

à dire les intérêts des producteurs d'énergie plutôt que ceux des consommateurs : ni les Chambres de Commerce, ni les collectivités locales chargées de Services publics tributaires de l'énergie, n'y sont représentés.

On doit admettre, cependant, qu'en matière d'énergie, comme en matière de transports, les solutions conformes à l'intérêt général ne peuvent être dégagées que par des organismes où prédominent à côté de parlementaires et de fonctionnaires, ne connaissant les besoins que de seconde main, par des rapports, les représentants des consommateurs d'énergie et non ceux des producteurs.

V. — En résumé, le bénéfice que les Services publics sont appelés à retirer du nouveau projet de loi va dépendre, en grande partie du concours que l'Etat et les collectivités locales trouveront auprès des Sociétés régionales de transport et de distribution d'énergie électrique.

Je me réserve d'aborder, dans une prochaine étude, l'examen des moyens qui se présentent de « coordonner » les concessions d'usines hydrauliques, prévues par le projet de loi, avec les divers types de concessions de distributions d'énergie prévus, sans qu'il en ait été fait jusqu'ici d'application systématique, par les arrêtés des 17 mai 1908, 20 août 1908, 30 novembre 1909, rendus en exécution de la loi du 15 juin 1906. Je fais seulement remarquer que le cahier des charges-type, approuvé par le dernier arrêté, vise précisément les concessions de distribution d'énergie aux Services publics, c'est-à-dire le plus important de tous les Services publics, tributaires de la houille blanche, puisque, seul, il peut assurer le bon fonctionnement des autres.

De ce premier examen du projet de loi, je tirerai cette seule conclusion que les collectivités, chargées de pourvoir aux besoins d'énergie des Services publics, trouveront, dans la législation nouvelle, des moyens d'action précieux, à la condition de se grouper et de s'entendre pour obtenir, dans la mesure qui convient, le concours indispensable des Sociétés de transport et de distribution d'énergie électrique.

Par la création d'Offices d'énergie, analogues aux Offices des Transports, et constitués par l'initiative des Chambres de Commerce, qui paraissent qualifiées pour cela, les intérêts des Services publics et de l'Industrie ; d'une façon plus générale, ceux des producteurs et des consommateurs d'énergie, seront équitablement conciliés. Les ententes préconisées par l'exposé des motifs seront préparées. La tâche du Comité consultatif des Forces hydrauliques sera facilitée.

Cette conclusion n'entraîne comme conséquence qu'une seule modification de texte visant l'art. 29 qui règle dans un cadre peut-être trop rigide, la composition du Comité consultatif des Forces hydrauliques. Il serait bon que ce Comité pût être, comme le Comité consultatif des chemins de fer, renforcé par l'adjonction de personnalités régionales compétentes, représentant les Offices régionaux d'énergie.

VI. — Le vote de la loi par le Parlement et surtout la préparation des règlements multiples, si délicats, qu'elle prévoit, vont sûrement exiger de longs délais. Il suffit, pour s'en faire une idée, de constater que le régime des concessions, organisé pour les distributions d'énergie par l'arsenal des règlements qu'a fait éclore la loi du 15 juin 1906, n'a pas encore normalement fonctionné.

D'autre part, la délimitation des centres économiques régionaux où seront appelés à fonctionner les « Offices d'énergie », sous leur forme définitive, ne peut être l'œuvre d'un jour.

Les besoins sont impérieux cependant ; il serait criminel d'attendre pour les satisfaire que fût achevée, avec tous les détails qu'elle comporte, la réforme législative en cours. Il faut se servir des organismes qui fonctionnent et des lois existantes, spécialement des organismes et des lois que la guerre a fait naître.

Les Comités consultatifs d'action économiques créés par

le décret du 20 octobre 1915, se sont préoccupés déjà, dans beaucoup de régions, des difficultés si graves qui résultent du manque d'énergie. Ils sont qualifiés pour jouer provisoirement le rôle des Offices d'énergie, en attendant que ceux-ci les remplacent. Rien ne les empêche de coordonner leur action d'une région à l'autre, en la rendant ainsi plus efficace.

Les lois existantes permettent, sans aucun doute possible, de déclarer d'utilité publique avec urgence et d'entreprendre de suite, sur des terrains occupés par réquisition, la construction d'usines hydrauliques intéressant la défense nationale, destinées plus tard à alimenter les Services publics de l'Etat, des Départements, des Villes, etc...

