

près de toute personne qu'elle juge utile de consulter, les renseignements dont elle croit avoir besoin. Elle examine les déclarations consignées aux registres de l'enquête et donne son avis motivé, tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions posées par l'Administration ou soulevées au cours de l'enquête.

Ces diverses opérations, dont il est dressé procès-verbal, doivent être terminées dans un délai de huit jours.

Aussitôt que le procès-verbal de la commission d'enquête est clos, et au plus tard à l'expiration du délai de huit jours ci-dessus fixé, le président de la commission adresse ce procès-verbal avec le registre et les autres pièces de l'enquête au préfet qui transmet immédiatement le dossier avec son avis à l'ingénieur en chef.

ART. 16. — En même temps qu'il est procédé à l'enquête, les préfets provoquent, en application de l'article 67 de la loi du 26 décembre 1908, l'avis des conseils généraux des départements intéressés ou des commissions départementales à qui délégation aura été donnée à cet effet ; ils transmettent ces avis à l'ingénieur en chef.

Les conseils municipaux des communes riveraines du cours d'eau dans la section aménagée, ainsi que de celles situées immédiatement en aval ou en amont, sont également invités par le préfet à délibérer sur l'utilité et la convenance de l'entreprise ; il en est de même des chambres de commerce et, le cas échéant, des chambres consultatives des arts et manufactures dans la circonscription desquelles doivent être exécutés les travaux projetés. Les procès-verbaux des délibérations de ces assemblées doivent être adressés à l'ingénieur en chef dans le délai d'un mois à dater de la communication du dossier.

ART. 17. — L'ingénieur en chef, sur le vu des dossiers des enquêtes et des conférences, invite le demandeur à faire connaître, dans un délai de quinze jours, ses observations et propositions dans le cas où des objections ou conditions auraient été formulées, soit au cours de l'enquête, soit pendant l'instruction.

ART. 18. — Dans le délai de deux mois à compter de la clôture de l'enquête, l'ingénieur en chef transmet au ministre le dossier avec son rapport ; il y joint, s'il y a lieu, le projet d'acte de concession et de cahier des charges avec l'acceptation du demandeur ou ses observations en cas de refus, ainsi que les adhésions des services intéressés ou leurs observations en cas de désaccord.

ART. 19. — Le ministre consulte le Conseil supérieur des travaux publics et prend l'avis du ministre des finances.

La déclaration d'utilité publique est prononcée et, s'il y a lieu, la concession accordée, soit par un décret rendu en la forme d'un règlement d'administration publique, soit par une loi, en application des dispositions de la loi du 27 juillet 1870.

ART. 20. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 11 avril 1918.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics et des Transports,

A. CLAVEILLE.

## L'ORGANISATION NOUVELLE DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Nombreuses sont les associations de Navigation intérieure poursuivant un but spécial et restreint, soit qu'elles visent exclusivement l'aménagement des voies navigables desservant une région déterminée, soit qu'elles aient un caractère corporatif limité aux améliorations n'intéressant qu'une branche de la batellerie. Toutes ces associations spéciales ont grand intérêt à « coordonner » leurs efforts de façon qu'ils ne se heurtent pas ni se neutralisent et que la « résultante » des tendances divergentes guide et provoque les réalisations.

Cette « coordination » des efforts dont cette Revue a montré la nécessité dans le domaine de la Houille blanche, n'est pas moins indispensable dans celui de la Navigation intérieure. Elle ne peut s'exercer convenablement que par un groupement unique, ayant un programme général tendant au développement de la navigation intérieure le plus aisément réalisable, le plus productif et par suite le plus conforme à l'intérêt du Pays.

