

LA HOUILLE BLANCHE

Revue Mensuelle des Forces Hydro-Electriques et de leurs Applications

10^e Année. — Octobre 1911. — N^o 10.

La houille noire a fait l'industrie moderne ;
la houille blanche la transformera.

LÉGISLATION

RÉSUMÉ DE LA LÉGISLATION DES DISTRIBUTIONS D'ÉNERGIE

Conférence faite à l'Institut Electrotechnique de Grenoble, par
M. Paul BOUGAULT, Avocat à la Cour d'Appel de Lyon

Pour préciser l'état actuel de cette législation, nous croyons intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs la conférence suivante qui résume très clairement les communications précédentes de notre collaborateur.

MESSIEURS,

Je ne suis probablement pas le seul, dans cette salle, à me rappeler la date du mois d'août 1883. A cette époque, revenant, comme tous les ans, dans la maison paternelle, je remarquais en remontant le cours St-André, une canalisation électrique, suspendue à des poteaux de fortune, et placée près du fossé qui sépare la route de l'allée cavalière. C'était l'époque où Marcel Desprez faisait en Dauphiné sa première expérience de transport de force sur une distance de dix-sept kilomètres : le fil prenait son origine à un petit groupe électrogène situé sur le canal de la Romanche, et aboutissait aux Halles Centrales de votre ville. La force à laquelle il servait de véhicule faisait mouvoir une pompe et élevait à 5 ou 6 mètres, un volume d'eau qui retombait en cascade..., gracieux et prophétique symbole de cette magnifique Houille Blanche, qui devait prendre plus tard un si bel essor dans notre pays.

J'étais loin de me douter que ces 200 poteaux deviendraient légion, que cette canalisation était le premier fil de la trame aérienne qui s'est tissée dans la suite au-dessus de nos routes, et que je venais d'assister à la première emprise du sol public pour la distribution de l'énergie électrique. J'étais encore bien plus loin de me douter qu'un jour je trouverais sur ma route, une assemblée assez aimable et assez indulgente pour considérer les quelques études que j'ai publiées sur les distributions d'énergie, comme un titre à vous entretenir ce soir.

C'est exprimer une vérité banale jusqu'à la naïveté, de dire que la législation n'est jamais créatrice par elle-même et intervient seulement pour réglementer les entreprises qui se sont déjà révélées au public. On m'a affirmé que, dans certains pays tout à fait inconnus de moi, elle a pour but d'encourager, surexciter, vivifier l'énergie individuelle et de s'y associer en une certaine mesure. Dans d'autres pays, que je connais mieux, elle se borne à réglementer, à codifier certains principes, et à soustraire — ce qui est déjà très heureux — à l'arbitraire des Administrations et des Tribunaux,

certaines décisions qu'elle donne elle-même à l'industriel, comme une ligne de conduite préalable.

Aussi est-ce seulement en 1888 qu'un décret du Président de la République imposa certaines conditions aux distributeurs d'énergie électrique. Ce décret ressemble un peu à ce que nous appelons aujourd'hui l'arrêté technique du ministère des postes et télégraphes, et laisse complètement de côté les principes juridiques d'après lesquels un électricien peut légalement occuper une route. Il fut remplacé sept ans plus tard par la loi du 25 juin 1895 qui, bien qu'un peu plus complète, mérite exactement la même observation.

Ce n'est qu'en 1893 qu'un ministre des Travaux publics, M. Viette, s'occupa de grouper, dans une circulaire, plus riche en bonnes intentions qu'en bonnes idées, quelques principes de droit. On y voit notamment affirmée comme un dogme, cette théorie essentiellement douteuse, qu'une concession *municipale* pour la distribution d'énergie, n'est pas possible, et que le pouvoir contractuel de la commune n'exécède pas les limites de la distribution d'éclairage.

