

ouverts à ces fabrications si les rédacteurs de nos futurs traités de commerce savent murer les Empires centraux et les Pays neutres qui sympathisaient avec eux, dans une enceinte douanière dont ils ne pourront franchir les rares issues que sous notre joug. C'est par l'or, que la vente à l'exportation de ces produits fortement protégés contre la concurrence des pays ennemis fera rentrer chez nous, que s'obtiendra le meilleur profit de l'utilisation de la plus massive partie de nos richesses hydrauliques.

En définitive, le judicieux emploi de notre houille blanche nous permettra de réaliser un important développement de nos principales industries, *avec une appréciable épargne de nos achats de charbons étrangers et un très faible appel de travailleurs*. Toutes les énergies doivent être coordonnées pour obtenir ce résultat capital.

L'impérieux devoir de nos législateurs est donc de nous sauvegarder par l'édification de lois défensives que ces circonstances imposent. La récupération des incalculables pertes que nous a fait subir l'ennemi doit se faire par sa mise en servitude : *Vœ victis !...*

En terminant ces brèves considérations, je ne puis m'empêcher d'en faire ressortir ce motif nouveau de mettre, le plus tôt possible, à exécution la grande Voie navigable Marseille-Lyon, le Rhin et la Suisse. Les matières pondéreuses pouvant supporter de grandes durées de transport n'emprunteront pas cette voie pour passer de la Méditerranée à la mer du Nord et en sens inverse parce que, quel qu'y soit le tarif de la tonne kilométrique, il ne sera jamais aussi bon marché que celui du fret, revenu à sa valeur normale, par transport maritime Marseille-Anvers ou inversement. Mais les deux débouchés Nord et Sud de cette grande voie navigable se trouvant dans les régions des plus grands ports de l'Europe, où des industries différentes vont se développer considérablement, on ne peut avoir doute qu'il se crée sur ses rives, le long de son parcours, de nouvelles industries très florissantes. Au surplus, le transport par eau, avec le courant des chutes du Sud-Est, des tonnages transportés, évitera en quantité l'emploi de personnel de mines et de chemins de fer qui sera plus nécessaire ailleurs.

La création de cet Organe d'une importance capitale dans notre Outillage national, sans compter tous les autres avantages qui résulteront de son rôle protecteur contre les menées concurrentes des Empires centraux, nous donnera les moyens d'obtenir plus complète et plus tôt la VICTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE.

E.-F. CÔTE.

L'ÉNERGIE A RÉSERVER POUR LES BESOINS DES SERVICES PUBLICS DANS L'AMÉNAGEMENT DES FORCES HYDRAULIQUES SUR LES COURS D'EAU DU DOMAINE PUBLIC (1)

Les incessants progrès de la technique, sanctionnés par des expériences nombreuses et concluantes réalisées en France et à l'étranger, notamment dans le domaine de la traction électrique ; l'obligation, qui nous incombe et nous incombera longtemps encore après la guerre, de remédier à l'insuffisance de notre production en combustibles minéraux

(1) Le Ministre des Travaux publics et des Transports à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à... *Direction de la Navigation intérieure et de l'Aménagement des eaux* ; 2^e Bureau.

par une utilisation plus complète de nos richesses hydrauliques font aux pouvoirs publics un devoir de rechercher, dès maintenant, dans quelle mesure il sera possible de procurer, aux services publics dont ils ont la charge, les quantités d'énergie nécessaires à leur fonctionnement.

Il appartient plus spécialement au Ministre des Travaux publics qui a dans ses attributions la gestion ou le contrôle des entreprises de transports en commun, de veiller à ce que leur électrification, là où elle sera reconnue désirable, soit rendue plus facile par l'étude comparative du programme d'installation de la traction électrique sur nos voies ferrées et des besoins d'énergie qu'il révélera avec le plan d'aménagement général de nos richesses hydrauliques.

Or, la méthode suivie jusqu'ici et qui implique la mise à la disposition des collectivités publiques et des associations agricoles d'une fraction de l'énergie produite, à des prix comportant, en général, de notables réductions sur les tarifs maxima, ne peut pas répondre à toutes les nécessités de l'heure présente.

