op.cit.*
36 *Conférence faite le 11 novembre 1887, …, op.cit.*
37 H. Gomot, *Rapport sommaire fait au nom de la 20° commission...*, *op.cit.*

3. Le débat douanier, premier fossoyeur de Paris port-de-mer

Lorsque Napoléon III fit passer en force un traité commercial avec l'Angleterre en 1860, il s'attira immédiatement les foudres protectionnistes. L'idée inspirée par le très libéral Michel Chevalier allait à l'encontre des intérêts de nombreux industriels et commerçants français. Les premières tentatives de Thiers de rétablir des barrières douanières échouèrent, et de nouveaux traités furent mêmes signés au début des années 1880. Pouyer-Quertier était une des principales figures protectionniste dans le combat contre cette ouverture au libre-échange. Il était en effet issu de l'industrie textile normande, qui était particulièrement méfiante envers les importations étrangères susceptibles d'amoindrir les profits[38]. Jean-Pierre Chaline qualifiait même le protectionnisme de « *véritable dogme rouennais* »[39]. Président de la Chambre de Commerce de Rouen, Pouyer-Quertier était partie prenante de la lutte contre Paris port-de-mer. Là où le soutien des libéraux à la Société d'Étude était limité, l'opposition des protectionnistes était en revanche bien ancrée.

La chronologie de l'enquête devient à ce stade fondamentale. Si l'activisme de la Société d'Étude avait profité de l'arrivée de Guyot au ministère des Travaux Publics, il n'a en revanche pas été suffisant face à la poussée protectionniste de 1890-1892. Les milieux industriels cherchaient certes à abaisser les prix du transport, mais craignaient en revanche la concurrence étrangère. Les convictions économiques étaient moins basées sur les croyances de croissance que sur la réalité des profits, dépendant ainsi d'intérêts réels ou perçus comme tels par les industriels ou les commerçants[40]. Lors de l'enquête, Paris port-de-mer fut ainsi présenté comme une menace pour le travail national dans la mesure où le canal était une voie de pénétration possible pour les marchandises étrangères. Ainsi, en réponse directe à Avesnes souhaitant la concurrence comme modérateur des prix, les chambres de commerce de Tourcoing, Valenciennes, Roubaix ou Clermont-Ferrand s'inquiétaient que « *le canal faciliterait l'accès à Paris aux charbons et aux fers anglais, au détriment des houillères et des établissements métallurgiques du Nord* », livrant ainsi « *aux Anglais, qui le convoitent, le colossal marché des houilles à Paris* »[41]. L'argument de la menace anglaise portait d'autant plus que le canal était destiné à une navigation vaporisée, domaine dans lequel la flotte française était largement en retard vis-à-vis des britanniques. Les Chambres des villes portuaires du Havre, de Boulogne

38 Philippe Petitpas, « Industries et industriels français du textile face au défi international 1871-1914 » (Thèse), Université de Montréal 2012,

39 Jean-Pierre Chaline, *Les Bourgeois de Rouen: une élite urbaine au XIX9 siècle*, Paris, France, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1982.

40 Claude Fohlen, « Bourgeoisie française liberte economique et intervention de l'État », *Revue économique*, 7-3, 1956, p. 414428 ; P. Petitpas, « Industries et industriels français du textile face au défi international 1871-1914 »..., *op. cit.*

41 (SQ 3S), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*

et de Cherbourg notaient ainsi que « *ce serait sur des navires anglais, pour la plupart, que se feraient les transports sur le canal ; les trois-quarts des navires seraient étrangers* »[42]. Cet écart d'armement se ressentait déjà dans l'exploitation du canal de Suez, qui profitait largement à la grande île plutôt qu'aux armateurs continentaux[43]. D'autres Chambres, comme celles de Boulogne, Cambrai, Douai et Albi s'étonnaient de cette logique d'orientation vers les importations « *tandis qu'on s'occupe de remanier les tarifs douaniers pour protéger la production industrielle française et l'agriculture* »[44].

Le débat douanier était en effet déjà bien initié, et Paris port-de-mer allait résolument à son encontre. En janvier 1890, une commission des douanes avait été créée à la Chambre des Députés, dont la présidence avait échu à Jules Méline et dont les sièges étaient essentiellement occupés par des protectionnistes[45]. Le changement gouvernemental avait conservé Guyot à son poste, mais Jules Roche était devenu ministre du Commerce. Alors que les commissions d'enquête de Paris port-de-mer rendaient leurs copies en avril, demandées en urgence par Guyot à plusieurs reprises[46], le débat parlementaire sur les tarifs douaniers s'engageait à la Chambre des Députés. En reprenant les mots de Gabrielle Cadier-Rey, les jeux étaient déjà faits[47]. Un débat avait été mené en mars et en juin 1890 au Conseil Supérieur du Commerce sous la présidence de Roche, où les présidents de vingt-quatre Chambres de Commerce avaient entériné la victoire des protectionnistes. Guyot, libéral au milieu d'un gouvernement majoritairement protectionniste, avait-il senti le vent tourner et tenté d'accélérer le pas en conséquence ?

Paris port-de-mer ne revint à la Chambre des Députés qu'en septembre 1892 sous la forme d'une résolution, bien après que les barrières douanières aient été relevées. Malgré un nouveau rapport favorable d'une commission d'initiative parlementaire, le vote était repoussé à la législature suivante. Un port intérieur prônant le commerce international était devenu incompatible avec la politique commerciale du pays. Voter l'utilité publique d'un projet libéral en 1891-1892 était d'autant plus compliqué qu'une grande part des Chambres de Commerce libre-échangistes étaient également opposées à Paris port-de-mer. Au-delà de l'argumentation économique qui a mobilisé sur l'essentiel des fondements du projet, c'est dans ce que représentait un port maritime à Paris qu'il faut chercher les raisons de la fin du dossier.

42 *Ibid.*

43 B. Marnot, *Les grands ports de commerce français..., op.cit.,* et N. Montel, *Le chantier du Canal de Suez...*, *op.cit.*

44 (AD78,S3), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*

45 Pierre Barral, « Les groupes de pression et le tarif douanier français de 1892 », *Revue d'histoire économique et sociale,* 1974. Cité par Gabrielle Cadier-Rey, « Les chambres de commerce dans le débat douanier à la fin du XIXe siècle », *Histoire, économie et société*, 16-2, 1997, p. 279298.

46 Diverses lettres ou remarques pendant les séances des présidents de commission en témoignent (AP, D2S41 et AD78,S3).

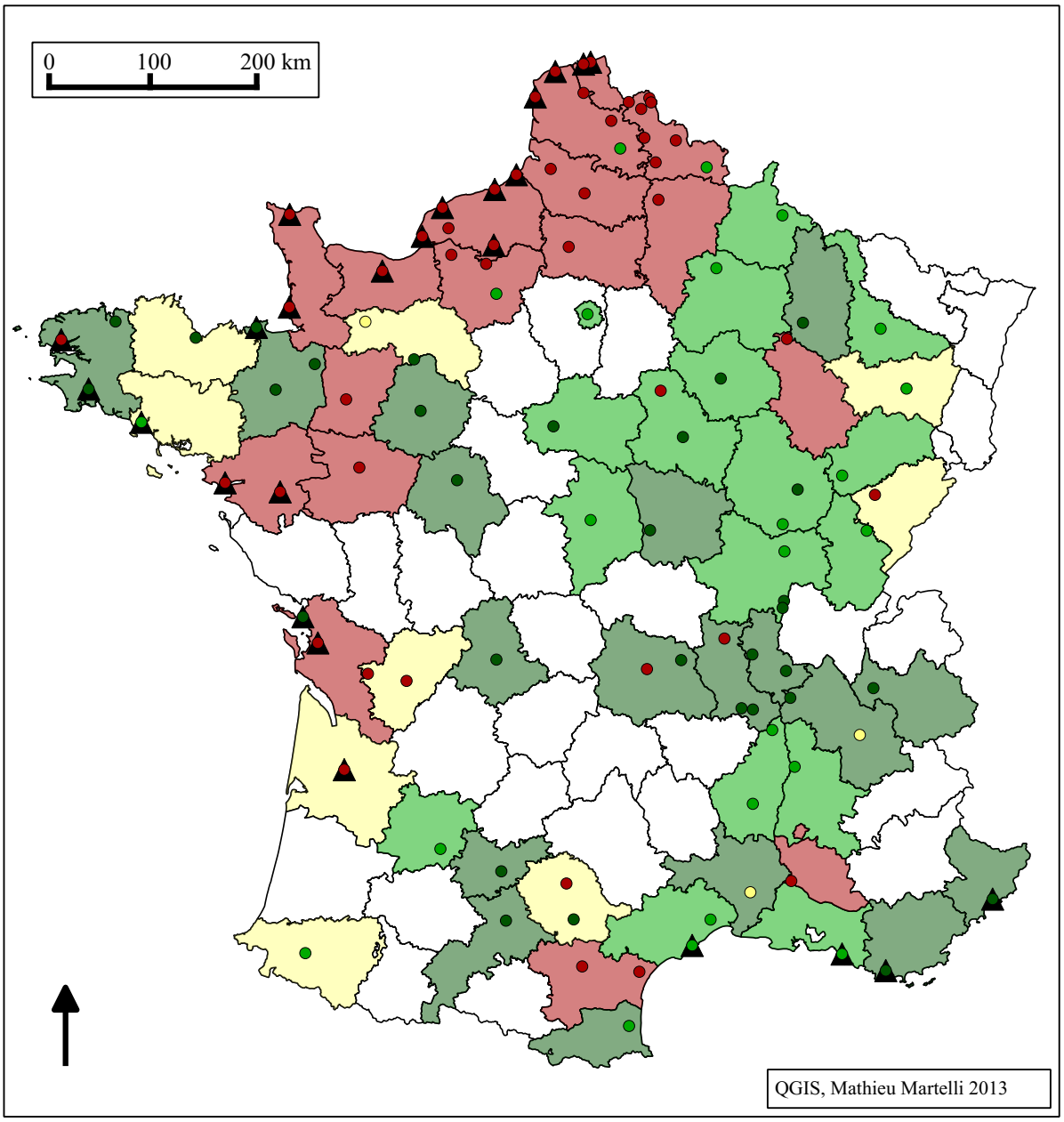
47 Gabrielle Cadier-Rey, « Les chambres de commerce dans le débat douanier... », *op.cit*.

Chapitre VI. Paris, centre d'impulsion, centre de répulsion

Paris avait-elle vraiment besoin d'un accès direct à la mer ? La concentration démographique, politique et financière de l'agglomération de la capitale était déjà bien sensible au XIXème siècle. La première ville de France prenait une place considérable dans l'organisation du territoire national, au point d'être une pièce centrale de la doctrine stratégique des militaires. La fascination de Thomasset et Bouquet de la Grye pour le « *camp retranché de Paris* », conséquence du traumatisme du siège de la guerre franco-prussienne, était un indicateur indirect de cette importance de la capitale dans les esprits.

Néanmoins, cette importance était également porteuse de critiques. « *Paris* » était assimilée au pouvoir central, et était à ce titre à la fois un facteur d'attraction comme de répulsion[48]. Paris port-de-mer était traité parfois comme un projet d'aménagement, mais apparaissait également aux yeux de ses détracteurs comme un outil au service des intérêts particuliers de cette ville. L'agglomération en elle-même était en effet nécessaire au fonctionnement des ports du pays, au-delà des seuls ports de Normandie, au sens où elle captait de nombreux trafics commerciaux. Le projet industriel que Bouquet de la Grye rêvait de voir s'accomplir en aval de Paris soulevait également beaucoup de critiques, à la fois sur son ambition de centralisation productive, mais aussi sur l'addition d'une fonction exportatrice à une ville « *qui avait déjà tout* »[49]. Cette addition d'intérêts mêlés à l'échelle du pays et de la capitale a eu pour conséquence d'interdire à l'État le moindre mouvement en faveur ou à l'encontre du projet.

