

« table augmentait de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis ; le tout sera réglé par estimation dans les formes déjà établies et homologué par la commission qui aura été nommée à cet effet ».

Il est facile de noter les points de divergence entre ce texte de la loi de 1807 et le nouveau projet de loi.

1° La loi de 1807 institue une commission spéciale qui est chargée d'arbitrer la plus-value ; le nouveau projet de loi confie cette mission au juge de droit commun en matière administrative, c'est-à-dire au Conseil de Préfecture.

2° La loi de 1807 limite la somme à payer à la moitié de la plus-value ; le projet de loi ne la limite en aucune façon.

3° La loi de 1807 (dans son article 31) stipule que les indemnités seront acquittées au choix des débiteurs, en argent, ou en rentes constituées à 4 pour 100 net, ou en délaissement d'une partie de la propriété si elle est divisible ; ils pourront aussi délaisser en entier les fonds, les terrains ou bâtiments, dont la plus-value donne lieu à l'indemnité et ce sur l'estimation réglée d'après la valeur qu'avait l'objet avant l'exécution des travaux qui ont causé cette plus-value, le nouveau projet de loi ne prévoit aucune de ces facilités pour le propriétaire ; il contient d'autre part une innovation relativement au paiement de l'indemnité ; il accorde au Gouvernement le droit de spécifier dans le décret qui donnera l'autorisation à l'association de percevoir la plus-value de spécifier que cette somme pourra être acquittée par annuités, en tenant compte chaque année de l'utilisation effective des suppléments d'eau ou de force motrice résultant des travaux ; c'est là une innovation extrêmement heureuse, car il est impossible de dire d'une façon générale pour un avenir indéterminé, à combien doit être estimé l'accroissement d'une chute, mais il est beaucoup plus facile d'évaluer chaque année l'avantage qu'elle retire des ouvrages de régularisation, quand on chiffre le supplément de force qu'elle en obtient, et au fur et à mesure qu'elle le reçoit.

III

Extension du principe de la plus-value. — Le projet de loi veut encourager les collectivités (départements et communes) à la création de bassins-réservoirs, pour l'amélioration d'une région, sans création d'associations syndicales ; ces retenues pourront avoir pour motif la nécessité d'améliorer pour les intérêts agricoles le cours d'une rivière. Mais à l'avenir, les travaux accomplis auront pour effet d'améliorer, à l'égard des industriels qui viendraient à s'établir le régime de la force motrice ; le projet de loi veut que le principe de la récupération qu'il vient d'appliquer aux associations syndicales dans l'article 2, ait la même application en ce qui concerne les travaux effectués par les départements, communes, ou par leurs concessionnaires. Ce dernier mot fait envisager tout un avenir en réalité assez prochain. Personne ne met en doute que, quand on parle de travaux faits par des collectivités, il faut comprendre, en pratique, qu'elles se déchargeront du soin de les effectuer, sur l'industrie, et notamment sur celle qui captera les eaux en vue de créer une première usine : c'est d'ailleurs ce que l'on peut envisager de plus heureux pour les ouvrages eux-mêmes dans l'intérêt de leur stabilité et de leur bonne exécution, et aussi de leur prix de revient. On pourra donc exiger dans l'acte de concession à intervenir, l'établissement de retenues plus considérables que celles qui seraient nécessaires pour les besoins d'une seule usine, si l'on donne à cet industriel le droit de récla-

mer une participation aux usagers inférieurs, aux usiniers futurs qui viendront s'échelonner de l'amont à l'aval, de façon à reprendre une eau qui contrairement au charbon, ne s'évapore jamais en fumée, et est aussi utile après avoir servi une première fois que si on ne lui avait demandé aucun service. L'exposé des motifs ne cache pas, bien au contraire, cette manière de voir, puisqu'on y lit les lignes suivantes : « Le vote du projet de loi n'aura pas seulement pour effet de développer les améliorations de régime des cours d'eau par une intervention directe de l'État ; de nombreuses entreprises qui vont être concédées par lui à bref délai, pourront être soumises à l'obligation de constituer des réserves notablement plus importantes que ne l'exigeraient leurs besoins propres, dès lors que l'augmentation des dépenses sera couverte par une contribution des autres usagers des eaux intéressés. L'aménagement des cours d'eau pourra être ainsi réalisé, en mettant beaucoup mieux en valeur la force qu'ils peuvent produire ».