Sans perdre un instant, il faut user de ces moyens et mettre en jeu ces organismes. Les administrations de l'Etat ou les administrations locales qui plus tard, après satisfaction des besoins de guerre et d'après-guerre, auront à utiliser les usines pour les Services publics de toutes catégories : chemins de fer, irrigation, distributions publiques d'énergie électrique, etc., doivent concourir, par des ententes avec les administrations de guerre, à l'aménagement des Forces hydrauliques dont le pays a un si grand besoin. Lorsque, dans ces ententes, n'interviendront que des collectivités, il sera facile de sauvegarder d'une façon sûre les intérêts généraux, en réservant, au besoin, l'application de la loi projetée et des règlements à intervenir.

Des tentatives de toutes sortes, dans toutes les directions, utilisant des concours, faciles à obtenir à l'heure actuelle, auront l'avantage de permettre d'essayer la loi avant qu'elle ne soit arrêtée dans ses détails, en contribuant ainsi à lui assurer le fonctionnement le plus souple et le plus conforme à l'intérêt général.

René TAVERNIER.

*Inspecteur général des Ponts et Chaussées, en retraite.*

## L'AMÉNAGEMENT DU RHONE

### ÉTAT DE LA QUESTION

#### CONSIDÉRATIONS RÉTROSPECTIVES

Avant la Guerre, quand on parlait, dans les sphères administratives, comme dans le monde des grandes entreprises, des 500 ou 600 millions que coûterait l'aménagement rationnel du Rhône pour en faire à la fois la plus productive de nos voies de transports et la plus puissante de nos mines de houille blanche, on renvoyait aux calendes grecques l'examen de toute entreprise susceptible de se solder par une dépense de cet ordre de grandeur.

L'Administration des Travaux publics doutait de la possibilité des solutions proposées pour la partie du problème relative à la Navigation, et n'appréciait pas les moyens que les derniers progrès de l'Hydraulique et de l'Electricité industrielles fournissent au technicien pour la mise en œuvre de l'énorme quantité d'énergie dynamique en puissance dans le cours d'eau.

Il en était résulté cet état d'esprit, presque général dans les milieux qui possédaient les moyens de réalisation : grand travail répondant sans doute à une utilité... mais, 600 millions, c'est un chiffre !..

Or, la Guerre est venue ; par semaine, en or seulement, elle nous coûte plus que cela.

De combien ne nous en aurait-il pas moins coûté si l'emploi de ces millions avait été fait avant ?

Rien ne sert maintenant d'épiloguer sur les conséquences de ces faits que leur opposition rend douloureusement stupéfiante. L'apathie qui fut, au fond, la cause de cette si funeste erreur de jugement, est vaincue : les solutions envisagées pour sauver dans le temps voulu l'indépendance in-

dustrielle de notre Pays, sont abordées avec un esprit nouveau qui témoigne de décision et de volonté ; l'union de tous les concours réalisera l'œuvre réparatrice de l'avenir.

Voulant que *La Houille Blanche* ajoute sa « ligne de force » au flux dense de celles qui vont puissamment grandir le champ de l'activité nationale, nous ouvrons, à nouveau, ses colonnes et plus largement encore que par le passé, aux auteurs compétents qui voudront bien les consacrer à cette section particulièrement importante de l'outillage économique de la France que doit constituer l'aménagement de ses cours d'eau navigables.

Les projets relatifs aux diverses utilisations dont le Rhône est susceptible le long de son cours sur le territoire français, peuvent se classer en deux catégories principales :

La première comprend les études ayant pour but l'amélioration de la navigabilité dans la principale section, de la Mer à Lyon, afin de faire de cette voie l'un des plus importants tronçons d'une grande ligne de communication par eau entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Aucun souci bien avoué de tirer parti de la force motrice, susceptible d'être produite par l'adaptation à cet effet de certains travaux prévus pour la navigation n'est apparue dans ces projets avant les premières études publiées sur cette question, il y a une dizaine d'années, par M. René TAVERNIER, alors Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (1).

La deuxième catégorie comprend les projets d'usines pour l'utilisation des chutes du Rhône dans son parcours du lac de Genève à Lyon. Ici, tout est au contraire conçu pour la meilleure adaptation des ouvrages à leur but essentiel : la production de force motrice. Les installations sont néanmoins prévues pour qu'à leurs travaux de captation de cette force motrice corresponde un programme d'ouvrages destinés à mettre chaque section de cours d'eau comprise entre deux usines en état de devenir un bief de navigation qui constituera l'un des échelons de la voie d'eau remontant de Lyon à Genève.

*La Houille Blanche*, ses plus anciens lecteurs doivent s'en souvenir, a rempli avant la guerre, nombre de ses pages des plus importantes études sur les projets d'aménagements des diverses sections du Rhône.

Avant de donner plus de place encore à ces questions dans notre Revue, nous estimons utile de rappeler en un court résumé, la situation des principaux travaux à l'étude au moment où la guerre les a interrompus.