48 C. Lemercier, « Devenir une institution locale ... », *op.cit.*
49 (SQ 3S), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*



Légende

Avis de la Chambre de Commerce

- Défavorable
- Favorable
- Favorable avec réserves
- Neutre

Avis des préfets

- Défavorable
- Favorable
- Favorable avec réserves
- Neutre
- Départements sans Chambres de Commerce

Carte 2: Résultat de l'enquête d'utilité publique 1890 auprès des Chambres de Commerces.

Source: (AD78, 3S), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce de France, d'Algérie et des Colonies consultées par l'administration*, 1891.

1. Concurrence sur les arrière-pays

Paris port-de-mer a échoué à fédérer l'axe de la Seine autour d'un projet commun. En revanche le projet a été l'occasion assez rare dans l'histoire maritime de voir une certaine unanimité de tous les ports de commerce de la frontière espagnole à la frontière belge. Les puissantes Chambres de Commerce maritimes étaient en effet plutôt réputées pour s'opposer assez violemment les unes aux autres, conséquence des principes d'aménagement centralisé où il était nécessaire pour elles de justifier un intérêt général qui entrait souvent en conflit avec le port voisin. La carte de l'enquête réalisée auprès des Chambres de Commerce et des préfets est à ce titre assez parlante.

La quasi-totalité des ports maritimes de l'Atlantique, soutenus par leurs préfets, étaient défavorables au projet[50]. Cette fronde océanique menée par les ports de la Seine-Inférieure s'était tout d'abord soulevée contre la demande de la Société d'Étude de disposer du droit de quai à son profit, remettant en cause les fondements du financement de l'amélioration des ports. Le port de Rouen était également directement concerné en raison de sa fonction de rupture de charge vers Paris. Mais au-delà de ces considérations, Paris port-de-mer pouvait représenter un danger pour l'industrie portuaire en cas de succès.

Les Chambres de Commerce ne croyaient pas dans la création de nouveaux courants commerciaux. La Chambre de Caen estimait ainsi que « *les courants commerciaux sont le résultat d'habitudes anciennes qui ne s'improvisent pas* »[51]. Il était craint en conséquence que l'ouverture d'un port de commerce à Paris ne fasse que modifier les équilibres en place et ne capte une partie du trafic existant. Les Chambres défavorables étaient à ce titre solidaires de leurs homologues du nord et de la Normandie qui protestaient énergiquement. Il était noté que Paris port-de-mer ne serait pas le concurrent d'Anvers ou de Londres, mais bien des ports français. Le même argument utilisé en faveur des chemins de fer était d'ailleurs repris considérant que les recettes des Chambres de Commerce ayant engagé des travaux sur autorisation de l'État pourraient être mises en difficulté : « *ces Chambres ne pourraient plus faire face à leurs engagements pour l'amortissement de ces emprunts, elles devraient suspendre les travaux en cours et, devant l'insuffisance des ressources, avoir recours à la garantie de l'État* »[52]. Ce que craignaient en réalité les ports français était la disparition de Paris de leur arrière-pays.

Le géographe André Vigarié a défini la différence entre « l'arrière-pays fondamental », c'est à dire la zone où un port disposait d'un avantage commercial absolu sur tous les autres, et

50 L'exception bretonne reste un mystère. Cet accident régional, qui ne se rattache à aucune revendication particulière, ne nous paraît néanmoins pas être significatif.

51 (AD78,S3), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*

52 *Ibid.*

les « marges de compétition » où la concurrence était de mise[53]. L'élargissement des arrière-pays a été particulièrement perceptible au XIXème siècle, avec l'arrivée du chemin de fer et les progrès de la navigation intérieure. Or, dans cet élargissement de ce que Bouquet de la Grye appelait « *la capacité commerciale d'un port* »[54], Paris jouait un rôle central dans le territoire français en tant que plus grand centre de consommation. La centralisation ferroviaire en faisait déjà un nœud incontournable[55]. Un port maritime à Paris aurait créé un arrière-pays fondamental qui était convoité par les ports de commerce, et risquait conformément à leurs craintes de « *bouleverser du tout au tout les courants commerciaux de la France actuelle* »[56]. Au contraire, les Chambres de l'Est et du Sud-Est semblaient plutôt favorables au projet. Lyon pouvait en effet tirer profit du rapprochement d'un port, rôle que jouait jusque-là Marseille au prix de forts investissements dans le couloir rhodanien. Marseille, traditionnellement peu occupée à s'intéresser à ses débouchés en arrière-pays, pouvait y voir le double avantage de la mise en difficulté des ports atlantiques et de voir ressusciter le rêve Saint-simonien d'un couloir de navigation intérieur lui ouvrant la voie vers les marchés du Nord[57]. Dans cette optique, la Chambre de Commerce phocéenne posait comme « *condition expresse que le canal de Marseille au Rhône soit exécuté en même temps que Paris port-de-mer* »[58].

En conséquence de cette menace de concurrence, les Chambres de Commerce défavorables tentaient d'attaquer l'objectif principal affiché par la Société d'Étude de concurrencer Anvers ou Londres en constituant pour Paris un arrière-pays sur tout l'Est de la France. C'était en effet un des arguments favoris des partisans du projet que de prétendre récupérer le trafic de l'Est de la France au détriment du port belge. Paris port-de-mer était censé pouvoir « *lutter contre la concurrence étrangère si redoutable sur plusieurs points, notamment à Anvers, dont le port s'agrandit d'année en année au détriment des intérêts français* »[59]. En cette fin de siècle, Anvers grandissait à vue d'œil, conséquence de l'impulsion de la municipalité et de l'État. Entre 1864 et 1888, la surface des bassins était passée de 22 à 66 hectares, tandis que l'espace à quai offert aux navires passait de 3 à 8 kilomètres[60]. Anvers avait reçu entre 1870 et 1913 l'équivalent d'investissement qui avait été consenti au Havre entre 1814 et 1913[61]. La

53 André Vigarié, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin*, Paris, France, 1964.
54 (AP, D2S41) *Conférence faite le 11 novembre 1887, …, op.cit.*
55 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français..., op.cit.*
56 (AD78,S3), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*
57 Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille: port, ville, pôle*, Marseille, France, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, coll.« Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e -20e siècle » 1990.
58 (AD78,S3), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*
59 (AP, D2S41) R. E. Thomasset, « Lettre à messieurs les présidents... », *op.cit.*
60 Roland Baetens, « Croissance portuaire et urbanisation: le cas d'Anvers (XIXe siècle) », *Northern Mariner/Le Marin du Nord*, VIII-2, avril 1998, p. 5159.
61 Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français... op.cit..*

relation intime entre le port maritime d'Anvers et la navigation intérieure suivant les routes de l'Escaut et du Rhin attirait le trafic. L'augmentation des flux avait entraîné une forte baisse des coûts, ce qui entraînait selon la Société d'Étude « *le drainage des colis provenant de l'Est de la France (...) dans la direction d'Anvers* »[62]. Cette captation des trafics par un port étranger était de plus l'occasion pour les partisans du projet de jouer la carte du patriotisme et profiter des frustrations encore vives de la défaite de 1870. Bouquet de la Grye glissait l'Allemagne dans le débat en déclarant que « *après la guerre ouverte (...) est venue la guerre commerciale. (...) Ce sont pourtant des maisons allemandes qui tiennent au nord et au sud le premier rôle dans ces opérations* »[63]. C'est donc sous couvert d'intérêt national contre l'étranger que la Société d'Étude développait son projet. Les partisans se félicitaient d'ailleurs de trouver en Belgique l'expression même de leur objectif. Un ingénieur belge aurait en effet déclaré lors d'une consultation des Chambres de Commerce que « *le plus grand danger que puisse courir le port d'Anvers [était] la création de Paris port-de-mer* »[64].

Que Londres du haut de son empire colonial soit le plus grand port d'Europe était un fait acquis, mais se faire doubler par les Belges était difficilement accepté par les Normands. L'ingénieur en chef du port du Havre, Quinette de Rochemont, répondait ainsi à Poirrier lors de la séance au Conseil Général : « *le marché des cotons n'a pas délaissé le Havre, ainsi que paraît le croire M. le Président de la Chambre de Commerce (...) l'indication qu'il a donnée à cet égard peut s'expliquer par ce fait que le Havre expédie des cotons par voie d'eau à Anvers* »[65]. Tout au long de l'enquête, les autorités portuaires de la Basse-Seine laissaient percevoir leur discours de propagande en faveur de leurs installations. La Chambre de Commerce de Rouen considérait ainsi que « *ce n'est pas Paris perdu au fond de son couloir avec une échelle d'écluses et une série de ponts à franchir, c'est bien plutôt Rouen* »[66] qui était susceptible d'inquiéter Anvers. De plus, c'était l'outillage et la capacité industrielle de Paris qui étaient remises en cause.

2. Un projet de centralisation contesté

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées remettaient en cause la capacité de Paris à devenir un grand centre industriel, ce que s'empressaient de reprendre les opposants au projet. Le tonnage de sortie était on l'a vu un des points d'achoppement principaux dans le débat économique. Le problème venait du projet de Bouquet de la Grye pour Paris. Au-delà du

62 (AP, D2S41) R. E. Thomasset, « Lettre à messieurs les présidents... », *op.cit.*
63 (AP, D2S41) *Conférence faite le 11 novembre 1887, …, op.cit.*
64 (AP, D2S41) H. Gomot, *Rapport fait au nom de la commission..., op.cit.*
65 (AP, D2S41) *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer..., op.cit.*
66 (AD78,S3) *Chambre de Commerce de Rouen: Dire à l'enquête..., op.cit.*

centre de commerce que l'entrepôt était censé créer, l'ingénieur estimait que le port de mer provoquerait une transformation globale de la ville : « *Paris port-de-mer attirera au nord et dans l'ouest de la capitale une population nouvelle et nombreuse, vivant du commerce et de la mer, et qui doublera peut-être en cinquante ans notre grande agglomération, comme cela a eu lieu à Londres et à New York* »[67]. Nous avons déjà dit que les ingénieurs refusaient cette vision hypothétique qui introduisait de nombreux facteurs d'imprédictibilité dans le projet. Au-delà de cette question du possible ou du probable et au regard des intérêts généraux et particuliers qui se sont révélés au cours de l'enquête, quelles étaient les visions du rôle de Paris dans le territoire en tant que principal centre démographique ?

En 1891 Toussaint Loua rédigeait un texte sur le port de Paris dans le *Journal de la société statistique de Paris*[68]. Il y commentait les chiffres donnés par la *Statistique de la navigation intérieure* du ministère des Travaux Publics. Paris port-de-mer étant discuté, il lui paraissait « *qu'il ne serait pas sans intérêt de faire connaître l'importance que la Capitale a prise à titre de simple port fluvial* ». En 1889, le port de Paris était le premier port de France avec 6 146 906 tonnes de marchandises traitées contre 4 474 897 tonnes à Marseille. Les arrivages comptaient pour 3 897 829 tonnes contre 868 868 tonnes d'expéditions, le reste étant imputable au transit et au trafic local. Depuis 1885, les arrivages avaient augmenté de 18 % et les expéditions de 66 %. L'essentiel du trafic en arrivage consistait en combustibles, matériaux de construction, et des produits agricoles ou alimentaires. Le fret de sortie était distribué entre des matériaux de construction, des engrais, des produits métallurgiques, des denrées alimentaires et des « *divers* ». Cet écart entre arrivages et expéditions était imputé aux grands besoins énergétiques de la ville et de son industrie, ainsi qu'à la croissance de l'agglomération ou l'entretien de la voirie qui nécessitaient de grandes quantités de matériaux. La différence était similaire sur les chemins de fer, qui apportaient à Paris 5 850 497 tonnes et en renvoyaient seulement 2 309 581. Les expéditions par le fleuve représentaient 18 % du seul trafic fluvial, tandis que les expéditions par train représentaient 28 % du trafic ferroviaire. Loua isolait ensuite le trafic spécifique vers le Havre et Rouen. Nous avons reporté les données qu'il indiquait dans un tableau en accolant le trafic total à Paris et le trafic particulier sur la ligne du Havre. L'essentiel des denrées alimentaires et agricoles arrivant par le fleuve à Paris venait de ces ports, le reste étant minoritaire sur le total observé. Les ports de la Basse-Seine étaient également les principaux bénéficiaires de l'envoi de « diverses » marchandises. Sur 22 253 bateaux ayant accosté à Paris en 1889, 5821

67 (AP, D2S41) *Avant-projet de la Société d'Étude Paris-port-de-mer, op.cot.*

68 Toussaint Loua, « Le port de Paris », *Journal de la société statistique de Paris*, 32-32, 1891, p. 368372 ; Ce personnage important de la statistique parisienne est présenté par Yankel Fijalkow, *La construction des îlots insalubres: Paris 1850-1945*, Paris, l'Harmattan, 1998.

venaient de la ligne du Havre, en faisant une des plus importantes de la capitale. Toussaint Loua regrettait de ne pas disposer des valeurs des marchandises transportées, mais les supposait d'une grande valeur pour un poids relativement faible. Les chiffres des douanes pour l'année 1889 confirmaient partiellement son hypothèse[69]. En effet, pour un tonnage relativement faible importé ou exporté depuis Paris, les douanes enregistraient de grandes valeurs. Les données des douanes de la *Statistique générale* ne précisent pas la nature des marchandises, et prennent de plus en compte la monnaie. L'inflation des valeurs en faveur de Paris, bien que probablement imparfaite, peut néanmoins être significative de marchandises légères mais coûteuses, qui étaient indiquées dans les fameux « divers ». Loua, sans le dire, donnait du crédit aux dires des ingénieurs en prouvant plus en détail leur affirmation que Paris n'était pas un centre productif d'exportation.