Enfin, après une gestation laborieuse, la loi du 15 juin 1906 vint au monde sous le nom de « loi sur les distributions d'énergie ». Elle est très suffisamment complète dans ses 26 articles et, ayant su confiner les détails techniques, ainsi que les questions de pure formalité dans le domaine des règlements et des arrêtés ministériels, elle traite vraiment la question sous son véritable jour, indique au distributeur les différents régimes d'occupation de la voie publique, en précise les conditions, tant au point de vue administratif qu'au point de vue fiscal, réglemente les fonctions du Comité Consultatif qui siège auprès du Ministère des Travaux Publics, édicte un certain nombre de pénalités contre les contrevenants à ses prescriptions : en somme, elle est la charte des électriciens ; aussi est-elle connue et acceptée par eux ; et elle n'est plus guère violée aujourd'hui que par l'Administration qui en a inspiré et désiré la rédaction.

Au point de vue juridique, le courant qui circule dans les fils, et qu'en qualité de techniciens, vous considérez sous de nombreux aspects, l'appelant tour à tour primaire ou secondaire, continu ou alternatif, se divise simplement en deux catégories : le courant qui *transmet la correspondance*, et qui est monopolisé à outrance par le Décret du 27 décembre 1851, et le *courant qui transmet soit la lumière, soit l'énergie* dans ses multiples applications.

Le courant de la première catégorie échappe à la loi de 1906, qui n'en parle que pour le protéger de toute induction pouvant provenir des courants de la seconde catégorie, et pour imposer des mesures préventives et des distances réglementaires. Au contraire, l'installation des conducteurs qui sont nécessaires pour transporter les courants de lumière et de force y est très longuement traitée et répartie dans trois régimes, différents par leur nature juridique, mais pla-

cés sur le même plan au point de vue légal. Ces trois régimes sont les suivants :

Le régime de l'*autorisation*, qui est une sorte de laisser passer, donné par l'autorité chargée de surveiller la police de la route.

Le régime de la *concession*, qui est un régime essentiellement contractuel, et comporte des avantages consentis réciproquement par l'occupant et le propriétaire de la route.

Enfin, le régime de la *concession déclarée d'utilité publique*, qui donne certains avantages aux distributeurs, notamment un droit de coercition contre les propriétaires récalcitrants, à la condition toutefois que la distribution projetée soit reconnue par les pouvoirs supérieurs comme offrant un réel intérêt pour le bien public.

Vous me permettrez quelques mots d'explications sur chacun de ces régimes, sans entrer dans le détail de toutes les difficultés auxquelles ils ont donné lieu. Il me faudrait, pour en faire l'analyse complète, consacrer à l'examen d'un seul régime plus de temps qu'il ne m'en est imparti pour l'étude de tous. Vous voudrez donc bien, s'il vous semble que j'ometts certains détails d'actualité, ne m'accuser que d'un oubli regrettable, mais volontairement commis afin de ne point vous retenir trop longtemps.

On peut définir l'autorisation de la façon suivante : c'est l'acte par lequel l'autorité, chargée de la police de la route, reconnaît que l'occupation sollicitée par le distributeur n'est pas susceptible de nuire à la voie publique ni à la circulation à laquelle la route est destinée, pourvu qu'elle reste conforme au règlement en vigueur et aux prescriptions techniques. Elle n'est donc point un contrat, mais un acte unilatéral accompli par l'Administration, et il tombe dès lors sous le sens que si l'autorité compétente peut l'accorder ou la refuser, elle ne peut y mettre aucune condition d'ordre commercial ou industriel, par exemple l'obligation de fournir du courant à certain prix le long du parcours : l'article 5 de la loi le dit expressément.

Les autorisations sont dites « *précaires et révocables* », pour signifier que si l'autorité supérieure veut exécuter un travail personnel (un tramway, par exemple, un redressement de route, l'ouverture d'une voie nouvelle), elle peut à toute époque retirer purement et simplement cette autorisation, en vertu de ce principe que la charité bien ordonnée commence par soi-même : on peut toujours accorder à un tiers une permission de complaisance. on n'est jamais tenu de se sacrifier pour lui et de le payer pour qu'il s'en aille.