Jusqu'ici, deux groupements s'employaient à poursuivre ce même but : la *Société de propagande pour l'achèvement du réseau Français des canaux et voies navigables*, fondée en 1903, par M. Auguste MAHAUT et présidée par le sénateur AUDIFFRED. — *L'association Française de Navigation intérieure* qui a organisé avec tant d'éclat sous la présidence de M. LYNIER, les congrès de Bordeaux, Nancy, Lyon et Nantes. Ces deux Associations viennent de fusionner. Comme l'une et l'autre avaient perdu leurs éminents Présidents, c'est au soussigné qu'a été confiée la tâche de les remplacer ; lourde tâche qu'il ne saurait remplir qu'en « coordonnant » lui-même les concours des personnes si compétentes et si dévouées qui composent le nouveau bureau : MM. COIGNET ; MAHAUT, MALLET, PÉRIER DE FERVAL, vice-présidents ; M. JOUANNY, secrétaire général ; M. LAVAUD, secrétaire ; MM. BERNARD, GUILLIEN, LEGOUÉZ, SEINGUERLÉ, membres du Bureau.

Voici dans ses grandes lignes l'œuvre à laquelle la Nouvelle Association se propose d'apporter sa contribution.

Lorsque la vie normale du Pays aura repris son cours, des congrès semblables à ceux dont on vient de rappeler le succès permettront de dégager par des échanges de vue et des discussions publiques, cette « résultante » d'opinions contraires qui seule conduit aux « réalisations justes », toutes les fois qu'il s'agit d'entreprises vastes et complexes.

Mais, en attendant, les besoins pressants du Pays exigent impérieusement certaines réalisations immédiates. Une meilleure utilisation des merveilleuses ressources hydrauliques que possède la France s'impose pour conjurer trois crises également redoutables et d'ailleurs étroitement connexes : la crise des « Transports », la crise de « l'Énergie », la crise « de l'Alimentation ».

Convenablement aménagés, les cours d'eau peuvent fournir de merveilleuses voies de transport qui ne s'usent pas, dont le rôle, bien distinct de celui des chemins de fer est de prolonger à l'intérieur du Pays la navigation maritime et qui pourront, mieux organisées,

développer leur trafic avec de moindres exigences de personnel.

En même temps les cours d'eau se prêtent, dans certaines régions, à la création de considérables sources d'énergie qui ne s'usent pas davantage et n'exigent qu'une insignifiante main d'œuvre.

Enfin, on sait que, dans les régions méridionales principalement, la production agricole peut être considérablement intensifiée par la pratique de l'irrigation.

Les dures expériences de cette guerre nous obligent de constater qu'à ces trois points de vue les ressources des cours d'eau ont été utilisées jusqu'ici dans une mesure qu'il est presque permis de qualifier « d'embryonnaire », alors que, complètement mises en valeur, ces ressources auraient épargné au Pays les trois crises qui paralysent son activité.

Il ne s'agit pas de s'en tenir aux récriminations stériles ni même d'escompter des transformations lointaines et chimériques ; il faut, allant au plus pressé, commencer à réaliser, par ses cotés les plus immédiatement réalisables, cette grande œuvre de l'*Aménagement des eaux* qui doit venir au secours de nos voies ferrées, de nos houillères et de notre agriculture. Comme ce sont les mêmes cours d'eau dont l'aménagement doit pourvoir à ce triple objet, on conçoit sans peine dans quelle mesure le système de la « coordination » devra s'employer pour dégager et réaliser les solutions vraiment nationales.

Mais, va-t-on objecter, où trouver les capitaux correspondant à une telle œuvre ?

La production doit être considérablement augmentée et les frais d'exploitation considérablement réduits : mais, au début, une dépense de premier établissement, également considérable, sera nécessaire.

Il n'est pas possible d'aborder, dans cet exposé, avec toute l'ampleur qu'il comporte, l'examen du problème financier (1). Il suffira de faire remarquer que les capitaux privés, naturellement avides de s'employer aux entreprises les plus rapidement et les plus sûrement rémunératrices, ne s'intéressent, pour le moment, à l'aménagement des eaux qu'au seul point de vue des forces motrices dont la valeur, corrélative du prix du charbon, subit une formidable hausse.

Au fond, les entreprises intéressant la Navigation et l'Agriculture ne sont pas moins vitales pour le développement économique du Pays, et même, avec le temps, peuvent être également fécondes en répercussions financières heureuses.