Tableau 5: Mouvement de marchandise du port de Paris en 1889

Nature des objets transportés	**Arrivage (en tonne)**		**Expédition (en tonne)**	
	Toute direction	vers Le Havre	Toute direction	vers Le Havre
Combustibles minéraux	991142	27227	47687	0
Matériaux de construction	1567970	149816	184452	14273
Engrais et amendements	80634	58601	150919	19297
Bois à brûler et de service	265310	45813	50008	26366
Machines	56	0	5429	412
Industrie métallurgique	162992	13621	117565	20962
Produits industriels	79036	21092	50395	7408
Produits agricoles et denrées alimentaires	549851	343097	119990	22250
Divers	193324	105799	142423	90340
Bois flottés de toute espèce	7504	0	0	0
Totaux	**3897819**	**755096***	**868868**	**201308**

* Le chiffre présent dans le tableau est celui de la source, cependant la somme des données est 765066 t.
In: T. Loua, "Le port de Paris", *Journal de la société statistique de Paris*, tome 32 (1891), p. 371.

69 *Statistique générale de la France*, Ministère du Commerce, 1891.

Tableau 6: Résumé, en poids et en valeurs, du mouvement des marchandises dans les principales douanes en 1889

Désignation des douanes	Poids des marchandises (Monnaies comprises) (en tonnes)		Valeurs des marchandises (Monnaies comprises) (en francs)		Prix rapporté à la tonne (en franc)
	Importation	Exportation	Importation	Exportation	Totaux
Marseille	2317883	1250365	1171945884	790456475	550
Le Havre	1432998	553571	879746949	939579202	916
Paris	285923	126612	568431426	352779071	2233
Rouen	952647	180387	170874921	47383164	193

In: Statistique générale de la France, Ministère du Commerce, 1891

La production parisienne était soit destinée au marché local, soit consistait en une production spécialisée requérant des compétences spécifiques. Les attentes de Bouquet de la Grye et de la Société d'Étude ne pouvaient donc être atteintes que par une profonde mutation de Paris et de sa région. Férot calculait dans ce sens que « *les fabriques de toute nature qui se créeront sur les bords de la Seine canalisée et près du port de Saint-Ouen provoqueront des transports nouveaux et très considérables de matières premières et de matières manufacturées, qui se développeront chaque année et constitueront, dans l'avenir, un trafic très important* »[70]. Le second espoir était la création d'une production portuaire spécifique : « *Paris verra toutes ses industries se développer, notamment celles relatives à la construction, à l'armement et à la machinerie des navires* »[71]. C'était là une vision purement libérale basée sur une logique de marché. La baisse des coûts de transport et l'accroissement du trafic devait mécaniquement entraîner un accroissement de la production. De plus, la présence d'entrepôts de matières premières combinée au centre financier qu'était déjà Paris devait faire de de la capitale « *le marché le plus important, non seulement de la France, mais du monde* »[72]. Si Anvers était désigné comme l'adversaire direct en terme de trafic, la fonction qui était recherchée était celle de Londres, qui était riche non pas de sa production industrielle mais plutôt de son statut de tête de ligne maritime mondiale[73]. La demande des sénateurs pour la mise à l'enquête l'évoquait explicitement : « *l'exemple de Londres, dont la prodigieuse activité tient à son port sur la Tamise, a provoqué ailleurs des imitations ; on s'efforce, dans divers pays, de relier à la mer les grandes villes manufacturières. Saint-Petersbourg a son canal ; on étudie celui de Mancherster ; on a parlé déjà de faire de Rome et Bruxelles des ports de mer* »[74]. Cette exemplarité londonienne

70 (AP, D2S41) Alfred Férot, *Paris Port de Mer, Evaluation du trafic*, Paris, Dunot, 1888.

71 *Ibid.*

72 (AP, D2S41) *Dépouillement des résultats de l'enquête ouverte dans le département de la Seine... op.cit.*

73 François Bédarida, « Londres au milieu du XIXe siècle: Une analyse de structure sociale », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 23-2, 1 mars 1968, p. 268295.

74 (AP, D2S41) *Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 29 mars 1890, op.cit.*

tenait de la puissance de la flotte et de l'empire colonial anglais. C'était comme nous l'avons vu une des revendications de la Société des Études Coloniales et Maritimes que d'intéresser l'État à soutenir une politique navale volontariste. Ces marins, ces coloniaux qui avaient fondé la Société d'Étude Paris port-de-mer cherchaient dans cette optique à « *faire de la France une nation essentiellement maritime* ». A ce titre, Paris était un outil non pas en raison de sa capacité commerciale, mais bien de son rôle de capitale. Atteindre Paris, c'était toucher le centre susceptible d'impulser un mouvement dans les marges. Cette vision traduisait la conception hiérarchique de Bouquet de la Grye et Thomasset. La légitimité était à chercher dans les hautes sphères de l'État, à l'endroit où elles agissaient.

Les deux raisons principales de faire de Paris un port de mer étaient donc issues de deux visions distinctes de la capitale. D'une part sa capacité en tant que centre démographique conséquent à s'étendre rapidement et à provoquer une croissance industrielle importante. D'autre part son statut de capitale pouvait en faire un centre d'impulsion d'une politique maritime et coloniale. Ces deux objectifs entraient en conflit avec de nombreux intérêts au vu des réponses données par les Chambres de Commerce. L'enquête d'utilité publique qui leur avait été adressée était une avancée dans leur participation à la politique commerciale générale, dans la mesure où pour la première fois leur avis était requis sur une question locale. Le *Journal des Chambres de Commerce* notait que cette « *sorte d'hommage rendu à la capitale* » n'était « *pas fait pour calmer certaines rivalités provinciales, certaines jalousies contre la capitale* »[75]. De fait, l'essentiel des critiques apportées en dehors des questions techniques pouvaient se lire non pas comme une crainte de profit de la Société d'Étude, mais bien comme une critique à l'encontre d'une centralisation parisienne excessive. La perception des droits de quai par la Société aurait été un traitement spécial « *au profit de Paris* »[76], et non de l'entreprise. La Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, donnant le sentiment de beaucoup de Chambres défavorables, expliquait ainsi que « *la création d'un port maritime à Paris aurait infailliblement pour conséquence d'augmenter outre mesure une centralisation dont les effets pernicieux ne se font déjà que trop sentir : il importe au contraire de rechercher par tous les moyens possibles à enrayer la dépopulation des campagnes* »[77].

Le rédacteur du *Journal des Chambres Syndicales* préférait néanmoins croire qu'il n'y avait « *en réalité, derrière quelques réponses parfois plus précises dans la conclusion que motivées dans les considérations, l'aveu implicite d'une indifférence et d'un manque complet*

75 « Paris port-de-mer », *Journal des Chambres Syndicales*, 10 décembre 1890
76 (AD78,S3), *Enquête d'utilité publique ouverte dans le département de Seine-inférieure..., op.cit.*
77 (AD78,S3), *Dépouillement des délibérations des Chambres de Commerce..., op.cit.*

d'intérêt dans la question »[78]. Fin 1891, Guyot entérinait ce manque d'intérêt pour le projet en récusant les termes d'urgence si souvent clamés par la Société d'Étude. Il déclarait ainsi au *Temps* qu'il y avait d'autres priorités : « *Il existe un autre projet, a dit le ministre, pour lequel il faut de la patience, car on ne peut tout faire à la fois : il s'agit de Paris port-de-mer. Il faut d'abord s'occuper du Métropolitain, après quoi on pourra aborder la question de Paris port de mer, avec la confiance et la certitude que donne un premier succès* »[79]. Contrairement aux aspirations de ses promoteurs, et malgré le travail de pression qu'ils effectuaient, faire de Paris un grand marché maritime n'était pas indispensable au reste du territoire.

3. *L'échelle de l'enquête incompatible avec les objectifs du projet*

Les centres portuaires français refusaient la concurrence, et Paris était déjà un centre important dans la structure industrielle du territoire. Les termes libéraux de la proposition de la Société d'Étude allaient à l'encontre des orientations de la politique commerciale générale qui était engagée. Le projet ne pouvait pas aboutir, dans la mesure où le choix de l'échelle à laquelle ses partisans tentaient de faire pression ne pouvait pas prendre une décision. L'État centralisé était un obstacle à un projet d'une telle envergure, en raison du trop grand nombre d'acteurs aux intérêts opposés qui se trouvaient dans le processus de décision.

Le canal de Manchester peut être sollicité à titre de comparaison. Celui-ci a été réalisé selon les mêmes principes qui guidaient les partisans de Paris port-de-mer, qui l'appelaient régulièrement dans leurs exemples à suivre. Afin de baisser les coûts de transport et de rapprocher les flux de marchandises passant auparavant par Liverpool, un canal fut creusé au début des années 1890 entre Manchester et l'estuaire de la Mersey. Les opposants étaient sensiblement les mêmes que pour Paris port-de-mer : le port de Liverpool et la ligne de chemin de fer étant les plus rétifs à l'idée d'une voie directe vers Manchester et ses usines[80]. Soutenus à l'origine par le parti Libéral, les promoteurs ouvrirent leur campagne envers les Conservateurs afin de s'assurer le vote du Parlement[81]. Le soutien des industriels et des autorités municipales assurèrent le succès du projet, conjointement à une large campagne prônant un « *capitalisme populaire* » censé intégrer des petits actionnaires en grand nombre. La levée de fonds fut un relatif échec, mais la municipalité intervint pour sauver le chantier. Les promoteurs du canal de Manchester ont mené une campagne de fond, afin de s'assurer d'un soutien populaire et politique local, avant

78 « Paris port-de-mer », *Journal des Chambres Syndicales*, *op.cit.*

79 Cité dans « Encore Paris port-de-mer », *Journal des Transports*, 25 décembre 1891

80 H. Yule Oldham, « The Manchester Ship Canal », *The Geographical Journal*, 3-6, 1 juin 1894, p. 485491.

81 Ian Harford, *Manchester and its ship canal movement: class, work and politics in late-Victorian England*, Straffordshire, England, Ryburn Pub., 1994.

de remonter dans la hiérarchie décisionnelle jusqu'à Londres. Au contraire, la Société d'Étude Paris port-de-mer a tenté de court-circuiter en amont les mécanismes décisionnels, et s'appuyait quasi exclusivement sur des autorités considérées comme représentatives aux yeux de l'État. Or, par exemple, la Chambre de Commerce de Paris souffrait d'un déficit de représentativité[82], et il n'y avait pas de soutien direct d'industriels parisiens dans le cadre de l'enquête ou au-delà. Au contraire, les opposants au projet ont mobilisé plus largement les notabilités locales de la Seine-Inférieure, présentant un front plus homogène.