Mais il ne faut pas pousser ce principe au-delà des limites permises et jusqu'au point où il tomberait dans l'absurde et dans l'injuste. Si l'autorité compétente peut retirer l'autorisation donnée pour un travail qu'elle veut effectuer elle-même, elle ne saurait retirer cette autorisation dans un but de pure spéculation, dans un intérêt exclusivement pécuniaire, et à plus forte raison encore, dans l'idée de dépouiller un occupant pour avantager un candidat plus en cour et en meilleure faveur.

Aussi a-t-on dit quelquefois que l'autorisation donne à l'occupant « *un droit acquis* ». Mais on a tellement diverti ce mot de son véritable sens, et souvent même on l'a commenté avec une telle perfidie que j'aimerais à préciser par des exemples le véritable caractère de l'autorisation. Je les emprunte non pas à une hypothèse créée pour les besoins de la cause, mais à la jurisprudence même du Conseil d'Etat.

Un sieur Bovis avait un jour obtenu d'une municipalité l'autorisation de planter sur une route une petite construc-

tion ; la ville de Marseille, propriétaire de la route, ayant voulu profiter de tout son terrain pour étendre le périmètre de ses abattoirs, retira au sieur Bovis la permission accordée. Celui-ci protesta parce que, disait-il, rien n'empêchait la ville de faire son abattoir ailleurs, et que c'était un motif financier qui lui faisait économiser la somme nécessaire pour choisir un autre emplacement. Le Conseil d'Etat, suivant arrêt du 29 décembre 1895 proclama la parfaite légalité du retrait, par ce fait que la précarité de la permission affirme le droit, pour l'autorité supérieure, de reprendre dans l'intérêt de ses améliorations un sol qui lui appartient.

Au contraire, il y a deux ou trois ans, la ville des Andelys, liée par un contrat draconien avec une compagnie gazière, eut l'idée d'octroyer à un électricien du nom de Meurdrac, l'autorisation d'implanter des poteaux sur la voirie municipale afin de donner la lumière. La compagnie du gaz intenta un procès à la ville des Andelys, et obtint contre elle une condamnation à payer annuellement la somme représentant le bénéfice dont elle avait été privée. Le sieur Meurdrac s'empressa de payer à la place de la ville toutes les condamnations prononcées contre elle et continua à donner l'éclairage. Mais la ville reçut quelque temps après d'autres propositions d'un électricien qui lui fit des offres très séduisantes, à la seule condition qu'on lui laissât le champ libre, pour répandre dans toute la commune la lumière électrique : c'était demander, évidemment, le retrait de l'autorisation de Meurdrac, ce qui, d'ailleurs, ne tarda pas. Un arrêté de retrait lui fut signifié rapidement ; mais lui aussi se pourvut au Conseil d'Etat qui, le 14 janvier 1910, proclama que le maire avait commis une illégalité, en employant son pouvoir non point pour assurer la conservation ou l'amélioration du domaine public, mais pour aider une entreprise concurrente, ce qui ressort évidemment du domaine pécuniaire et financier.

On pourrait dire, en termes plus rapides, que cette jurisprudence permettra à l'Administration de retirer l'autorisation, quand cela sera nécessaire, pour faire une œuvre saine et honnête, et que sa force s'évanouira toujours quand elle sera inspirée par une intention malveillante et en quelque sorte spoliatrice.

De ces principes, il découle une conséquence évidente : c'est que l'autorisation de voirie n'est pas et ne peut pas être limitée dans sa durée, car on ne limite pas ce qui est perpétuellement révocable, et l'article 3 de la loi de 1906 a soin d'indiquer dans son article troisième que les permissions de voirie sont données sans durée limitée.

Et voilà aussi pourquoi on a été grandement ému dans le monde des électriciens quand, il y a quelques mois, on a entendu émettre dans le milieu qui gravite autour des ministères, que, sans respect pour un article formel de la loi, certains bureaux avaient émis l'idée d'imprimer un délai fixe dans toute permission de voirie. Sans même remarquer combien il est étrange qu'un texte de loi soit tronqué contre toute attente dans les bureaux d'un ministère, il faut remarquer que l'on se heurte ainsi d'abord à une difficulté pratique énorme, et ensuite à une œuvre qui pourrait cacher des dessous mystérieux.