Il y aurait injustice à ne pas reconnaître que tout ce qui précède constitue un plan fort beau, sur le papier. Il reste à savoir ce que la réalisation donnera. Que bien des industriels me permettent de leur dire qu'ils doivent compter surtout sur eux-mêmes, ne pas ajouter une trop grande foi à la revendication future des plus-values, et à se méfier des procédures si lentes que l'on appelle les procédures administratives. Le meilleur moyen pour obtenir un résultat pratique, ce sera encore, comme des sociétés puissantes nous en ont donné l'exemple en Dauphiné, de s'entendre entre industriels, d'améliorer d'un seul coup le régime de tout un cours d'eau, et de se répartir les dépenses d'après une échelle donnée. Ceux qui ont assisté aux ouvrages d'amélioration d'un petit cours d'eau, le Breda, dans l'Isère, commencés et achevés sans autre base législative qu'une admirable et mutuelle confiance ancrée chez les uns et les autres, comprendront ce que je veux dire.

Paul BOUGAULT,

Avocat à la Cour d'appel de Lyon.

L'AMÉNAGEMENT DU RHONE RÉALISÉ PAR LE GROUPEMENT DES INTÉRESSÉS

I. — EXPOSÉ

« *La Houille Blanche* » a appelé, à bien des reprises, l'attention de ses lecteurs sur les problèmes économiques et techniques que soulève l'Aménagement du Rhône au triple point de vue de la Navigation, de l'Agriculture et de l'Industrie. C'est la grande voie de pénétration du trafic méditerranéen vers la Suisse et l'Europe centrale qu'il s'agit d'ouvrir et d'organiser. C'est une puissance hydraulique énorme à capter progressivement et à distribuer sur la moitié de la France, en liaison avec les forces hydrauliques des Alpes, du Plateau central et du Jura. C'est le rendement agricole de vastes surfaces de terres méridionales, actuellement sèches et arides, décuplé par l'irrigation.

Quel que soit le point de vue auquel on se place, les avantages à escompter, à échéance plus ou moins rapprochée, apparaissent comme un des plus importants facteurs qui puissent intervenir dans la reconstitution de nos ressources épuisées par la longue Guerre.

Mais, si les résultats doivent être grandioses, les travaux à exécuter ne le seront pas moins. D'un côté, ils ne peuvent être entrepris et menés à bien d'un seul coup, non seulement à cause de l'énormité des dépenses, mais aussi en raison de risques qu'il paraît sage de réduire au minimum en « essayant » les solutions contestées avant de les généraliser. — D'autre part, on compromettrait l'œuvre d'ensemble, si l'on poursuivait des réalisations séparées, en commençant par les entreprises les plus faciles et les plus rémunératrices, sans se préoccuper suffisamment de les adapter et même de les faire concourir à l'exécution des autres. — Réalisations échelonnées au fur et à mesure que les problèmes techniques seront éclaircis et les moyens financiers acquis, conformément à un programme d'ensemble qui tienne compte de tous les besoins à satisfaire et de tous les intérêts en présence, tel est le problème à résoudre et c'est l'ampleur même de ce problème qui rend sa solution difficile.