En plaçant le débat sur un niveau national au nom d'une capitale vitrine de l'État, l'enquête publique a sollicité l'intervention d'un large panel d'acteurs en dehors du territoire de la ville de Paris. La recherche de l'intérêt général a prédominé sur l'affrontement entre les intérêts particuliers de Paris et de Rouen. Dans ce débat, des intérêts qui s'en seraient autrement désintéressés ont été appelés à intervenir, et donc à se solidariser en faveur ou à l'encontre du projet en fonction de leurs problématiques propres. C'est la Société d'Étude elle-même qui a étendu l'échelle d'intervention, en insistant sur le caractère patriotique de sa proposition. Dans les présentations du projet, il était noté que le but recherché était de « *faire de la capitale de la France un port maritime et de le mettre en rapport direct avec tous les centres producteurs* »[83]. Thomasset insistait en disant qu'il était « *d'un intérêt général de créer à Paris un port accessible à la mer.* »[84]. L'État devait donc prendre en compte l'importance du projet à l'échelle nationale. Or, ses représentants préfectoraux à Paris ou des Ponts et Chaussées dans les ports et sur la Seine se trouvaient dans des situations où les intérêts étaient mêlés et opposés. Malgré une impulsion gouvernementale, la négociation s'est vite révélée impraticable en raison de la complexité des intérêts en jeu à différents niveaux. Une prise de décision à l'issue d'un débat qui n'avait pas fait bouger les lignes aurait été un risque politique et économique. Le 29 juin 1891, les ingénieurs de la navigation de la Seine et du contrôle des chemins de fer de l'Ouest rendaient un rapport au ministre des Travaux Publics où ils faisaient l'analyse des résultats de l'enquête et ajoutaient leur propre avis[85]. Leur discours était rigoureusement identique à celui qu'ils tenaient depuis cinq ans. Leur analyse de l'enquête était que les dires favorables étaient trop réservés, et que la majorité des signatures de pétitions n'étaient pas à prendre en compte. Le rapport concluait que le projet de Bouquet de la Grye soulevait « *des difficultés très réelles et dont il est impossible*

82 Claire Lemercier, « Devenir une institution locale... » *op.cit.* et Gabrielle Cadier-Rey, « Les chambres de commerce dans le débat douanier ... », *op.cit.*

83 (AP, D2S41), *Paris Port de Mer, projet de Mr Bouquet de la Grye... op.cot*

84 (AP, D2S41), R. E. Thomasset, *Lettre à messieurs les présidents...*, *op.cit.*

85 (AD78,S3), Rabel, Caméré, Guiard, Chabert et Pelletan, *Rapport des ingénieurs de la navigation de la Seine (2°, 3° et 4° sections et du contrôle des chemins de fer de l'ouest sur l'enquête ouverte dans les départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de l'Eure et de la Seine-Inférieure*, Ponts et Chaussées, 1891.

de prévoir la solution dans l'état du projet présenté »[86]. Il était ajouté qu'il était nécessaire que la Société d'Étude engage de nouvelles recherches afin de dissiper les inquiétudes. Ainsi, les Ponts et Chaussées administraient une fin de non-recevoir à l'avant-projet, renvoyé ainsi à un statut d'imperfection.

L'incertitude entraîne une réaction irrationnelle, dans la mesure où la menace n'est pas clairement identifiée. Au contraire, le risque permet de définir une réponse censée être appropriée, grâce à une maîtrise des éléments de compréhension d'un problème[87]. Face à de nombreuses incertitudes économiques et des risques techniques, la réaction politique a donc été de s'en remettre à une certaine passivité une fois le débat effectué. Les risques du projet étaient d'ordre technique. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées les avaient établis, en évoquant les problèmes de navigation et de communication entre les rives que soulevait le canal. Néanmoins, des solutions étaient envisageables, ce qui a permis la continuation du processus de discussion vers l'enquête d'utilité publique. L'incertitude portait principalement sur les questions économiques, que la Société d'Étude présentait essentiellement comme des certitudes liées à un fonctionnement de marché dont, par essence, les réactions ne sont pas prédictibles. Deux cas de figures avaient été identifiés, prenant en compte l'échec ou le succès commercial du canal maritime. Dans le cas d'un échec, des sommes considérables auraient été dépensées, et l'État se serait trouvé dans une obligation d'intervention en raison des modifications apportées à la Seine. En cas de succès, la modification des courants commerciaux auraient pu mettre en difficulté d'autres pans de l'économie si la prédiction d'augmentation générale du trafic et de la production clamée par la Société d'Étude ne se réalisait pas. Or, sur ces points fondamentaux, l'État avait sollicité un grand nombre d'avis de la part d'institutions à l'échelle nationale, multipliant ainsi les facteurs d'incertitude présentés par l'ouverture d'un canal dont l'envergure se voulait à l'échelle du pays. La Société d'Étude ou la Chambre de Commerce de Paris étaient conscientes de cette incertitude, mais étaient prêtes à tenter l'expérience. En effet, les avantages envisagés pouvaient largement compenser le manque de garanties de succès. L'État en revanche ne pouvait donner son assentiment en raison de nombreux inconvénients qui pouvaient en naître. Le choix politique qui a été fait était de remettre à plus tard, si *« la confiance et la certitude que donne un premier succès* »[88] ouvrait la voie à une possibilité de prise de décision. C'est donc l'option de la non-décision qui s'est imposé, ne fermant aucune possibilité et laissant le choix à un futur indéterminé[89]. L'État n'était pas en mesure d'arbitrer entre les différents intérêts qui

86 *Ibid.*

87 Patrick Fridenson, « L'histoire de l'incertitude technique et ses enjeux », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 59-3-3, 1 novembre 2012, p. 718.

88 « Encore Paris port-de-mer » …, *op.cit.*

89 Yannick Barthe, *Le pouvoir d'indécision: la mise en politique des déchets nucléaires*, Paris,

s'étaient présentés, et a adopté une position passive. Le débat n'a jamais été formellement clôt, et Paris port-de-mer est resté dans les cartons.

Économica, 2006.

Conclusion

En 1907, Bouquet de la Grye écrivait encore dans la Revue Politique et Parlementaire à quel point son projet était essentiel à la grandeur de la France[1]. Son discours n'avait pas changé, quoique rendu âpre par les années. Il accusait en premier chef les ingénieurs de la navigation de la Seine et ceux chargés du contrôle de la Compagnie de l'Ouest d'être une source de blocage constante, estimant leur choix dicté par leur amour-propre. En second lieu seulement venaient les Rouennais, les chemins de fer de l'Ouest et les charbonniers du Nord, « *réunion d'intérêts faisant masse à la Chambre et au gouvernement et capables d'annihiler les meilleurs bonnes volontés* ». Il déroulait la « *martyrologie* »[2] du projet devant la Chambre, revenant devant les députés à chaque législature depuis 1888, remis à chaque fois au lendemain. A l'issu de cet article, l'ingénieur soulignait ce qui avait été son objectif principal, ce qui constituait sa motivation : « *La France fait, depuis 60 ans, des sacrifices énormes pour se constituer un grand domaine colonial. (...) Mais le lien entre le cœur du pays et ces domaines nouveaux manque* »[3]. Paris port-de-mer devait selon lui permettre à la France de *« devenir plus grande, plus riche et plus forte* »[4]. Ce qui le frustrait le plus était d'avoir été, en 1892, à un rien de la signature de la loi d'utilité publique par les députés. 295 élus de la Chambre avaient voté la résolution de la mise au vote, et Bouquet de la Grye pensait ainsi dégager une majorité en faveur du projet. Or, passé ce moment, plus personne ne voulut prendre la responsabilité de s'atteler à la construction de Paris port-de-mer.

Trop d'intérêts divergents étaient en jeu. L'ingénieur hydrographe mettait la responsabilité

1 Anatole Bouquet de la Grye, « Paris Port-de-Mer »...1906, *op. cit.*
2 *Ibid.*
3 *Ibid.*
4 *Ibid.*

sur les départements du nord et de la Normandie, ramenant le débat à une simple opposition entre intérêt général et intérêts particuliers. L'intérêt de la Nation était à sens unique dans sa conception de l'ordre. L'intérêt général n'était pas pour lui une somme d'intérêts particuliers, mais une conception plus large au-dessus des lois et des querelles de partis. C'est en persistant à vouloir se placer hors d'une logique territoriale que la Société d'Etude Paris port-de-mer a échoué à imposer ses vues. Les intérêts du commerce parisien et des coloniaux métropolitains n'étaient pas suffisamment ancrés hors de Paris pour être pertinents à l'échelle du pays. Obstinés dans la persuasion d'aller vers un progrès dont ils professaient eux-mêmes le sens de la marche, les promoteurs du canal n'ont pas perçu à quel point leur projet n'était pas une urgence pour une grande part du pays. La personnalité et l'aura d'un grand scientifique comme Bouquet de la Grye n'avait pas suffit à rendre l'initiative pertinente. Certes, la Société d'Etude s'était constituée en un groupe influent, capable de contourner l'obstacle massif de l'administration des Ponts et Chaussées. Mais son pouvoir de persuasion était limité aux deux seules échelles où avait été envisagé le projet, à la tête de l'Etat et sur les berges du futur canal.

Le commerce et la rue parisienne pouvait bien être intéressés par la proposition, mais le canal n'y était pas vital. Bien d'autres moyens de transports étaient déjà en activité pour approvisionner la capitale et sa région. L'enthousiasme était un trompe-l'œil d'une propagande réussie. Au point de vue industriel, de nombreux problèmes se profilaient pour réussir à associer croissance urbaine, pression immobilière, et développement de l'industrie[5]. Paris port-de-mer ne semblait apparaître que comme un intéressant ajout, dont le commerce aurait pu tirer profit, qui aurait pu permettre de baisser les prix, qui aurait pu accroître la consommation. Mais même la Chambre de Commerce hésitait à clamer trop fort les intérêts que la France entière pourrait tirer de l'établissement d'un port maritime à Paris. Les incertitudes commerciales étaient bien grandes et un discours nationalisant de sa part aurait paru impromptu de la part d'une institution cherchant à rompre avec l'isolement dans lequel elle avait été depuis le début du siècle. A Rouen en revanche les raisons de résister au projet étaient bien là. Le port avait sa place dans la capitale normande, et c'était en aval de ses ponts. Le fond de l'estuaire devait rester la barrière entre la mer et le continent, car c'était une des raisons d'être de la ville. Les conséquences urbaines auraient été bien plus palpables à Rouen qu'à Paris de modifier le lieu de l'interface portuaire. De plus, les autorités commerciales et municipales n'avaient pas à s'encombrer du poids des intérêts nationaux d'être capitale. Le territoire que la ville structurait était plus réduit à l'échelle de la région environnante, rendant plus pertinente la perception territoriale de

5 Alain Faure, « Autorités publiques et implantation industrielle en agglomération parisienne (1860-1914) », *in* Danièle Voldman (éd.), *Région Parisienne. Approche d'une notion (1860-1980)*, Cahiers de l'IHTP, 1989.

l'impact d'un changement. Des notabilités moins nombreuses font des intérêts communs plus faciles à mobiliser, et l'action de propagande menée par le Comité de Résistance à Paris port-de-mer est parvenu à solidariser l'ensemble des échelles du département autour d'un objectif unique. Plus encore, les griefs soulevés par les velléités de confiscation de taxes portuaires par la Société d'Etude ont permis aux ports normands de s'allier temporairement, faisant remonter des frustrations anciennes d'un sentiment de manque de considération du pouvoir central. La proposition commerciale de Paris port-de-mer d'être le fer de lance de la lutte contre la concurrence croissante des ports du nord de l'Europe semble avoir été considérée comme une insulte à leur professionnalisme et leurs capacités commerciales. De plus, Paris était un centre de consommation structurant le territoire français par sa polarisation excessive. L'hypothèse que l'agglomération puisse s'affranchir des services portuaires que lui offraient déjà les façades littorales était inacceptable pour un secteur engagé dans une course coûteuse à la concurrence. Les raisons du refus des Ponts et Chaussées sont plus à chercher auprès des façades littorales craignant le danger d'un affranchissement de Paris de son arrière-pays que dans un immobilisme inhérent à la bureaucratie et aux pratiques de validation des ingénieurs. C'est parce que le Corps était dans un rôle d'administration chargée des aménagements territoriaux et donc proche des intérêts locaux qu'il a été fait campagne contre Paris port-de-mer. Néanmoins, ce ne sont pas les Ponts et Chaussées et les Normands à eux seuls qui ont réussi à enterrer le projet. Leur opposition soulignait l'impact territorial que pouvait avoir le projet dans leurs champs d'action propre. C'est dans un espace de négociation élargi que s'est délayé le projet. Le canal maritime représentait également une menace pour une industrie certes désireuse de moindres coûts de transports, mais surtout ébranlée par les crises et jalouse de maintenir ses profits. Les houillères du nord étaient les premiers concernés mais ce n'est pas l'industrie minière qui a fait toute seule les tarifs Méline de 1892. C'est plus largement à l'échelle du pays que le libre-échangisme avait fait son temps et n'avait pas convaincu. Le fait d'être une proposition privée avait pu être favorable à la Société d'Etude dans un premier temps, mais s'est vite avéré handicapante face au nouveau paradigme se mettant en place.