En effet, quelles sont les lignes qui, avant tout, se réclament de l'avantage de l'autorisation ? Même sans réflexion préalable, tout le monde répondra que c'est surtout la ligne qui, sans faire de distribution en cours de route, transporte le courant à un endroit déterminé, dans lequel le fil conducteur se divise, forme un réseau et distribue son courant dans le périmètre d'une commune ou de plusieurs communes. Nous verrons plus loin que les municipalités passent des

contrats de durée différente, avec les distributeurs. Si la durée de l'autorisation pour la ligne de transport doit être limitée, à quel nombre d'années le sera-t-elle ?

Je n'insiste pas sur l'inconvénient qui est évident, dans l'hypothèse d'une durée moindre que la concession à desservir. Il nous serait donné, alors, de voir tout un réseau de distribution suspendu en l'air, sans alimentation possible ; mais pourquoi même, à l'expiration de la concession la plus longue, l'autorisation devrait-elle tomber, par le fait même d'un délai préalable ? Pourquoi priver par avance la commune de la possibilité matérielle de renouveler son contrat ?

Qu'il me soit permis seulement d'espérer que la Commission des distributions d'énergie qui vient d'être saisie de la question par le Ministre compétent, veuille bien se rappeler combien il est grave de toucher imprudemment, et par la voie purement administrative, à un texte formel contenu dans une loi.

Nous terminerons ces quelques explications sur l'autorisation par deux remarques pratiques :

La première — vous devez l'attendre — c'est la question fiscale ; il est souverainement juste que le distributeur qui emprunte la voie publique, dans le but — au moins théorique — d'y trouver un intérêt pécuniaire, paie une redevance au propriétaire de la route, mais cette redevance, avant la loi de 1906, avait été souvent exagérée : certaines communes rurales ont essayé de se procurer de ce chef de véritables rentes, et en l'absence de toute loi il était impossible à l'industriel de se défendre ; sans doute, le Ministre compétent intervenait sous forme de conseil, et nous avons vu, le 20 mai 1899, le Ministre de l'Intérieur inviter une commune qui n'est qu'à 5 ou 6 kilomètres de cette ville, à ne point exiger autre chose pour ses redevances de voirie que celles que l'Etat exigeait pour ses routes nationales. Mais il était nécessaire de mettre une barrière infranchissable au débordement des appétits municipaux ; aussi un règlement annoncé par la loi de 1906 est intervenu le 17 octobre 1907, et a déclaré que la redevance serait proportionnelle d'une part au nombre d'habitants de la commune, d'autre part, au nombre de mètres de lignes, et au nombre de poteaux et pylones. Ainsi, par exemple, dans une commune moyenne de 20.000 à 100.000 habitants, une ligne alimentant un service public concédé par l'Etat ou la commune paie un centime par mètre de ligne aérienne, 50 centimes par support. Et ces redevances ne peuvent être transformées en pourcentage des recettes que sur la demande expresse du distributeur d'énergie.

La seconde, c'est l'énumération des autorités compétentes pour donner les autorisations.

Nous savons tous que la voirie comprend à son premier échelon les routes communales et rurales dont la police appartient au maire ; à l'opposé, se trouve la grande voirie dont la police appartient au préfet. Entre les deux, se trouve la catégorie hybride des chemins de grande communication et d'intérêt commun dont le sol appartient aux communes traversées et dont la police est faite par le préfet.

C'est donc à ces différentes autorités qu'il faut demander chaque autorisation, et il tombe sous le sens que dans un réseau important, empruntant de très nombreuses routes de chaque catégorie, la multiplicité des autorisations peut créer une certaine confusion, d'autant plus que, même pour les routes nationales, le préfet est tenu de consulter les autorités locales, qui, naturellement, varient avec chaque section de la route.

Cette complication n'est pas nouvelle : elle existait avant

1906, mais elle a été plutôt simplifiée par la création d'un organe qui est l'œuvre toute récente de la loi... Je veux parler de l'organisation du Contrôle des distributions d'énergie ; c'est entre les mains de l'ingénieur en chef que sont centralisées toutes les demandes d'autorisation, et c'est de son bureau que partent, généralement dans la bonne direction, les dossiers relatifs à chaque section ; on peut assimiler son bureau à une gare de triage, avec de multiples aiguillages. L'ingénieur est guidé lui-même dans les formalités à exiger des impétrants par le décret du 3 avril 1908, qui les énumère et les explique, mais, à mon grand regret, je ne puis pas même vous en esquisser les détails.