Sur l'ordre de priorité des entreprises, sur le concours que les plus rémunératrices peuvent équitablement apporter aux autres, les intérêts et par conséquent les opinions diffèrent. Des manifestations en sens divers se multiplient, émanant soit de la Commission interdépartementale, constituée depuis plusieurs années sous la présidence de M. Gourju, soit du Comité Franco-Suisse formé à une date plus récente sous la présidence de M. Coignet, président de la Chambre de commerce de Lyon. — M. Maître a développé dans *La Houille Blanche*, avec une conviction communicative, le programme d'une organisation unique qui grouperait tous les intérêts : Collectivités, Sociétés, particuliers, etc., tiendrait compte de tous les besoins, demanderait de suite, à titre d'essai, la concession des entreprises mûres pour l'exécution, étudierait en même temps les autres pour en demander éventuellement la concession. La « Compagnie Nationale du Rhône », préconisée par M. Maître, assurerait ainsi l'exécution progressive de l'aménagement tout entier ; elle réaliserait de la façon la plus simple, par l'unité de direction, la continuité de l'œuvre intégrale, et par l'unité de budget, la solidarité financière de toutes les entreprises échelonnées.

M. Côte, préoccupé surtout des controverses techniques auxquelles donnent lieu les divers systèmes proposés pour l'Aménagement du Rhône, songe à recourir aux lumières d'une vaste commission de techniciens qui grouperait toutes les compétences, faisant ainsi disparaître les incertitudes et les aléas susceptibles d'effrayer les capitaux.

En somme, tout le monde sent que l'ère des discussions a assez duré et que le moment est venu de se mettre d'accord pour des réalisations progressives et coordonnées.

Le symptôme le plus encourageant de ce vaste mouvement d'opinion est qu'il ne s'oriente pas exclusivement vers l'Etat-Providence, chargé de faire face à la dépense avec son seul budget. Suivant le programme de M. Maître, dont la Commission interdépartementale a paru en dernier lieu s'inspirer (1), les Forces hydrauliques du Rhône seraient le gage principal des capitaux de premier établissement que les collectivités régionales intéressées se chargeraient de trouver, en ne demandant à l'Etat ou aux Sociétés privées qu'une garantie ou un complément.

Ce n'est pas la première fois qu'on cherche à faire concourir, financièrement, les forces hydrauliques à la réalisation d'entreprises d'utilité publique. Deux précédents me

sont particulièrement connus. Il y a quelque vingt ans, les ingénieurs des Hautes-Alpes ont étudié l'aménagement des Forces hydrauliques très importantes, mais alors peu convoitées, dans le but de mettre en valeur un département pauvre par le développement des irrigations et des voies ferrées. Il y a près de dix ans que le Ministère de l'Agriculture étudie et propose au Parlement l'aménagement de la Durance entre les ponts de Mirabeau et de Pertuis pour alimenter des entreprises d'irrigation et de dessèchements dans quatre départements méridionaux.

Combattues par des particuliers ou des sociétés qui cherchent à garder pour eux tout le profit de l'aménagement des chutes d'eau, la première tentative a échoué, la seconde n'a pas encore abouti ; mais ces insuccès, dus à des causes particulières qu'il sera peut-être utile de faire connaître un jour, ne doivent pas inspirer de découragement pour l'avenir. L'opinion publique, mieux avertie, s'inspirant des nécessités pressantes de l'heure actuelle, saura sans doute faire triompher, à propos de l'Aménagement du Rhône, des combinaisons dont elle a paru jusqu'ici se désintéresser.