La décision en matière d'intérêt général est complexe, car elle n'est pas faite d'un bloc homogène. Le choix de l'impulsion sur un centre a des conséquences sur les marges. Dans cette situation, Paris port-de-mer n'offrait pas suffisamment de garanties de succès pour compenser les déséquilibres qu'il était susceptible de provoquer. La vision de l'Etat en tant qu'agrégat de structures agissant à différents niveaux a permis de disposer d'une vision d'ensemble de ce que pouvait représenter le canal à l'échelle du pays ou de la vallée de la Seine. Les perturbations provoquées par le débat autour de l'aménagement permettent d'identifier des rapports de force

et des intérêts qui étaient autrement dissous dans la pratique quotidienne de l'administration. La perception de ces luttes donne l'occasion de comprendre l'étendue des tensions dans la structure organisationnelle des territoires, qui se superposaient selon le feuilletage des divisions administratives. En tant qu'élément structurant des territoires qu'elle traverse, la Seine pouvait paraître un lien de solidarité. Au contraire, parce que les pratiques autour du fleuve sont issues d'une construction lente liée à une appropriation localisée, en faire un trait d'union entre les territoires était complexe. La négociation autour de Paris port-de-mer a été infructueuse car elle n'a pris en compte la réalité de la Seine que sur un point isolé de son cours, et a ignoré les relations conflictuelles qui pourraient surgir avec les rôles multiples qu'elle jouait ailleurs. Le rôle qu'ont joué les chemins de fer dans la mutation du maillage urbain a été visible. Mais les mutations de la Seine ont-elles entraîné une modification des relations entre les villes qu'elle liait auparavant ? Si le trafic reste important et cherche à s'amplifier entre l'estuaire de la Seine et la région parisienne, les pratiques mouvantes sur son parcours ont-elles eu une influence sur la construction des relations entre les centres urbains ? Paris port-de-mer était un exemple à l'amplitude rare. Le projet offre, en n'étant pas réalisé, un axe de lecture des possibilités envisagées par des groupes sociaux dans un contexte temporel limité. Les perspectives face à un choix ont l'avantage d'isoler ce qui a fait les espoirs et les craintes de l'avenir. Ce qui a été fait invite à initier la comparaison entre l'idée, sa réalisation et ses conséquences. L'étude d'un projet est donc l'occasion d'étudier plus en détail les conséquences que les contemporains percevaient comme pertinentes, et d'en déduire de ce fait ce qui représentait pour eux les termes de la négociation.

Sources

Archives de Paris (AP)

D^2S^41 « Paris port-de-mer – projets divers et publications relatives (1863-1891) Enquête de 1891 »

2ETP/4/4/61 8 à 10 « Paris, port maritime, projet Seine Maritime et Paris port-de-mer, 1830-1945 »

Archives départementales des Yvelines (AD78)

Le carton sur l'enquête d'utilité publique était en cours de classement quand nous l'avons consulté. Sa côte sera néanmoins dans la série 3S.

Archives Nationales (AN)

F12 9139 « Office national du Commerce extérieur / Chambre de Commerce de Paris »

Archives numériques

Bibliothèque Nationale de France – http://gallica.bnf.fr/

Conservatoire numérique des Arts et Metiers - http://cnum.cnam.fr

Laboratoire d'Histoire des Sciences et de Philosophie – Archives Henri Poincaré (UMR 7117 CNRS / Université de Lorraine - http://poincare.univ-nancy2.fr/

Internet Archive - http://archive.org/

NUMDAM – Archives de revues mathématiques numérisées - http://archive.numdam.org/

Assemblée Nationale – Base de donnée des anciens parlementaires - http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/

Annuaire prosopographique de la France savante, XVIIe-XXe siècle, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. - http://cths.fr/

EHESS, *Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui*, EHESS, CNRS, BNF, Ministère de l'urbanisme et de l'équipement. - http://cassini.ehess.fr/

Cartographie :

http://professionnels.ign.fr/

GEOFLA – Lambert-93/WGS84 – Communes et départements. Editions 2012.

Sources imprimées

Bouquet de la Grye Anatole, « Paris Port-de-Mer », *Revue politique et parlementaire*, L-150, 1906, p. 442-455.

De Coëne, « Paris port de mer », *Journal de la société statistique de Paris*, 26, 1885, p. 455-458.

Fénelon Paul, « Paris, port de mer », *L'information géographique*, 11-5, 1947.

Loua Toussaint, « Le port de Paris », *Journal de la société statistique de Paris*, 32-32, 1891, p. 368-372.

Parville (de) Henri, « Nécrologie de Jean-Albert Gauthiers-Villars », *in La Nature*, Paris, Masson, 1898, p. 190-191.

Poincaré Henri, « Notice nécrologique sur M. Bouquet de la Grye », *Annuaire du Bureau des Longitudes*, 1911.

Presse, revues, annales :

Le Siècle, Paris

La Croix, Paris

La Presse, Paris

Le Figaro, Paris

La revue de l'Ouest, Niort

Annales Industrielles, Paris

Revue Libérale, Paris

Journal des Transports, Paris

Journal des Chambres de Commerce, Paris

Journal des ouvriers inventeurs, Paris

Bulletin de la Société des Etudes Coloniales et Maritimes, Paris, 1878-1895

Annales des ponts et chaussées - Personnel, Paris, Dunod, 1888.

Bibliographie

Abrams L. et Miller D. J., « Who Were the French Colonialists? A Reassessment of the Parti Colonial, 1890-1914 », *The Historical Journal*, 19-3, 1 septembre 1976, p. 685-725.

Andrew C. M. et Kanya-Forstner A. S., « French Business and the French Colonialists », *The Historical Journal*, 19-4, 1 décembre 1976, p. 981-1000.

Andrew C. M. et Kanya-Forstner A. S., « The French "Colonial Party": Its Composition, Aims and Influence, 1885-1914 », *The Historical Journal*, 14-1, 1 mars 1971, p. 99-128.

Arrault Jean-Baptiste, « L'émergence de la notion de ville mondiale dans la géographie française au début du xxe siècle », *L'Information géographique*, Vol. 70-4, 1 décembre 2006, p. 6-24.

Backouche Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne, Les usages du bassin de la vilette au XIXe siècle », *Histoire & Mesure*, XXV-1, 2010, p. 47-86.

Backouche Isabelle, *La trace du fleuve: la Seine et Paris (1750-1850)*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000.

Baetens Roland, « Croissance portuaire et urbanisation: le cas d'Anvers (XIXe siècle) », *Northern Mariner/Le Marin du Nord*, VIII-2, avril 1998, p. 51-59.

Bairoch Paul, « Commerce exterieur et developpement economique: Quelques enseignements de l'expérience libre-échangiste de la France au XIXe siècle », *Revue économique*, 21-1, 1970, p. 1-33.

Barjot Dominique, Petitet Sylvain et Varaschin Denis, « La concession comme levier de développement ? », *Entreprises et histoire*, n° 31-4, 1 septembre 2002, p. 5-12.

Barthe Yannick, *Le pouvoir d'indécision: la mise en politique des déchets nucléaires*, Paris, Économica, 2006.

Bédarida François, « Londres au milieu du XIXe siècle: Une analyse de structure sociale », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 23-2, 1 mars 1968, p. 268-295.

Benjamin Walter, « Paris: Capital of the Nineteenth Century », *Perspecta*, 12, 1969, p. 165-172.

Bernard Jean Pierre Arthur, *Les deux Paris: les représentations de Paris dans la seconde moitié du XIXe siècle*, Champ Vallon, 2001.

Bertaud C. et Praud T., *Le port de commerce, histoire d'une ambition maritime*, La Rochelle, CCI La Rochelle, coll.« Auni éco », 2005.

Bezançon Xavier, « Histoire du droit concessionnaire en France », *Entreprises et histoire*, n° 38-1, 1 mars 2005, p. 24-54.

Billen G., Barles S., Chatzimpiros P. et Garnier J., « Grain, meat and vegetables to feed Paris: where did and do they come from? Localising Paris food supply areas from the eighteenth to the twenty-first century », *Regional Environmental Change*, 12-2, 1 juin 2012, p. 325-335.

Billen Gilles, Garnier Josette et Barles Sabine, « History of the urban environmental imprint: introduction to a multidisciplinary approach to the long-term relationships between Western cities and their hinterland », *Regional Environmental Change*, 12-2, 1 juin 2012, p. 249-253.

Borruey René, *Le port moderne de Marseille: du dock au conteneur, 1844-1974*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1994.

Bourillon Florence, *Les villes en France au XIXe siècle*, Paris, Ophrys, 1992.

Bowie Karen, « Expertise et aménagement en Région parisienne au XIXe siècle », *Histoire urbaine*, n° 14-3, 1 septembre 2005, p. 99-122.

Brunet Jean-Paul, « Constitution d'un espace urbain: Paris et sa banlieue de la fin du XIXe siècle a 1940 », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 40-3, 1985, p. 641-659.

Buton François, « L'observation historique du travail administratif », *Genèses*, n° 72-3, 21 octobre 2008, p. 2-3.

Cadier-Rey Gabrielle, « Les chambres de commerce dans le débat douanier à la fin du XIXe siècle », *Histoire, économie et société*, 16-2, 1997, p. 279-298.

Caron François, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France: 1823-1937*, Genève, Droz, 2005.

Chaline Jean-Pierre, *Les Bourgeois de Rouen: une élite urbaine au XIX° siècle*, Paris, France, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1982.

Charle Christophe, « « Le carnaval du temps présent » Les revues d'actualités à Paris et à Bruxelles, 1852-1912 », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2011, p. 58-79.

Charle Christophe et Roche Daniel, *Capitales culturelles, capitales symboliques.: Paris et les expériences européennes, XVIIIème-XXème siècles*, Publications de la Sorbonne, 2002.

Chatriot Alain, « Jaurès et les débats sur le protectionnisme agricole », *Cahiers Jaurès*, N° 195-196-1, 1 avril 2010, p. 21-48.

Claustre Pierre-François, « L'octroi de Paris (1798-1943): Bilan historiographique et perspectives de recherche », *Recherches contemporaines*, 6, 2002.

Claustre Pierre-François, « Une ville saisie par l'industrie: nuisances industrielles et action municipale à Argenteuil (1820-1940) », *Recherches contemporaines*, 3, 2002.

Clément Alain, « L'analyse économique de la question coloniale en France (1870-1914) », *Revue d'économie politique*, Vol. 123-1, 3 avril 2013, p. 51-82.

Comolet-Tirman André, « Quelques figures marquantes du corps des ingénieurs hydrographes », *Annales hydrographiques - Service Hydrographique et Océanographique de la Marine*, 769, 1998.

Cottereau Alain, « Les batailles pour la création du Métro : un choix de mode de vie, un succès pour la démocratie locale », *Revue d'histoire du XIXe siècle. Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle*, 29, 1 décembre 2004, p. 89-151.

Csergo Julia, « Parties de campagne », *Sociétés & Représentations*, n° 17-1, 1 mars 2004, p. 15-50.