## LES PROJETS SUR LE RHONE DE LYON A GENEVE

En ce qui concerne la situation de ces projets, nous ne pouvons mieux faire que tirer nos renseignements du compte rendu de l'Assemblée générale du *Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône*, tenue le 3 mars 1917, à la Chambre de Commerce de Lyon, sous la présidence de son président, M. Jean COIGNET.

Avant d'aller plus loin, nous devons d'abord dire ce qu'est le *Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône*. — Il a été constitué deux avant la guerre, sur l'initiative de la Chambre de Commerce française de Genève pour entreprendre et faciliter l'étude de la navigation entre Lyon et Genève et dans le but de créer une entente entre la Suisse et la France, pour que les travaux d'aménagement soient menés parallèlement de part et d'autre.

Ses Statuts comprennent notamment les dispositions suivantes, qui spécifient bien son but :

(1) Nous conseillons aux lecteurs que cette question intéresse de se reporter à la conférence faite par M. René TAVERNIER, à la *Société d'Economie politique de Lyon*, (27 Mars 1908).

ART. 2. — L'Association a pour objet de préparer l'entente internationale nécessaire à la réalisation de la voie navigable de Lyon à Genève par le Rhône ou par des canaux latéraux à ce fleuve.

Elle prend connaissance des projets établis par les Associations françaises et suisses poursuivant séparément un but analogue, coordonne les études et les recherches destinées à l'aménagement du Haut-Rhône sur ce parcours, concilie les intérêts de la captation de l'énergie hydraulique avec les exigences de la navigation et sert d'intermédiaire à ces diverses Associations auprès des Pouvoirs publics des deux Etats riverains.

ART. 4. — La durée de l'Association n'est pas déterminée ; le but poursuivi par elle sera considéré comme atteint lorsqu'une entente définitive aura été conclue entre les Gouvernements français et suisse sur l'aménagement du Haut-Rhône, en vue de la création d'une voie de grande navigation entre Lyon et Genève et lorsque cette voie aura été mise entièrement à exécution. L'Association sera alors dissoute.

ART. 5. — Les Sociétaires sont choisis parmi les membres des Associations, des Compagnies, des Municipalités et des Entreprises suivantes :

*Association française pour l'Amélioration et la Défense de la Navigation intérieure. — Union des Chambres de Commerce françaises à l'Etranger, aux Colonies et aux Pays de Protectorat. — Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin. — Syndicat suisse pour l'Etude de la Voie navigable du Rhône au Rhin. — Chambres de Commerce de Paris, de Lyon, de Marseille et de Bourg. — Compagnie lyonnaise de Navigation et de Remorquage. — Compagnie générale de Navigation. — Société lyonnaise des Forces motrices du Rhône. — Villes de Lyon, Genève, Bellegarde et Lausanne. — Usines de Génissiat. — Société des Grands Travaux de Marseille.*

ART. 9. — L'Association admet, en qualité d'adhérents, des personnes ou des Associations qui, moyennant une contribution annuelle, sont tenues au courant de l'activité du Comité et reçoivent les publications relatives à ses travaux.

Le nombre des adhérents est illimité ; le montant de leur contribution annuelle est fixé par la Direction.

Voici la composition actuelle de son Bureau :

*Président* : M. J. COIGNET, Président de la Chambre de Commerce de Lyon.

*Vice-Présidents* : MM. E. MAZUY, Président de la Chambre de Commerce française de Genève. — M. H. ROMIEUX, ancien Conseiller d'Etat, à Genève.

*Secrétaire* : M. G. AUTRAN, ingénieur, à Genève.

*Secrétaire-Adjoint* : M. P. SAVOIE-PETITPIERRE, Président central de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin.

*Trésorier* : M. W. MARTIN, ingénieur, à Lausanne.

*Trésorier-Adjoint* : M. E. COUBES, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Bourg.

Le Bureau de ce Comité a tenu une première séance le 12 juin 1912, à la Chambre de Commerce française de Genève. Il y fut examiné les diverses questions suivantes :

Le programme d'une Conférence internationale devant avoir lieu entre les ingénieurs de l'Etat, français et suisses, pour examiner les conditions d'installation de l'usine internationale hydro-électrique de Chancy-Pougny, dont la concession est sollicitée concurremment par un groupe franco-suisse et par la Ville de Genève.

Un avant-projet de la *Société française des Forces hydrauliques du Rhône*, à Bellegarde, en vue de l'établissement d'un canal de navigation entre Génissiat et la perte du Rhône au moyen de deux biefs successifs.

Les plans généraux des quatre écluses du Rhône entre Chancy et Genève, étudiées par le Syndicat suisse. Leurs dimensions présentent une largeur de 9 mètres, une lon-