Les collectivités chargées de Services publics tributaires de la houille blanche, semblent vouloir sortir de leur longue léthargie et s'intéresser directement à l'aménagement des Forces hydrauliques. Le Ministre des Travaux publics, par une circulaire du 24 août 1898, suivant à plus de vingt ans de distance l'exemple de l'Italie, vient de prescrire d'étudier et de mettre en réserve, sans les stériliser, les chutes d'eau correspondant aux besoins des Services publics, en général, et plus particulièrement des Services publics de l'Etat, c'est-à-dire des Chemins de fer, des Voies d'eau, des Ports, etc. L'Etat ne saurait trouver mauvais que les Villes, chargées de concéder les entreprises de tramways et de distribution publique d'énergie, les Départements désireux d'électrifier les voies ferrées départementales et d'intensifier par les irrigations la production agricole, les Chambres de commerce, soucieuses de développer les industries régionales en leur procurant en abondance, et à bas prix, la plus précieuse des matières premières : l'énergie, concourent avec lui à l'étude des mesures propres à satisfaire tous ces besoins. Le Rhône constituant, pour toute la région du Sud-Est, la plus magnifique réserve d'énergie hydraulique, il est bien naturel que la Commission interdépartementale du Rhône cherche à grouper avec l'Etat, en un vaste consortium, l'ensemble de toutes les collectivités intéressées.

Sur une moins grande échelle, les deux départements du Puy-de-Dôme et de l'Allier, les villes de Clermont-Ferrand et de Moulins, les Chambres de commerce et les représentants des diverses industries de la région, viennent de constituer une commission interdépartementale pour étudier l'aménagement de l'Allier. Un concours vient d'être ouvert ayant pour objet : « les travaux à entreprendre et toutes autres mesures à envisager pour le développement de « l'agriculture, de l'industrie et des moyens de transport « dans toute l'étendue du bassin de l'Allier ». (1)

Le principe de l'intervention des collectivités groupées étant admis, on risque, en cherchant à l'appliquer, de rencontrer quelques écueils qu'il convient de signaler.

D'abord, il importe de ne pas perdre de vue, qu'il faut avant tout, agir, réaliser. Des groupements tels que ceux qu'on envisage seront d'autant plus lents à se constituer qu'ils comprendront une région plus vaste. Un programme

(1) Voir le vœu émis par l'Assemblée de la Commission interdépartementale du Rhône, tenue à Marseille le 29 août 1918. — *La Houille Blanche* : N° 154, p. 286

(1) On trouvera aux pages 337-338 du présent Numéro de la Revue, le Programme et le Règlement de ce Concours.

d'ensemble de l'Aménagement du Rhône tel que celui qu'on veut élaborer, n'est pas l'œuvre d'un jour. Il ne faut pas que la constitution du groupement complet, l'élaboration de tout le programme d'ensemble, retarde l'exécution des entreprises étudiées et mûres. Il suffit qu'on se soit assuré que leur exécution partielle et échelonnée n'entrave pas le reste de l'œuvre et que même elle la facilite dans une juste mesure.

On connaît les déboires économiques, les gaspillages de capitaux improductifs auxquels a donné lieu l'exécution de programmes de grands travaux publics, comprenant des entreprises partout amorcées, sans être nulle part achevées. Il faut par dessus tout éviter, dans l'œuvre de l'Aménagement du Rhône, le retour de pareils errements. Il semble que l'occasion est bonne de réformer des pratiques que tout le monde condamne sans que jusqu'ici personne ait eu, pour son compte, le courage d'y renoncer.

N'est-il pas clair, en effet, qu'en aménageant tout d'abord les Forces hydrauliques du Rhône les plus précieuses, c'est-à-dire, en l'espèce, celles du Haut-Rhône, on ouvrira à la batellerie du même coup les parties du fleuve les plus innavigables, et l'on procurera à l'œuvre d'ensemble la source de revenus la plus abondante. L'essentiel étant de créer des ressources, il ne faut pas commencer par en retarder l'échéance.

Le programme d'ensemble de l'Aménagement du Rhône différera d'un programme ordinaire de grands travaux publics, comprenant des entreprises n'ayant entre elles aucun lien. Ici toutes les entreprises étant solidaires, l'exécution, par priorité, des entreprises les plus rémunératrices, constituera le gage le plus certain de l'exécution des autres.