Damien Robert, « Proudhon et les chemins de fer », *Médium*, N°1-1, 1 septembre 2004, p. 88-97.

D'Andurain Julie, « Entre velléité et opiniâtreté: La création du ministère des Colonies en France (1858–1894) », *French Colonial History*, 14-1, 2013, p. 33-54.

Delaive Frédéric, « De la promenade en bateau au canotage, a Paris et ses environs (XVIIIe-XIXe siècles) », *Hypothèses*, 1, 1 mars 1997, p. 89-96.

Demangeon Albert, « The Port of Paris », *Geographical Review*, 10-5, 1920, p. 277-296.

Dodille Norbert, *Introduction aux discours coloniaux*, Paris, PUPS, 2011.

Dubos Joël, *André Lebon, un homme d'affaires en République, 1859-1938 : le patriotisme et l'influence*, Rennes, France, Presses Universitaires de Rennes, coll.« Collection Carnot, ISSN 1291-9454 », 2001, vol. 1/.

Dunham Arthur, « Michel Chevalier et le traité de 1860 », *Revue Historique*, 171-1, 1933, p. 44-74.

Dupuit Jules, « De la mesure de l'utilité des travaux publics (1844) », *Revue française d'économie*, 10-2, 1995, p. 55-94.

Ekelund, Robert B. Jr. et Hébert Robert F., « Railroads, engineers, and the development of spatial economics in France », *Recherches Économiques de Louvain / Louvain Economic Review*, 64-1, 1998, p. 45-62.

El Gammal Jean, « Campagnes et discours sous la Troisième République », *in* Mayeur J. M. et Schweitz A., *Les parlementaires de la Seine sous la Troisième République*, Publications de la Sorbonne.

Faure Alain, « Spéculation et société : les grands travaux à Paris au XIXe siècle », *Histoire, économie et société*, 23-3, 2004, p. 433-448.

Faure Alain, « L'industrie à Paris : La Villette », *in* Jean-Marie Jenn (éd.), *Le XIXe arrondissement: une cité nouvelle*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, 1996.

Faure Alain, « À l'aube des transports de masse l'exemple des "trains ouvriers" de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine (1954-)*, 40-2, 1993, p. 228-255.

Faure Alain, « Autorités publiques et implantation industrielle en agglomération parisienne (1860-1914) », *in* Danièle Voldman (éd.), *Région Parisienne. Approche d'une notion (1860-1980)*, Cahiers de l'IHTP, 1989.

Ferguson Priscilla Parkhurst, « Is Paris France? », *The French Review*, 73-6, 2000, p. 1052-1064.

Fijalkow Yankel, *La construction des îlots insalubres: Paris 1850-1945*, Paris, l'Harmattan, coll.« Collection Habitat et sociétés », 1998.

Fohlen Claude, « Bourgeoisie française liberte economique et intervention de l'Etat », *Revue économique*, 7-3, 1956, p. 414-428.

Fourcade-Gourinchas Marion, « Politics, Institutional Structures, and the Rise of Economics: A Comparative Study », *Theory and Society*, 30-3, 2001, p. 397-447.

Fourcaut Annie et Vadelorge Loïc, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *Histoire urbaine*, 32-3, 2011, p. 137.

Foussard Valérie, Cuvilliez Antoine, Fajon Philippe, Fisson Cédric, Lesueur Patrick et

Macur Olivier, *Evolution morphologique de la Seine anthropisée de 1800 à nos jours*, Rouen, GIP Seine-Aval, 2010.

Fridenson Patrick, « L'histoire de l'incertitude technique et ses enjeux », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 59-3-3, 1 novembre 2012, p. 7-18.

Friedberg Erhard, « Pouvoir et négociation », *Négociations*, n° 12-2, 18 janvier 2010, p. 15-22.

Gaillard Jeanne (1976), *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, l'Harmattan, 1997.

Gallois Nicolas, « L'école française contre Walras, économiste hétérodoxe », *L'Économie politique*, n° 51-3, 18 août 2011, p. 7-32.

Gonjo Yasuo, « Le « plan Freycinet », 1878-1882 : un aspect de la « grande dépression » économique en France », *Revue Historique*, 248, 1972, p. 49-86.

Gribaudi Maurizio, « Le savoir des relations : liens et racines sociales d'une administration dans la France du xixe siècle », *Le Mouvement Social*, 228-3, 2009, p. 9-38.

Guigueno Vincent, « Le rivage des ingénieurs », *Le Mouvement Social*, 200, 2002, p. 147-152.

Guillemin Alain, « Aristocrates, propriétaires et diplômés », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 42-1, 1982, p. 33-60.

Guillemot Etienne, *Le premier projet de Paris-port de mer: les plans et les mémoires de Claude-Siméon Passemant (1765-1769)*, 1950.

Guillerme André, « Réseau : Genèse d'une catégorie dans la pensée de l'ingénieur sous la Restauration », *Flux*, 7-6, 1991, p. 5-17.

Ingold Alice, *Négocier la ville : projet urbain, société et fascisme à Milan*, Paris, Rome, École française de Rome, 2003.

Jolly Jean, *Dictionnaire des Parlementaires français de 1889 à 1940*, Paris, PUF, 1960.

Kim Eunhye et Barles Sabine, « The energy consumption of Paris and its supply areas from the eighteenth century to the present », *Regional Environmental Change*, 12-2, 1 juin 2012, p. 295-310.

Lalandre Alexandre, *Histoire des ports de Paris et de l'île-de-France*, Ouest-France, 2004.

Larroque Dominique, Margairaz Michel et Zembri Pierre, *Paris et ses transports: XIXe-XXe siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Recherches, 2002.

Laurens Sylvain, « Les agents de l'État face à leur propre pouvoir », *Genèses*, n° 72-3, 21 octobre 2008, p. 26-41.

Leclercq Yves, « Les transferts financiers. Etat-compagnies privées de chemin de fer d'intérêt général (1833-1908) », *Revue économique*, 33-5, 1982, p. 896-924.

Lemercier Claire, « La Chambre de commerce de Paris comme corps intermédiaire, des origines aux années 1880 », *in* P. Lenormand (éd.), *La Chambre de Commerce Et D'Industrie de Paris (1803-2003) II: Etudes Thematiques*, Genève, Droz, 2008.

Lemercier Claire, « La construction d'un modèle français de service public avant 1914 », *Regards croisés sur l'économie*, n° 2-2, 1 septembre 2007, p. 47-54.

Lemercier Claire, « Devenir une institution locale : la Chambre de commerce de Paris au XIXe

siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 54-3-3, 2007, p. 40-62.

Lemercier Claire, « Analyse de réseaux et histoire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 52-2-2, 2005, p. 88-112.

Lepetit Bernard, « L'histoire prend-t-elle les acteurs au sérieux ? », *Espaces Temps*, 59-1, 1995, p. 112-122.

Lepetit Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1984.

Lepetit Bernard, Achille-Nicolas Isnard et Guillerme André, « De l'utilité des routes et canaux navigables », *Flux*, 5-1, 1989, p. 5-14.

Lepetit Bernard et Topalov Christian, *La ville des sciences sociales*, Paris, Belin, 2001.

Leuilliot Paul, « Activités portuaires », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1956, p. 505-509.

Le Marec Yannick, « Construire leur accord. Ingénieurs des Ponts et Chaussées et paysans des îles dans l'estuaire de la Loire (XIXe-XXe siècles) », *Genèses*, 40-1, 2000, p. 108-130.

Marnot Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXème siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011.

Marnot Bruno, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République*, CNRS Éditions, 2000.

Mayeur Jean Marie et Schweitz Arlette, *Les parlementaires de la Seine sous la Troisième République*, Publications de la Sorbonne, 2001.

Merger Michèle, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, 1990, p. 65-94.

Meyer Jean, « Des liens de causalité en Histoire : politiques maritimes et société », *Revue Historique*, 302-2 (614), 2000, p. 445-465.

Millard Jean, *Paris, histoire d'un port: du Port de Paris au Port autonome de Paris*, Harmattan, 1994.

Miquet-Marty François, « Les agents électoraux. La naissance d'un rôle politique dans la deuxième moitié du XIXe siècle », *Politix*, 10-38, 1997, p. 47-62.

Mitchell Allan et Balogun F., *Rêves parisiens: l'échec de projets de transport public en France au XIXè siècle*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2005.

Mollier J.Y., *Le scandale de Panama*, Fayard, 1991.

Montel Nathalie, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport sur la navigation intérieure de 1820 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 59-1, 2012, p. 34-61.

Montel Nathalie, « Mutations spatiales, stratégies professionnelles et solidarités familiales à Paris au XIXe siècle: Le rôle des raffineurs de sucre villettois dans la formation d'un espace industriel », *Histoire Urbaine*, 4-2, 2001, p. 47-65.

Montel Nathalie, « Chronique d'une mort annoncée : l'annexion par Paris de sa banlieue en 1860. », *Recherches contemporaines*, 6, 2001 2000, p. 217-254.

Montel Nathalie, *Le chantier du Canal de Suez (1859-1869): une histoire des pratiques techniques*, Paris, Editions in forma (ENPC), 1998.

Muller Pierre, « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique », *Revue française de science politique*, Vol. 55-1, 1 mars 2005, p. 155-187.

Numa Guy, « Théorie de l'agence et concessions de chemins de fer français au 19ème siècle », *Revue d'économie industrielle*, n° 125-1, 1 mars 2009, p. 105-128.

Nye John Vincent, « The Myth of Free-Trade Britain and Fortress France: Tariffs and Trade in the Nineteenth Century », *The Journal of Economic History*, 51-1, 1991, p. 23-46.

Oldham H. Yule, « The Manchester Ship Canal », *The Geographical Journal*, 3-6, 1 juin 1894, p. 485-491.

Palmer Michael, « Plumes à louer, combats à mener, carrière à faire : les journalistes en République, à travers leurs associations et les campagnes électorales (1880-1914) », *Le Temps des médias*, n° 7-2, 1 septembre 2006, p. 35-47.

Petitpas Philippe, *Industries et industriels français du textile face au défi international 1871-1914*, Thèse doctorale en histoire, Montréal, Université de Montreal, 2012.

Petre-Grenouilleau Olivier, « Dynamique sociale et croissance. À propos du prétendu retard du capitalisme maritime français (note critique) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1997, p. 1263-1274.

Picon Antoine, « De l'utilité des travaux publics en France au XIXème siècle », *Culture Technique*, 26, 1992.

Piquet Caroline, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009.

Pollet Gilles et Dumons Bruno, « Espaces politiques et gouvernements municipaux dans la France de la IIIe République. Eclairage sur la sociogenèse de l'Etat contemporain », *Politix*, 14-53, 2001, p. 15-32.

Ratcliffe Barrie, « Manufacturing in the Metropolis: The Dynamism and Dynamics of Parisian Industry in the Mid-Nineteenth Century », *Journal of European economic history*, 23-2-2, 1994.

Regourd François, « Capitale savante, capitale coloniale : sciences et savoirs coloniaux à Paris aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 55-2-2, 20 juin 2008, p. 121-151.

Roncayolo M., *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1997.

Roncayolo Marcel, *L'imaginaire de Marseille: port, ville, pôle*, Marseille, France, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, coll.« Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e -20e siècle », 1990.

Roncière-Le Noury Camille-Adalbert-Marie Clément La, *La marine au siège de Paris : guerre 1870-71 (3e édition) / par le vice-amiral Bon de La Roncière-Le Noury d'après les documents officiels*, E. Plon (Paris), 1874.

Rosanvallon Pierre, *L' État en France de 1789 à nos jours*, Paris, Éd. du Seuil, coll.« L' univers historique », 1990.

Shinn Terry, « Des Corps de l'Etat au secteur industriel: genèse de la profession d'ingénieur, 1750-1920 », *Revue française de sociologie*, 19-1, 1978, p. 39-71.

Siroën Jean-Marc, « Dupuit et la pensée économique contemporaine », *Revue française d'économie*, 10-2, 1995, p. 35-54.

Subacchi Paola, « Organisations économiques et groupes de pression en Europe au XIXe siècle et au début du XXe siècle », *Histoire, économie et société*, 16-2, 1997, p. 155-166.

