

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

**Bibliographie. Trois ans au ministère des travaux publics  
(Expériences et conclusions)**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 37 (1896), p. 30-31

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1896\\_\\_37\\_\\_30\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1896__37__30_0)

© Société de statistique de Paris, 1896, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

VI.

BIBLIOGRAPHIE.

---

*Trois ans au Ministère des travaux publics* (Expériences et conclusions),  
par M. Yves Guyot (1).

Au début de la séance du mercredi 18 décembre dernier, M. Yves Guyot a offert à notre Société l'ouvrage qu'il vient de publier sous le titre que je reproduis moi-même en tête de ce court article. Dans cette même séance, la Société de statistique conférait à M. Yves Guyot la dignité de Président pour l'année 1896. C'est dire les sentiments de sympathie et d'estime dont il jouit dans notre milieu spécial. On y goûte son talent d'écrivain, son érudition, sa verve, sa fécondité et surtout on y apprécie la fidélité et la vaillance avec lesquelles il défend les doctrines libérales, l'opiniâtreté qu'il apporte à poursuivre la mauvaise foi et le sophisme qui se cachent sous le masque du protectionnisme et du socialisme. De ces qualités on retrouve la marque dans le nouvel ouvrage dont j'ai l'agréable mission de rendre compte aujourd'hui.

L'espace m'est compté et je serais presque disposé à en féliciter le lecteur, car les deux pages de compte rendu que je lui présente ne le dispenseront pas de lire l'ouvrage lui-même.

Il ne s'agit pas encore ici d'un livre doctrinal sur les travaux publics en France, livre que M. Yves Guyot, ancien Ministre des travaux publics, se propose d'écrire pour la collection bien connue : *la Vie nationale*, entreprise par MM. Charles Benoist et André Liesse, avec l'éditeur Léon Chailley. Il ne s'agit pas non plus, à proprement parler, des mémoires d'un ancien Ministre. L'auteur s'est placé à un point de vue plus élevé : son intention fera monter à lui le parfum discret d'une gratitude sincère.

« J'ai voulu, dit-il, après une expérience de trois années, apporter un témoignage de sympathie, appuyé sur des faits, à un personnel calomnié et attaqué, qui ne peut se défendre que par les services qu'il rend et que méconnaissent, non seulement ses adversaires, mais trop souvent ceux-là mêmes qui en profitent ou en ont profité. J'ai voulu montrer comment est comprise, en France, l'Administration des travaux publics par un ancien Ministre dédaigneux du titre, mais soucieux de la fonction. »

M. Yves Guyot est entré au Ministère des travaux publics le 22 février 1889 ; il en est sorti le 27 février 1892. Il y est donc demeuré trois années pleines. Il faudrait remonter à M. Béhic, le 32<sup>e</sup> de ses prédécesseurs, et à 28 ans en arrière, pour trouver un titulaire du même portefeuille dont les fonctions se soient prolongées aussi longtemps. Ces trois années de ministère ont été bien remplies ; les incidents et les questions n'y ont pas fait défaut et ce sont ces questions spéciales qui sont l'objet du livre dont nous nous occupons.

Ces questions sont, au surplus, bien intéressantes, car ce sont celles de l'heure actuelle. Elles touchent à l'orientation que va prendre notre pays à un moment critique où sont mis en discussion d'anciennes institutions et quelques-uns des principes qui lui ont été légués par les générations précédentes.

Nous faisons plus particulièrement allusion aux caractères et au mode d'administration du domaine public en matière de routes terrestres, de chemins de fer, de voies de navigation intérieure, de ports maritimes.

Il y a en ces matières un départ à faire de ce qui incombe à la puissance publique et de ce qui revient à l'initiative privée. Si le rôle de la première est incontestable, il n'a pas pour effet d'annihiler celui de la seconde. Sans doute il appartient à l'État de fixer les limites du domaine public et d'en assurer la conservation. Mais doit-il nécessairement

(1) Paris, Léon Chailley.

exécuter lui-même tous les travaux que comporte l'adaptation de ce domaine à sa destination publique ? M. Yves Guyot ne le croit pas. Il estime que la plupart du temps l'État recourt très fructueusement à l'intervention de personnes morales ou réelles interposées.

Livré à lui-même l'État manque d'esprit de suite ; cela tient au morcellement de son action, à l'annualité du budget qui porte à remettre en question, pour chaque exercice, la dotation affectée à la réalisation des grandes entreprises de travaux publics qui s'échelonnent nécessairement sur une période d'années plus ou moins longue.

« L'État, dit M. Yves Guyot, ne peut faire quelque chose qu'à la condition de se lier par un contrat. Il faut qu'il s'oblige à l'égard d'un tiers qui le protège contre ses propres retours et les changements de direction qui peuvent résulter des hasards de la politique. De là, la nécessité pour lui qu'il y ait entre lui et ses entreprises des personnalités interposées : compagnies de chemins de fer, chambres de commerce des ports, chambres de navigation ou entreprises privées. »

Telle a été la ligne de conduite de M. Yves Guyot, et il en a fait l'application aux divers ordres d'idées que nous avons précédemment énumérés. C'est ainsi qu'il a déposé à la Chambre des députés, le 14 juillet 1890, un projet de loi sur la navigation intérieure prévoyant l'institution de chambres régionales de navigation et qu'il a développé l'intervention des chambres de commerce pour l'amélioration des ports maritimes. C'est ainsi, encore, qu'il a accueilli avec faveur l'intervention de concessionnaires privés pour l'établissement d'une dérivation du Rhône à Jonage, destinée en même temps à constituer un canal navigable de 18 kilomètres et à alimenter une usine de 12 000 chevaux-vapeur, dont la force motrice serait distribuée, au moyen de l'électricité, dans les ateliers de l'agglomération lyonnaise et des communes voisines. C'est dans cet ordre d'idées encore qu'il a engagé l'instruction qui devait aboutir à la concession en faveur d'un particulier, M. Péreire, des appointements de Pauillac et qu'il s'est appliqué, infructueusement d'ailleurs et « par trop de prudence peut-être », à faire prévaloir, pour la construction du Métropolitain, la solution d'une concession directe.

Je ne puis, je l'ai déjà dit, songer à donner une idée complète de l'ouvrage qui traite des questions rencontrées pendant trois ans de ministère, non seulement en matière de chemins de fer et de voies de communication de toutes sortes, mais aussi de bâtiments civils, d'hygiène (distribution d'eau et égouts), de mines, etc. Dans ces pages rapides, l'auteur s'applique à « tracer le rôle d'un Ministre des travaux publics », ces pages sont vécues ; elles montrent « les choses prises sur le vif et dans le développement même des événements ». Elles présentent un caractère plus marqué encore d'actualité en ce qui concerne la question de l'organisation des services de voirie, qui est en suspens devant le Parlement, et il n'est pas douteux qu'elles ont apporté leur précieux contingent dans la discussion qui vient de se poursuivre ces jours derniers, à la Chambre et au Sénat, sur le grand problème que soulève la fusion possible des services de voirie nationale, départementale et vicinale.