Pour éviter d'être pris au dépourvu, il faut aujourd'hui, par une étude d'ensemble, prévoir, dans chaque région, la quantité d'énergie que les services publics sont ou seront susceptibles d'absorber. On recherchera ensuite comment cette fourniture pourra être assurée : chutes spécialement équipées ou prélèvements imposés aux futurs concessionnaires, en ne perdant jamais de vue que cette mise en réserve de chutes ou fractions de chute ne doit, en aucun cas, avoir pour conséquences de frapper de stérilité une notable partie de l'énergie des cours d'eau.

I. — EVALUATION DES BESOINS

L'évaluation, aussi exacte que possible, des besoins en énergie des services publics, doit être faite en même temps que l'étude des plans d'aménagement des cours d'eau, dont l'établissement a été prescrit le 26 novembre dernier. Ce n'est, en effet, qu'en comparant, dans chaque région, la quantité de forces disponibles et l'importance des besoins à satisfaire, qu'il sera possible de donner satisfaction aux besoins collectifs de la région intéressée.

Il faut tenir compte, tout d'abord, des besoins actuels et prochains des services publics existants, ainsi que des améliorations qu'il sera possible d'apporter à leur fonctionnement. Mais, les investigations devront porter plus loin. Il convient de les étendre aux services nouveaux dont la création apparaîtrait, dès maintenant, comme nécessaire et de nature à être réalisée dans un avenir peu éloigné. Je n'ignore pas les difficultés que présente l'estimation à faire ainsi à l'avance de besoins éventuels qui pourront varier assez rapidement, suivant les progrès de la technique. Il ne peut donc être question d'une évaluation précise et mathématique, impossible en l'espèce, mais d'une approximation basée, notamment, sur la situation économique générale de la région et de ses possibilités de développement.

En ce qui touche plus spécialement les voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local, il y aura lieu de retenir celles où la substitution de la traction électrique à la traction à vapeur serait susceptible d'être réalisée dans des conditions avantageuses, eu égard à la nature et à l'intensité du trafic, au profit de la voie et au bon marché relatif de l'énergie hydro-électrique dans la région considérée. De même, il conviendra de tenir compte, dans les mêmes conditions, des lignes ou sections de lignes dont la création serait projetée et pour lesquelles le choix de la traction électrique paraît désirable.

J'appelle d'ailleurs l'attention sur le fait que toutes les chutes, désormais concédées, reviennent à l'Etat à l'expiration du contrat ; il convient donc de ne pas *surestimer*, aujourd'hui l'évaluation des besoins en énergie à satisfaire dans un avenir relativement prochain ; il faut demander le nécessaire et non le superflu, sous peine d'immobiliser des richesses nationales indispensables au développement de l'industrie.

Enfin, il va de soi que chaque service public doit être étudié dans son ensemble, étant données les répercussions techniques et financières que peut avoir, sur l'exploitation, la substitution de l'énergie hydro-électrique à telle autre forme de l'énergie dans une région déterminée.

C'est ainsi qu'il appartiendra au service du contrôle des chemins de fer de mener à bien, d'accord avec les services techniques des réseaux de chemins de fer, le travail concernant les voies ferrées d'intérêt général.

Pour les voies navigables et les ports maritimes, ce sont les ingénieurs qui en sont chargés qui devront indiquer les quantités d'énergie dont ils auront besoin.

Dans chaque département, l'ingénieur en chef devra établir, après accord avec les chefs de service dépendant du Ministère de l'agriculture ou du Ministère de l'armement et avec les autorités départementales, les quantités d'eau et de force motrice nécessaires au développement de tous les autres services publics, notamment des voies ferrées d'intérêt local, des transports sur routes, des irrigations, des assainissements et autres améliorations agricoles, etc.

Tous ces travaux seront centralisés au Ministère.

II. - SATISFACTION DES BESOINS

Une fois ainsi déterminés les besoins des services publics, les évaluations relatives à chaque région seront communiquées par l'administration supérieure à l'un des ingénieurs en chef chargés des plans d'aménagement des bassins et vallées de cette région ; il aura à s'entendre avec ses collègues voisins pour envisager les moyens propres à leur donner satisfaction.