Le Sueur Bernard, *La Grande Batellerie, 150 ans d'histoire de la CGN*, Pont-Saint-Esprit, La Mirandole, 1996.

Thiveaud Jean-Marie, « Crises et scandales financiers en France sous la Troisième République », *Revue d'économie financière*, 41-3, 1997, p. 25-53.

Thoenig J.C., *L'ère des technocrates: le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987.

Topalov Christian, *Laboratoires du nouveau siècle: la nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1999.

Vacher Hélène, « Les figures de l'ingénieur colonial à la fin du XIXe siècle: la formation de la Société française des ingénieurs coloniaux et de l'Ecole spéciale des travaux publics », *Le Mouvement Social*, 189, 1999, p. 47-65.

Le Van-Lemesle Lucette, « Cauwès et Colson, le juriste et l'ingénieur: une ou deux conceptions du service public? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine (1954-)*, 52-3, 2005, p. 75-87.

Le Van-Lemesle Lucette, *Le juste et le riche : L'enseignement de l'économie politique 1815-1950*, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2004.

Verley Patrick, « Spécialisations industrielles, structures sociales, activités financières et intégration économique internationale au XIXe siècle : le cas de la Grande-Bretagne et de la France », *Revue d'histoire du XIXe siècle. Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle*, 23, 1 décembre 2001, p. 47-71.

Vigarié André, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin*, Paris, France, 1964.

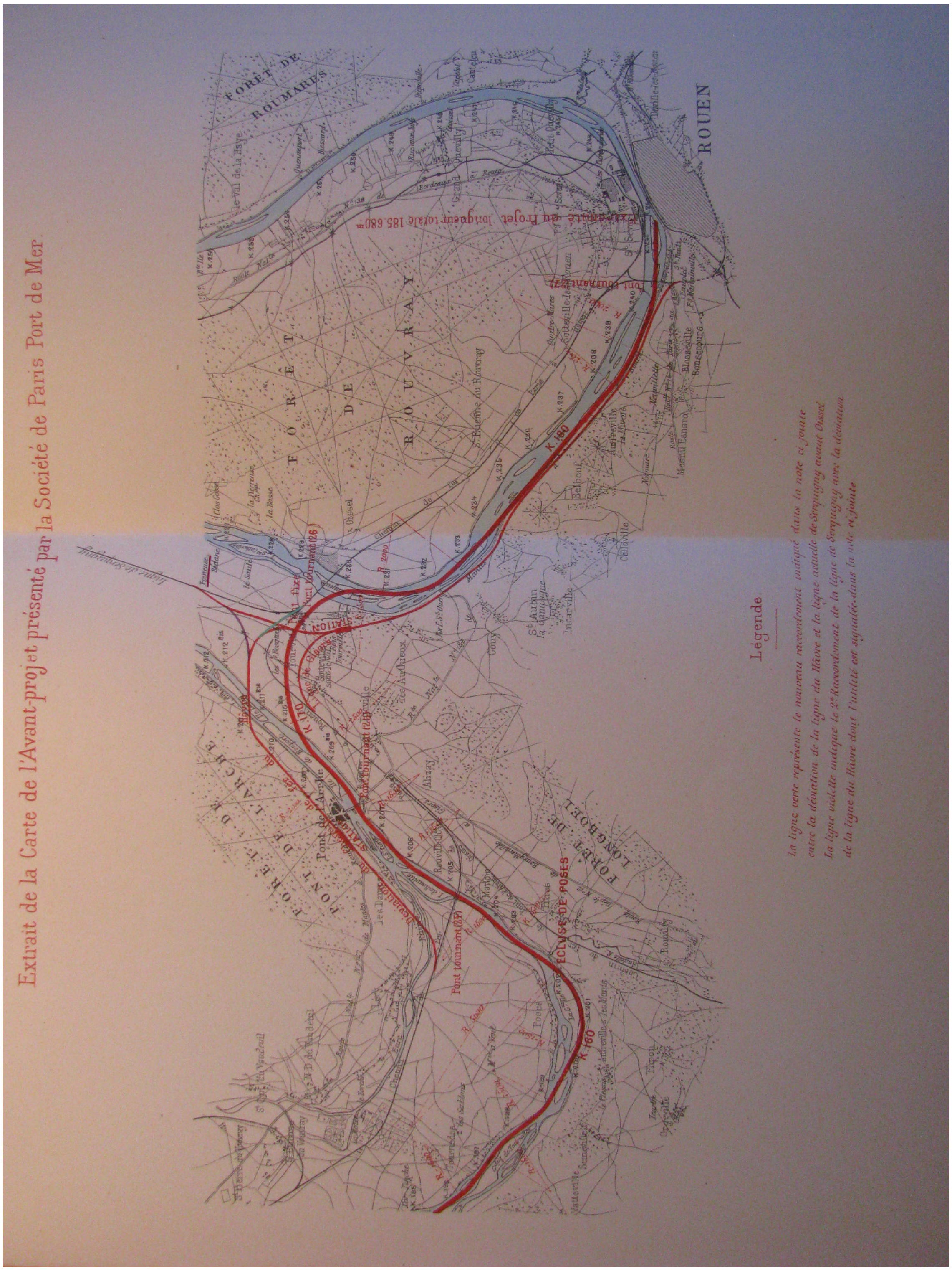
Vincent Julien, « Industrialisation et libéralisme au XIXe siècle : nouvelles approches de l'histoire économique britannique », *Revue d'histoire du XIXe siècle. Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle*, 37, 15 novembre 2008, p. 87-110.

Voldman Danièle, *Région parisienne, approches d'une notion 1860-1980*, Paris, Institut d'histoire du temps présent, 1989.

Historique de l'imprimerie Gauthier-Villars de 1864 à 1964 - Plaquette du Centenaire, Gauthier-Villars., Paris, 1964.

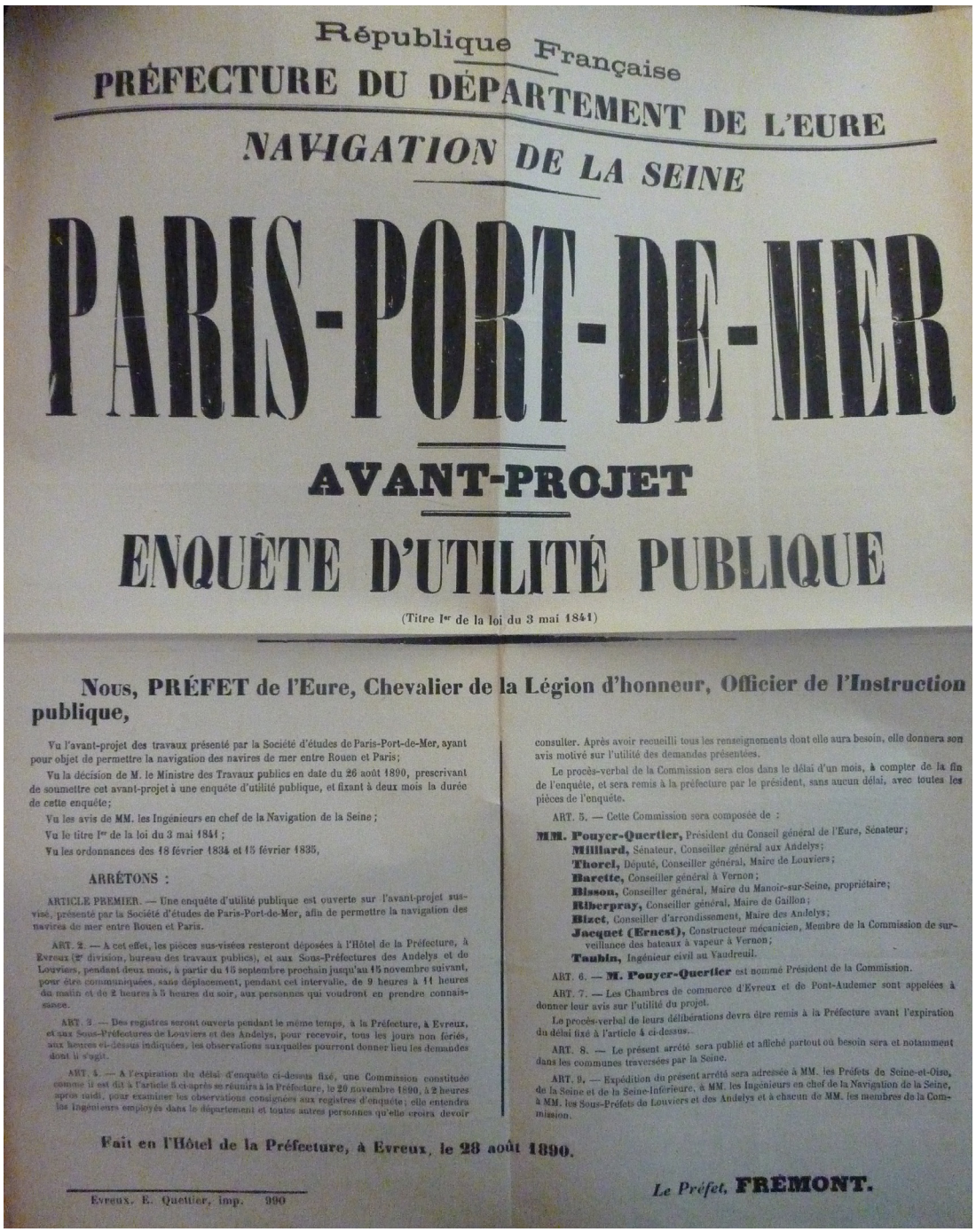
Annexes

Annexe 1: Modifications prévues des voies d’accès ferroviaires à Rouen et sa banlieue



(AP, D2S41), Compagnie des chemins de fer de l’Ouest, «Extrait de la Carte de l’Avant-projet présenté par la Société de Paris Port de Mer», *Observations soumises à la commission d’enquête du département de la Seine*, 1891.

Annexe 2: Affiches d'information, enquête publique de 1890 dans différents départements



République Française

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE L'EURE

NAVIGATION DE LA SEINE

PARIS-PORT-DE-MER

AVANT-PROJET

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

(Titre Ier de la loi du 3 mai 1841)

Nous, PRÉFET de l'Eure, Chevalier de la Légion d'honneur, Officier de l'Instruction publique,

Vu l'avant-projet des travaux présenté par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer, ayant pour objet de permettre la navigation des navires de mer entre Rouen et Paris;

Vu la décision de M. le Ministre des Travaux publics en date du 26 août 1890, prescrivant de soumettre cet avant-projet à une enquête d'utilité publique, et fixant à deux mois la durée de cette enquête;

Vu les avis de MM. les Ingénieurs en chef de la Navigation de la Seine;

Vu le titre Ier de la loi du 3 mai 1841;

Vu les ordonnances des 18 février 1834 et 15 février 1835,

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. — Une enquête d'utilité publique est ouverte sur l'avant-projet sus-visé, présenté par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer, afin de permettre la navigation des navires de mer entre Rouen et Paris.

ART. 2. — A cet effet, les pièces sus-visées resteront déposées à l'Hôtel de la Préfecture, à Evreux (2e division, bureau des travaux publics), et aux Sous-Préfectures des Andelys et de Louviers, pendant deux mois, à partir du 15 septembre prochain jusqu'au 15 novembre suivant, pour être communiquées, sans déplacement, pendant cet intervalle, de 9 heures à 11 heures du matin et de 2 heures à 5 heures du soir, aux personnes qui voudront en prendre connaissance.

ART. 3. — Des registres seront ouverts pendant le même temps, à la Préfecture, à Evreux, et aux Sous-Préfectures de Louviers et des Andelys, pour recevoir, tous les jours non fériés, aux heures ci-dessus indiquées, les observations surquelles pourront donner lieu les demandes dont il s'agit.

ART. 4. — A l'expiration du délai d'enquête ci-dessus fixé, une Commission constituée comme il est dit à l'article 5 ci-après se réunira à la Préfecture, le 20 novembre 1890, à 2 heures après midi, pour examiner les observations consignées aux registres d'enquête; elle entendra les Ingénieurs employés dans le département et toutes autres personnes qu'elle croira devoir consulter. Après avoir recueilli tous les renseignements dont elle aura besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité des demandes présentées.