..

Passons maintenant à la deuxième catégorie dite de la *concession*.

Vous comprenez sans que j'insiste, combien il peut paraître dur pour l'autorité chargée de la route, de ne pas pouvoir en échange de la permission qu'elle octroie, demander certains avantages pour les intérêts dont elle a la garde, par exemple d'exiger qu'un tarif de faveur soit accordé à tous les habitants d'un même territoire. Aussi depuis bien longtemps a-t-on pris l'habitude, surtout dans les municipalités, de promettre au distributeur de lumière qu'il sera seul à occuper la voie publique pourvu que, à raison de ce privilège, il promette en retour que ses prix ne dépasseront jamais un certain tarif ; si les compagnies du gaz, vers le milieu du siècle dernier, ont pu répandre les bienfaits d'une lumière plus agréable que celle de la chandelle de nos pères, ce n'est que grâce à cette forme de contrat qui leur donnait toute sécurité pour leurs installations, et leur permettait de trouver auprès des capitalistes les sommes dont elles avaient besoin.

Il en a été de même pour l'électricité, et bien avant la loi de 1906 de nombreux contrats de distributions électriques ont été copiés sur les conventions gazières.

Pendant la préparation de la loi, sous le prétexte de laisser une libre concurrence entre les industriels, afin que les municipalités puissent profiter de leur rivalité, il fut question de la suppression de ce privilège exclusif, et il s'en est fallu de bien peu, que, même pour la lumière, on déclarât que le distributeur du courant ne devrait jamais recevoir l'assurance qu'il serait seul à vivre sans concurrence dans un périmètre donné.

Heureusement, des ingénieurs élevés dans la pratique des choses industrielles surent faire observer que, surtout dans les localités de minime importance, l'électricien ne pourrait jamais avoir de sécurité s'il n'avait pas, pendant un temps déterminé, le privilège précieux de l'exclusivité.

Et la loi de 1906 a fait une transaction entre ces deux idées extrêmes : elle a conservé, pour le distributeur de lumière, la possibilité d'un privilège exclusif ; mais elle l'a refusé au distributeur de force motrice, si bien qu'aujourd'hui, alors même qu'un électricien s'entendrait, avec une commune pour stipuler formellement qu'il n'aura pas de concurrent de ce chef, le contrat serait non avenu. Vous pouvez donc faire une entreprise de distribution d'éclairage avec cette garantie d'exclusivité, mais vous n'êtes jamais certain qu'à un moment donné, un autre industriel, soit par voie d'autorisation, soit même par une concession, postérieure en date à la vôtre, ne viendra pas distribuer la force motrice dans le périmètre où vous continuerez seul, en tout cas, à distribuer la lumière.

Et même, pour ce monopole de lumière, la loi de 1906 a

encore créé une exception. L'électricien auquel il a été accordé ne pourra pas s'opposer à ce que le distributeur de force motrice donne aux industriels, en même temps que cette force, le courant nécessaire pour produire la lumière dans la salle où fonctionnera le moteur qu'anime le courant. C'est ce que, dans la pratique, on appelle « l'éclairage industriel » de l'usine, pour bien préciser qu'il ne s'agira jamais que d'un éclairage accessoire : l'abonné à la force motrice ne pourra pas utiliser son courant à l'éclairage de ses bureaux et, à plus forte raison, de sa maison particulière ou de ses logements ouvriers. La formule qui précise le mieux la pensée du législateur est, je crois, la suivante : en tout endroit où sous forme de transmission par exemple, on sentira l'action du courant d'énergie électrique, la lumière pourra être donnée à titre accessoire par le courant producteur d'énergie ; toutefois il faut reconnaître que la loi sur ce point se prête mal à une définition bien rigoureuse et peut amener certaines difficultés.