La méthode suivie jusqu'à ce jour et qui consiste à réserver, lors de chaque concession, une certaine fraction de l'énergie, pourra continuer à s'appliquer lorsqu'il s'agira de besoins déterminés et d'emploi assez prochain ; mais, si l'on opérerait uniquement ainsi, on risquerait de ne disposer que de petites réserves, très dispersées, qu'il serait souvent difficile et onéreux de grouper et dont l'immobilisation pourrait aboutir finalement à de réelles pertes d'énergie, sans aucune contre-partie.

L'évaluation d'ensemble à laquelle il aura été procédé, d'une part, de la quantité d'énergie nécessaire au fonctionnement des services publics, d'autre part, des forces disponibles par bassin et par vallée, permettra d'établir un programme rationnel et complet, destiné à satisfaire ces services en tenant compte, toutefois, de leurs exigences propres. En particulier, en ce qui concerne la traction, on examinera, parmi l'ensemble des chutes de chaque région, celles qui seront le mieux appropriées à satisfaire totalement ou partiellement aux nécessités du trafic par chemin de fer ; il faudra, soit réserver ces chutes à l'Etat ou aux grands services publics, soit ne pas manquer de spécifier, en concédant ces chutes spéciales, que la totalité de l'énergie nécessaire aux services publics devra être tenue à leur disposition.

Les conditions dans lesquelles il sera donné satisfaction aux besoins préalablement évalués des services publics pour-

ront d'ailleurs prêter à de multiples combinaisons, arrêtées d'accord entre l'Administration et les concessionnaires.

L'essentiel est de ne pas perdre de vue ces deux aspects opposés de la question : d'un côté, réserver aux services publics, soit pour le présent, soit pour un avenir prochain, la quantité d'énergie électrique nécessaire à leurs besoins ; d'un autre côté, prendre toutes les mesures nécessaires, notamment en ce qui concerne la fixation des délais de préavis à la charge des services bénéficiaires, pour ne pas immobiliser inutilement de précieuses quantités d'énergie et entraver les initiatives privées et les progrès industriels désirables. (Voir les circulaires antérieures. N.D.L.R.).

Enfin, il appartiendra au Conseil supérieur des travaux publics, à qui j'ai décidé de soumettre l'ensemble du travail, de formuler un avis motivé, aussi bien sur l'évaluation des besoins des services publics que sur les moyens propres à les réaliser, en tenant compte, bien entendu, des besoins économiques en général et, notamment, de ceux des industries qui ne peuvent se développer qu'en utilisant l'énergie électrique, telle que l'électro-chimie et l'électro-métallurgie.

III. - OBSERVATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

J'attache une importance extrême à ce que toutes les études relatives à ce double programme, que je résume ci-après, soient faites avec le plus grand soin ;

D'une part, évaluation, dans des limites aussi rapprochées que possible, des besoins présents et futurs des grands services publics, en tenant compte de leur transformation éventuelle.

D'autre part, indication, dans l'établissement des plans d'aménagement des eaux par bassin et vallée, des moyens propres à satisfaire ces besoins par la mise en œuvre de chutes spéciales ou par l'utilisation des réserves nécessaires en eau et en énergie, prélevées sur les chutes importantes affectées à d'autres usages, tout en ayant soin que ces réserves soient immobilisées le moins longtemps possible.

Ainsi s'opérera, en sauvegardant l'avenir, le partage de l'énergie entre les besoins des services publics et les intérêts de l'agriculture et de l'industrie, que nous devons également avoir à cœur de développer et d'encourager.

Paris, 24 août 1918.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
A. CLAVEILLE.

LE NOUVEAU PROJET DE LOI RELATIF AUX

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DU RÉGIME DES COURS D'EAU

Que nos lecteurs se rassurent : nous ne voulons point leur parler à nouveau du projet de loi sur l'Énergie hydraulique, déposé à la Chambre le 24 juillet 1917, qui, préparé par une Commission extra-parlementaire, est actuellement soumis à toutes les discussions et études d'une Commission parlementaire. Nous n'en reparlerons que lorsque la discussion s'ouvrira à la Chambre. Mais nous voulons aujourd'hui les entretenir d'un projet qui est en marge du premier, et qui, présenté par M. Victor BORET, Ministre de l'Agriculture, et M. LOUCHEUR, Ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre, figure au *Journal Officiel* du 8 juin 1918, page 553 des documents parlementaires, annexe N° 4604, que *La Houille Blanche* a reproduit dans son précédent numéro de septembre-octobre.