Il n'en est pas moins vrai que, dans l'état actuel de l'organisation ou plutôt du défaut d'organisation de la batellerie et de l'agriculture, les sociétés financières, qui

(1) On doit rappeler à ce sujet le projet de loi, déposé et défendu avec tant d'autorité par M. AUDIFFRED, concernant l'achèvement des canaux et des voies navigables. — Les systèmes financiers qui ont réussi en matière de chemins de fer ; emprunts couverts par des annuités ou des garanties d'intérêt, peuvent seuls permettre l'achèvement du réseau navigable dans des délais acceptables. — On peut encore citer l'étude présentée au congrès de navigation intérieure de Bordeaux sur les moyens à employer pour intéresser les capitaux collectifs ou privés à la mise en valeur des voies navigables. — Cette dernière étude suggère le plan d'une organisation de la batellerie permettant l'application des systèmes financiers préconisés par M. AUDIFFRED. Des Sociétés régionales, constituées à l'aide de capitaux collectifs ou privés, assureraient la création et le fonctionnement de l'outillage commun nécessaire à une exploitation rationnelle et intensive. Ces Sociétés seraient aptes à encaisser des recettes et à bénéficier, s'il y a lieu, de garanties d'intérêt.

ne peuvent se former qu'en escomptant des dividendes d'autant plus élevés qu'ils sont plus aléatoires et plus lointains, n'ont pas trouvé jusqu'ici, pas plus dans le domaine de la Navigation intérieure que dans celui de l'Agriculture, l'occasion d'exercer fructueusement leur activité. Il arrive même, par une conséquence assurément fâcheuse, mais parfaitement logique, qu'elles sont conduites à considérer comme des charges inacceptables les réserves qu'on cherche à leur imposer, lors de la création des usines hydrauliques, au profit de l'Agriculture et de la Navigation.

Menacés ainsi d'être sacrifiés, ces intérêts doivent s'organiser et s'entendre pour la défense commune. C'est naturellement dans les *Offices d'énergie* que viendront se « coordonner », par une large et convenable représentation, les intérêts industriels, agricoles et navigables. Il ne saurait y avoir d'opposition essentielle entre ces trois grands intérêts envisagés au point de vue national, et non pas seulement au point de vue du dividende d'une Société financière. La grande industrie ne peut se développer que dans des régions à transports économiques et à populations denses, s'alimentant facilement. Les « rues » d'usines sont partout, dans les pays de grande industrie, constituées le long des grandes artères navigables. En France la vallée du Rhône paraît appelée à devenir, par l'aménagement de ses forces hydrauliques combinées avec celles des Alpes, en même temps que la plus merveilleuse « rue » d'usines, la région où la production agricole sera la plus intense et la plus variée.

C'est précisément la question de l'aménagement du Haut-Rhône qui va fournir à l'*Association générale de Navigation intérieure* la première occasion de travail. Appelée à déposer devant la Commission spéciale du Conseil supérieur des Travaux publics, elle a été chargée d'évaluer le « trafic probable » du Rhône aménagé et rendu navigable sur tout son cours.

Est-il besoin de faire remarquer que le trafic futur dépend lui-même essentiellement du développement industriel et du développement agricole qui seront la conséquence de l'aménagement du fleuve ? Quel ingénieur, quel économiste n'a eu l'occasion, au cours de sa carrière, de constater la parfaite inanité des calculs de trafic probable basés sur la situation actuelle des industries lorsqu'il s'agit précisément de transformer cette situation profondément ? — Évalue-t-on le trafic d'un chemin de fer d'après le roulage ? . . . Des calculs de trafic probable peuvent être bouleversés par la découverte de gisements houillers, tels que ceux qui sont prospectés dans les environs de Lyon ; ils le seront sûrement par la mise en valeur d'une richesse hydraulique qui n'est plus une richesse inconnue.

On voit que pour ses débuts l'*Association générale de Navigation intérieure* est entraînée par son propre programme dans le domaine de la Houille blanche. Et sans doute des occasions semblables ne lui manqueront pas de défendre, d'accord avec les idées qui ont été développées dans cette Revue, les principes essentiels d'une politique vraiment compréhensive et nationale, poursuivant le plus rapidement possible l'œuvre nécessaire et urgente de l'aménagement des eaux, en tenant le compte qui convient des intérêts étroitement solidaires de l'Industrie, de la Navigation et de l'Agriculture.

René TAVERNIER,

Inspecteur général des Ponts et Chaussées, en retraite.