Le procès-verbal de la Commission sera clos dans le délai d'un mois, à compter de la fin de l'enquête, et sera remis à la préfecture par le président, sans aucun délai, avec toutes les pièces de l'enquête.

ART. 5. — Cette Commission sera composée de :

MM. Pouyer-Quertier, Président du Conseil général de l'Eure, Sénateur;
Milliard, Sénateur, Conseiller général aux Andelys;
Thorel, Député, Conseiller général, Maire de Louviers;
Barette, Conseiller général à Vernon;
Bisson, Conseiller général, Maire du Manoir-sur-Seine, propriétaire;
Riberpray, Conseiller général, Maire de Gaillon;
Bizet, Conseiller d'arrondissement, Maire des Andelys;
Jacquet (Ernest), Constructeur mécanicien, Membre de la Commission de surveillance des bateaux à vapeur à Vernon;
Taubin, Ingénieur civil au Vaudreuil.

ART. 6. — **M. Pouyer-Quertier** est nommé Président de la Commission.

ART. 7. — Les Chambres de commerce d'Evreux et de Pont-Audemer sont appelées à donner leur avis sur l'utilité du projet.

Le procès-verbal de leurs délibérations devra être remis à la Préfecture avant l'expiration du délai fixé à l'article 4 ci-dessus.

ART. 8. — Le présent arrêté sera publié et affiché partout où besoin sera et notamment dans les communes traversées par la Seine.

ART. 9. — Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les Préfets de Seine-et-Oise, de la Seine et de la Seine-Inférieure, à MM. les Ingénieurs en chef de la Navigation de la Seine, à MM. les Sous-Préfets de Louviers et des Andelys et à chacun de MM. les membres de la Commission.

Fait en l'Hôtel de la Préfecture, à Evreux, le 28 août 1890.

Le Préfet, **FRÉMONT.**

Evreux. E. Quettier, imp. 990

(AD78, 3S), «Paris- port-de-mer,. Avant-projet. Enquête d'utilité publique», Evreux, Préfecture du département de l'Eure, Imprimerie E. Quartier, 1890.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE

NAVIGATION DE LA SEINE

CONSTRUCTION

D'UN

CANAL MARITIME

DE PARIS A ROUEN

Avant-projet de la « Société d'Études de Paris Port de Mer »

Enquête d'utilité publique (Titre 1er de la loi du 3 Mai 1841)

Le Préfet de Seine-et-Oise, Officier de la Légion d'honneur,

Vu l'avant-projet présenté par la « Société d'études de Paris port de mer » pour la construction d'un canal maritime entre Paris et Rouen ;

Vu la décision de M. le Ministre des travaux publics en date du 26 août 1890, prescrivant de soumettre cet avant-projet à une enquête d'utilité publique et fixant à deux mois la durée de la dite enquête ;

Vu le titre 1er de la loi du 3 mai 1841 ;

Vu les ordonnances des 18 février 1834 et 15 février 1835 ;

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. — Une enquête d'utilité publique est ouverte sur l'avant-projet sus-visé.

ART. 2. — A cet effet, les pièces de cet avant-projet resteront déposées à l'Hôtel de la Préfecture, à Versailles (1re division, bureau des travaux publics), et à la Sous-Préfecture de Mantes, pendant deux mois, du 15 septembre au 15 novembre 1890, pour être communiquées, sans déplacement, pendant cet intervalle, de 9 heures du matin à 5 heures du soir, aux personnes qui voudront en prendre connaissance.

ART. 3 — Des registres seront ouverts pendant le même temps à la Préfecture de Versailles et à la Sous-Préfecture de Mantes pour recevoir, tous les jours non fériés, aux heures ci-dessus indiquées, les observations auxquelles pourra donner lieu l'avant-projet dont il s'agit.

ART. 4. — A l'expiration du délai d'enquête, une commission, composée comme il est dit à l'article 4 de l'ordonnance du 18 février 1834, se réunira à la Préfecture, à Versailles, le lundi 24 novembre 1890, pour examiner les observations consignées au registre d'enquête; elle entendra les Ingénieurs employés dans le département, ou toutes autres personnes qu'elle croira devoir consulter. Après avoir recueilli tous les renseignements dont elle aura besoin elle donnera son avis motivé sur l'utilité du projet présenté. Le procès verbal de la commission sera clos dans le délai d'un mois à compter de la fin de l'enquête et nous sera remis par le président, sans aucun délai, avec toutes les pièces de l'enquête.

ART. 4. — Le présent arrêté sera publié et affiché partout où besoin sera et notamment dans les communes traversées par la Seine.

ART. 5. — Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les Préfets de la Seine-Inférieure, de l'Eure et de la Seine, à M. le Sous-Préfet de l'arrondissement de Mantes, à MM. les Ingénieurs de la navigation de la Seine et à chacun des Membres de la commission, qui sera nommée ultérieurement.

Fait en l'Hôtel de la Préfecture, à Versailles, le 6 Septembre 1890.

LE PRÉFET,

E. BARGETON.

39,790 — Versailles. CERF et FILS, Imprimeurs de la Préfecture, rue Duplessis, 59.

(AD78, 3S), «Construction du canal maritime de Paris à Rouen», Versailles, Préfecture du département de Seine-et-Oise» , Imprimerie de la Préfecture, 1890.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA SEINE-INFÉRIEURE

NAVIGATION DE LA SEINE

PARIS-PORT-DE-MER

AVANT-PROJET

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

(Titre Ier de la loi du 3 mai 1841)

Nous, Préfet du département de la Seine-Inférieure, Commandeur de l'Ordre national de la Légion-d'Honneur, Officier de l'Instruction publique,

Vu l'avant-projet des travaux présentés par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer, ayant pour objet de permettre la navigation des navires de mer entre Rouen et Paris;

Vu la décision de M. le Ministre des Travaux publics, en date du 26 août 1890, prescrivant de soumettre cet avant-projet à une enquête d'utilité publique, et fixant à deux mois la durée de cette enquête;

Vu le titre Ier de la loi du 3 mai 1841;

Vu les ordonnances des 18 février 1834 et 15 février 1835;

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Une enquête d'utilité publique est ouverte sur l'avant-projet sus visé, présenté par la Société d'études de Paris-Port-de-Mer, afin de permettre la navigation des navires de mer entre Rouen et Paris.

ART. 2.

A cet effet, les pièces de cet avant-projet resteront déposées à l'hôtel de la Préfecture, à Rouen 3e division, pendant deux mois, à partir du 15 septembre prochain jusqu'au 15 novembre suivant, pour être communiquées, sans déplacement, pendant cet intervalle, de 9 heures du matin à midi et de une heure et demie à 5 heures du soir, aux personnes qui voudront en prendre connaissance. A l'avant-projet seront annexés, à titre de renseignements complémentaires : 1° un rapport des Ingénieurs du service de la Seine, en date du 2 août 1888; 2° les délibérations du Conseil général des ponts et chaussées, en dates des 23 octobre, 8 novembre et 27 décembre 1888.

ART. 3.

Un registre sera ouvert pendant le même temps, à la Préfecture, pour recevoir, tous les jours non fériés, aux heures ci-dessus indiquées, les observations auxquelles pourra donner lieu le projet dont il s'agit.

ART. 4.

A l'expiration du délai d'enquête ci-dessus fixé, une Commission constituée comme il est dit à l'art. 5 ci-après, se réunira à la Préfecture, le samedi 22 novembre 1890, à 2 heures après midi, pour examiner les observations consignées au registre d'enquête; elle entendra les Ingénieurs employés dans le département et toutes autres personnes qu'elle croira devoir consulter. Après avoir recueilli tous les renseignements dont elle aura besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité du projet présenté.

Le procès-verbal de la Commission sera clos dans le délai d'un mois, à compter de la fin de l'enquête, et sera remis à la Préfecture par le Président, sans aucun délai, avec toutes les pièces de l'enquête.

ART. 5.

Cette Commission sera composée de :

MM. **Leteurtre**, Maire de Rouen;
Marion, Maire du Havre;
Mallet, Président de la Chambre de Commerce du Havre;
Duchemin, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Rouen;
F. Depeaux, Conseiller général;
Genestal, Conseiller général, Membre de la Chambre de Commerce du Havre;
Manchon, Membre de la Chambre de Commerce de Rouen;
MM. **Hédnit**, Membre de la Chambre de Commerce de Rouen, Conseiller municipal;
Rimbert, Maire de Dieppe;
Lemagnen, Membre de la Chambre de Commerce de Dieppe, Conseiller municipal;
Nivert, Maire d'Elbeuf;
Leborgne, Maire de Fécamp;
Cauët, Maire, Président de la Chambre de Commerce du Tréport.

ART. 6.

M. Leteurtre, Maire de Rouen, est nommé Président de la Commission.

ART. 7.

Les Chambres de Commerce du département de la Seine-Inférieure sont appelées à donner leur avis sur l'utilité du projet.

Le procès-verbal de leurs délibérations devra être remis à la Préfecture avant l'expiration du délai fixé à l'art. 4 ci-dessus.

ART. 8.

Le présent arrêté sera publié et affiché partout où besoin sera, et notamment dans les communes traversées par la Seine.

ART. 9.

Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les Ingénieurs en chef de la navigation de la Seine et à chacun de MM. les Membres de la Commission.

Fait à Rouen, le 30 août 1890.

Le Préfet de la Seine-Inférieure,

E. HENDLÉ.

(AD78, 3S), «Paris- port-de-mer,. Avant-projet. Enquête d'utilité publique», Rouen, Préfecture du département de la Seine-Inférieure, 1890.

Glossaire

Bief : Partie d'un canal ou d'une rivière canalisée comprise entre deux écluses.

Étiage : Niveau minimal des eaux d'un cours d'eau; débit le plus faible.

Largeur au plafond* : Largeur du fond du canal.

Largeur au plan d'eau* : Largeur du canal à la surface de l'eau.

Nœud : Unité de vitesse correspondant à un mille marin, soit 1852 mètres à l'heure.

Rayon de courbe* : Le rayon de courbure d'un tracé indique son niveau d'incurvation : plus le rayon de courbure est élevé, plus le tracé se rapproche d'une ligne droite, et inversement.

Tirant d'eau : Profondeur à laquelle un navire s'enfonce (dans l'eau) depuis le dessous de la quille jusqu'à la ligne de flottaison.

Tirant d'air : Hauteur maximum des superstructures au-dessus de la ligne de flottaison. S'emploie surtout pour des bâtiments fluviaux qui doivent passer sous les ponts

Tonnage brut : Capacité intérieure totale d'un navire. Synonyme. *jauge brute.*

Tonnage net : Capacité intérieure d'un navire utilisable commercialement. Synonyme. *jauge nette*.

Wharf : Appontement perpendiculaire à la rive auquel les navires accostent d'un côté ou de l'autre.

*Définitions du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (exceptés *)*

Table des illustrations

Image 1: Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes 29

Tableau 1: Devis comparés de la Société d'Étude Paris port-de-mer et du Conseil Général des Ponts et Chaussées. 43

Tableau 2: Coefficients de charge des ports français en 1886 44

Tableau 3: Différence entre les frais de navigation fluviale et de navigation maritime entre Paris et Rouen selon le coefficient de charge pour un navire de 1000 tonneaux (T) 46

Image 2: Affiche Paris port de mer 60

Carte 1: Délibérations des conseils municipaux dans les départements soumis à l'enquête d'utilité publique de Paris port-de-mer. 81

Tableau 4: Trafic total annuel du port de Rouen en tonnage de jauge nette et les phases d'aménagement du lit de la Seine en aval (1850-1895) 84

Image 3: Camille Pissaro, Le Pont Boeldieu, Rouen, 1896 86

Carte 2: Résultat de l'enquête d'utilité publique 1890 auprès des Chambres de Commerces. 107

Tableau 5: Mouvement de marchandise du port de Paris en 1889 112

Tableau 6: Résumé, en poids et en valeurs, du mouvement des marchandises dans les principales douanes en 1889 113