Le pouvoir concédant varie d'après la nature des agglomérations à desservir.

Si la concession est demandée à la commune, le maire, seul, a qualité, après délibération du Conseil municipal, pour signer l'acte, dit cahier des charges, qui précise les prix maxima que le distributeur sera autorisé à exiger, indique la durée de la concession et les nombreuses modalités que comporte un contrat de cette nature.

Pour guider la plume, quelquefois un peu inexpérimentée, des maires, le Gouvernement a rédigé, dans un décret du 17 mai 1908, un cahier des charges-type, qui contient les dispositions fondamentales du contrat. Ce décret a vivement surpris au moment où il a paru, car personne ne s'attendait à une disposition qui a paru très dure au début pour le distributeur. A la fin de la concession, la commune devient propriétaire *de plano*, de tous les organes de la distribution, poteaux, fils conducteurs, transformateurs, etc..., et il n'y aura obligation pour elle de rembourser que la partie non encore amortie des installations : disposition qui n'a pas été sans créer quelques troubles pour les Sociétés qui avaient émis des obligations dont le gage était constitué en partie par la valeur du réseau.

Si la distribution comprend plusieurs communes d'un même département, le distributeur peut ne rédiger qu'un cahier des charges, dont le texte est donné par un décret du mois d'août 1908, et le faire signer par le Préfet. Si les communes appartenaient à différents départements, la signature du préfet serait insuffisante et l'on devrait recourir au ministre des Travaux publics, mais nous n'avons point encore vu dans la pratique la mise en œuvre de cette conception essentiellement théorique d'une concession demandée pour plusieurs communes à la fois, et ceux qui ont la lourde charge de traiter avec les pouvoirs publics savent combien de démarches il y a lieu de faire pour mener à bien une négociation, avec une seule municipalité ; cela ne les engage pas à essayer une tractation plus complexe avec la perspective d'une centralisation dans un ministère.

Aussi les deux régimes qu'il sera toujours normal d'employer sont les suivants : le régime de l'autorisation pour la ligne de transport proprement dite, celle qui sert de véhicule au courant jusqu'à son point d'utilisation, et le régime de la concession à partir de ce point dès que la ligne, appelée à desservir des agglomérations, s'épanouit en quelque sorte sous la forme d'un réseau de lumière et d'énergie. Dans ce cas, ce régime qui permet d'avoir des tarifs de faveur est

certainement le meilleur, au moins dans l'intérêt des consommateurs.

Enfin, vous me demanderez probablement comment une commune peut empêcher que, sur les routes nationales qui la sillonnent, et qui ne sont pas soumises à son autorité, il y ait une concurrence faite à son concessionnaire par la voie de l'autorisation, et qu'un permissionnaire avec l'autorisation du préfet, ne pénètre dans le cœur du périmètre qu'elle a entendu réserver au bénéfice de son concessionnaire.

Le respect du contrat municipal est assuré par le contrôle : j'ai dit plus haut que cette administration centralisait toutes les demandes d'autorisation, et ce n'est point sans motif ; elle est, en effet, chargée, sous sa responsabilité, de tenir un état perpétuellement à jour des occupations de toute nature faites sur les routes de toute catégorie, et il doit limiter la permission à la distribution de la force motrice sur les routes qui pénètrent dans une commune qui a donné une concession de lumière.

Cela est écrit tout au long dans l'art. 8 de la loi de 1906. Et comme, d'autre part, l'article 12 du décret du 3 avril 1908 interdit aux permissionnaires de faire une distribution autre que celle pour laquelle ils ont été autorisés, il y aurait une contravention qui permettrait de poursuivre le permissionnaire, soit devant le tribunal correctionnel, soit devant le tribunal commercial, en réparation du préjudice commis par une concurrence déloyale. La Cour de Cassation a eu plusieurs fois à juger ces questions, notamment dans des arrêts du 18 février 1909 et du 4 mars 1911.

**

La concession simple donne évidemment au distributeur un droit d'exiger de la municipalité ou de l'autorité concédante, la mise à sa disposition des terrains nécessaires à l'implantation de ses poteaux.