Un autre écueil est à éviter. Comme il s'agit de créer des ressources par l'exploitation de sources de revenus de nature différente, il faut prévoir pour cette exploitation des conditions rationnelles, sanctionnées par l'expérience, qui permettent d'assurer aux entreprises toute leur productivité. Or, parmi ces conditions, il n'en est pas de plus indispensable que l'autonomie financière, la spécialisation sinon de chaque entreprise, tout au moins de chaque groupe et de chaque nature d'entreprises. L'exploitation des Forces hydrauliques du Rhône ne saurait être englobée dans celle de la voie navigable. La première doit se faire en concordance avec les Sociétés qui aménagent, transportent et distribuent l'énergie des autres Forces hydrauliques de la région.

Les idées que je viens d'esquisser comportent quelques développements d'où je chercherai à exclure tout système *a priori*, toute nécessité de transformations radicales. Il s'agit de prévoir le mieux possible, d'après l'expérience du passé et la situation du moment, ce que peut être l'avenir. Il n'est pas défendu de s'orienter vers un idéal, il faut seulement s'attendre à ce qu'il ne soit pas atteint du premier coup. Tout en cherchant à guider l'« évolution », il faut tenir compte de la lenteur nécessaire de sa marche.

II.— ROLE ADMINISTRATIF ET ECONOMIQUE DES INTERESSÉS GROUPÉS

Puisqu'il s'agit en somme d'exécuter ou de concéder progressivement les divers tronçons du Rhône à aménager en réservant le maximum d'avantages à l'industrie, à l'agriculture, à la navigation, qu'est-il besoin, objectera-t-on, de faire intervenir un Groupement des intéressés ?

Puisqu'il s'agit d'une œuvre nationale, l'Etat ne suffit-il pas à cette tâche ?

Sans doute, l'œuvre est nationale et l'Etat doit rester l'ar-

bitre suprême des décisions à prendre. Mais elle est aussi régionale et nulle occasion ne peut être plus favorable de chercher à vivifier l'œuvre grandiose par la pratique d'un « régionalisme » adapté aux circonstances.

L'idée du « régionalisme » est à la mode. Obéissant à nos tendances doctrinaires, nous cherchons en France à le constituer de toutes pièces par des lois nouvelles. Nous nous heurtons dans cette voie à un premier obstacle difficile à surmonter, qui est la délimitation de la Région. Mais pourquoi une délimitation rigide, quelque soit la matière ? En laissant les collectivités libres de former les groupements qui leur conviennent et qui, dans chaque cas conviennent à l'objet qu'elles ont en vue, n'aura-t-on pas tourné la difficulté et du même coup assuré aux groupements régionaux l'efficacité maximum qui résulte de la bonne volonté certaine d'adhérents librement groupés ?

C'est sur ces bases que fonctionne depuis dix-huit ans avec succès l'Office des Transports qui groupe à Lyon toutes les Chambres de commerce de la région du Sud-Est, desservie par la Compagnie P.-L.-M. De la même façon sont appelés à fonctionner, dans des limites différentes, variables avec l'étendue et le rayon d'action des Sociétés régionales de transport et de distribution d'énergie, des « Offices d'énergie » analogues à celui qui vient d'être créé à Marseille, au sein du Comité consultatif d'Action économique de la XV^e région (1).

Le groupe des collectivités intéressées à l'Aménagement du Rhône, pourrait intervenir fort utilement de deux manières différentes, suivant qu'il s'agit de forces hydrauliques ou de navigation.

En matière de Forces hydrauliques, la forme d'intervention n'aurait rien d'inusité au consortium des collectivités, syndicats, sociétés, particuliers, etc., spécialement intéressés à la création d'une usine hydraulique ou d'un groupe d'usines hydrauliques voisines, l'Etat concéderait, en principe, la construction et l'exploitation des usines avec faculté de rétrocession ou d'affermage.