Mais elle ne lui donne aucun pouvoir contre les particuliers ; c'est ainsi que le distributeur est dans l'impossibilité d'exiger comme un droit, même en offrant une indemnité, la permission de planter une agrafe dans un mur pour soutenir un fil, à plus forte raison une console, ou dans un terrain un poteau destiné à la distribution. Il faut même aller plus loin : d'après l'article 552 du Code civil, le propriétaire d'une surface de terre est propriétaire de l'espace situé au-dessus ; et il n'est pas permis de violer cette propriété, même théorique, en faisant passer au-dessus de sa maison, au-dessus de son champ, même à une distance qui ne le gêne point, un fil permanent de distribution d'énergie.

Ce n'est pas que l'on ait essayé de soutenir le contraire ; beaucoup d'électriciens ont voulu tourner la question par l'absurde, et même par l'ironie, ce qui est une façon moins ennuyeuse qu'une autre de discuter une question de droit, mais quelquefois assez dangereuse. Pourquoi, a-t-on dit, le propriétaire n'empêche-t-il pas le vol des oiseaux ? et naturellement, avec la multiplicité des aéroplanes, je m'attends à ce que la question m'attire encore des correspondances assez intéressantes et qui rompent la monotonie de l'existence.

Mais vous voudrez bien remarquer qu'il faut toujours faire, en droit, une distinction entre le fait *permanent* en lui-même, et le fait *passager*.

Ainsi, par exemple, vous savez que, d'après la loi de 1898, le propriétaire de la rive d'un cours d'eau non navigable est aussi propriétaire du lit de la rivière. Néanmoins, il lui est impossible et interdit d'empêcher le passage en barque des personnes qui utilisent l'eau comme moyen de transport. La

Cour de Cassation lui défend même de se clore d'après la propriété du lit qu'elle lui attribue.

Mais si l'on veut, pour attacher une barque, enfoncer dans la partie du lit qui lui revient et qui est en face de sa rive, un poteau d'arrimage qui sera permanent, et permettra de laisser toujours et pour tout le temps cette barque attachée au rivage, son droit de propriété lui permet de faire enlever ce poteau. Il en est absolument de même, en ce qui concerne l'espace aérien qui se trouve au-dessus de mon champ. D'une part je n'ai aucune possibilité d'empêcher ceux qui empruntent l'air comme moyen de transport, et, d'autre part, leur passage ne laissant aucune trace dommageable, je ne puis me plaindre d'un préjudice pour le fait accompli. Mais, au contraire, le fil placé d'une façon permanente, finirait par devenir une servitude troublante pour ma tranquillité et menaçante par les ruptures possibles, il constitue un fait permanent qui est interdit.

Or, il peut y avoir un intérêt manifeste à obliger le propriétaire à laisser placer des poteaux et des supports, en lui permettant de réclamer une juste et préalable indemnité.

Aussi la loi a-t-elle prévu que l'on pourrait obtenir, par décret du Président de la République, la *déclaration d'utilité publique* qui, avant la loi de 1906, était rigoureusement impossible. La commune d'Allevard qui avait insisté pour l'obtenir, ainsi que la commune de Sassenage, a reçu à la date du 11 février 1896, une réponse négative et très formelle de M. le Ministre des Travaux Publics.

Aujourd'hui, la déclaration est possible, mais cela n'a encore été tenté qu'une fois, par la commune de Sannois, dans le département de Seine-et-Oise ; et ce peu d'enthousiasme pour une formule cependant si commode, provient uniquement des lenteurs extrêmes qui sont nécessaires pour obtenir un décret.

Mais une fois obtenu, ce décret donne à l'électricien l'avantage de pouvoir, moyennant une indemnité fixée par le juge de paix, établir à demeure des supports et ancrages pour les conducteurs aériens d'électricité, faire passer des fils au-dessus des propriétés privées, couper les branches d'arbres qui, se trouvant à proximité, pourraient occasionner des court-circuits.

Messieurs, il faut conclure.

Vous avez dû, comme moi, entendre dire que, dans les conférences économiques, artistiques, littéraires, l'orateur doit attacher une importance considérable à la pensée par laquelle il termine : le mot de la fin, paraît-il, vaut, à lui seul, tous ceux qui le précèdent, à la condition que, par un effet de perspective, il prolonge dans l'esprit de l'auditeur l'impression ressentie et fasse naître des idées profondes, vastes et nouvelles...

Je me réjouis de n'avoir pas eu à vous faire une conférence mondaine, car une péroraison aussi compliquée aurait été au-dessus de mes forces ; au contraire, je suis heureux de pouvoir terminer, comme j'ai commencé, par une idée bien terre-à-terre, que vous pardonneriez à ma brusquerie de vieil Allobroge.

Sur ma route, il m'arrive souvent de rencontrer deux types d'électriciens essentiellement différents.

Le premier a généralement la colère dans le cœur et l'imprécation sur les lèvres ; il tempête contre l'Administration, ses lenteurs, puérilités ou mesquineries ; mais lorsqu'étant calmé, il me permet de l'interroger, il n'est point rare que je trouve ses dossiers très mal préparés, ou que lui-même me révèle une ignorance à peu près complète de la

loi de 1906 et des décrets qui y font suite ; de telle sorte qu'il ne sait pas dans quel bureau il peut trouver le dossier qui dort, ou surexciter le zèle d'un agent assoupi. Il attend, et même il ne sait point attendre patiemment ; mais comme il sent son infériorité, il est mécontent de tout le monde, parce qu'au fond il est mécontent de lui-même.

Au contraire, je rencontre souvent un autre type d'électricien, et je me réjouis de le voir adopté par l'ingénieur sortant de votre Institut. Celui-ci évite les récriminations, mais il prépare ses dossiers administratifs avec l'exactitude et la minutie qu'il apporte à la rédaction des problèmes les plus compliqués de mécanique ou de physique ; il s'est assimilé l'esprit et la lettre des quelques textes d'ailleurs très courts qui lui sont nécessaires ; et lorsqu'il survient un retard, comme il connaît la filière administrative, il devine où il est survenu, ainsi qu'on devine sur une ligne bien surveillée quel est l'interrupteur qui, en se brisant, a causé une mise à la terre.

Si vous avez un choix à faire entre les deux types, je vous conseille de prendre le second. Vous me direz sans doute qu'il exige une tension d'esprit constante et un soin minutieux du moindre détail ; mais dans l'industrie, l'énergie intellectuelle de l'ingénieur ne peut s'accommoder d'un courant alternatif, et ne doit connaître que le courant continu...

HYDRAULIQUE

DES COUPS DE BÉLIER DANS LES CONDUITES

Note au sujet de l'emploi des réservoirs d'air pour atténuer les coups de bélier dans le cas d'une fermeture brusque, et sur l'emploi d'une disposition permettant d'en réduire considérablement les dimensions.

Par le Comte DE SPARRE,

Doyen de la Faculté Catholique des Sciences de Lyon

M. le Comte DE SPARRE a remis à la Commission des Turbines l'intéressante étude qui suit et dont nous sommes heureux de donner la primeur à nos lecteurs.

I

L'emploi des réservoirs d'air pour atténuer l'effet des coups de bélier, a été très généralement abandonné ; il est cependant des cas où ils pourraient rendre de grands services en les corrigeant, ainsi que je vais le faire voir, de certains de leurs défauts.

On ne peut d'abord songer à les employer ni dans le cas des basses chutes à très grand débit, parce que l'on serait conduit à leur donner des dimensions inacceptables, ni dans celui des très hautes chutes, parce que la pression de l'air y atteindrait une valeur par trop élevée ⁽¹⁾, mais dans les limites où ils sont acceptables ils présentent ces deux avantages de fonctionner sans aucun intermédiaire et de ne pas occasionner par leur fonctionnement des pertes de liquide, ainsi que le font les *by-pass*, ou vannes compensées. Ce dernier point est en particulier très important dans le cas, qui

⁽¹⁾ Il semble à ce point de vue qu'une hauteur de 400 m., correspondant à une pression de 40 atmosphères, soit une limite que l'on ne saurait dépasser.