La tâche de l'Etat serait singulièrement facilitée si les collectivités qui se disputent la richesse du Rhône se mettaient d'accord en se groupant et collaboraient avec lui dans l'étude et le choix des meilleures solutions, des meilleurs entrepreneurs et des meilleurs exploitants. Les collectivités qui se bornent à recourir à l'Etat-Providence, ne sont jamais contentes et parfois ont-elles raison. Appelées à agir, elles se rendront mieux compte des difficultés. Responsables en même temps que victimes des atermoiements, elles sauront peut-être les éviter. En tout cas, comme ce sont les intérêts dont elles ont la charge qui sont plus particulièrement en jeu, l'occasion paraît excellente de s'orienter vers une solution régionale, même dans le cas où il paraîtrait difficile de la réaliser du premier coup avec toute l'ampleur et toute la précision que suggère M. Maître.

Dans le domaine de la navigation intérieure, le rôle des intéressés groupés serait analogue à celui d'une administration de port de mer autonome, tel que le fixe la loi nouvelle en cours de révision. Il leur incomberait de créer et d'exploiter — en utilisant pour le mieux les emplacements réservés le long des biefs — toutes les installations communes indispensables au fonctionnement d'une batellerie puissamment organisée : ports publics, outillés et raccordés, halages électriques, services commerciaux de frêt

(1) Voir *La Houille Blanche* N° 154 : « Le premier Office régional d'Énergie » créé à Marseille, pages 291-294.

et de transbordement, etc. Cette branche de l'exploitation de la richesse du Rhône comportera des recettes qui ne seront nullement négligeables. La concession ou la location des terrains industriels réservés le long des biefs peut, en particulier, fournir des ressources importantes, si le Rhône est appelé à devenir comme on est en droit de l'escompter, la plus merveilleuse Rue d'usines du monde. A cette dernière tâche, qui ne saurait non plus être confiée à des Sociétés privées, l'Etat semble impropre. Les Chambres de commerce des régions intéressées, en collaboration avec les représentants des intérêts agricoles, paraissent, au contraire, appelées à jouer le rôle principal dans la gestion du Rhône navigable aménagé ; elles sauront se préoccuper à la fois de ne pas tarir des sources de revenus précieuses et de ne pas entraver non plus par des conditions prohibitives, le développement régional de l'industrie et de l'agriculture.

D'ailleurs, dans le domaine de la navigation comme dans celui des Forces hydrauliques, les intéressés groupés pourront déléguer certaines parties de leurs attributions à des concessionnaires, régisseurs ou fermiers, entièrement distincts de ceux qui auront à exploiter les usines hydrauliques.

En définissant dans ses grandes lignes, comme je viens de le faire, le rôle des intéressés groupés pour des réalisations, je n'ai point fixé de limites à l'étendue territoriale du groupe ; je ne voudrais émettre aucun pronostic décourageant sur la possibilité, qu'entrevoit M. Maître, de grouper du premier coup l'ensemble des collectivités intéressées à l'Aménagement du Rhône tout entier, voire même à celui de la Saône et de la voie d'eau destinée à la prolonger vers Strasbourg. — Fermement convaincu de l'excellence du programme, je ne voudrais pas non plus qu'il fut condamné s'il ne peut être mis sur pied d'un bloc. Le système est nouveau, il ne serait peut-être pas mauvais de l'essayer d'abord en le généralisant progressivement à mesure qu'il aura fait ses preuves.

Voici comment le libre jeu des interventions collectives, syndicales ou privées, convenablement coordonnées, pourrait, semble-t-il, permettre de s'acheminer vers une « Compagnie Nationale du Rhône », sans retarder aucune solution d'espèce, ni compromettre l'œuvre totale.

Comme il ne s'agit plus de manifestations stériles, mais de réalisations, les groupements utiles seront ceux des collectivités, syndicats, sociétés, particuliers, etc., disposés à concourir par des engagements financiers, soit à l'exécution des entreprises étudiées et mûres, soit à l'étude des autres.

Il est permis de supposer que ces groupements se constitueront plus aisément et trouveront des moyens d'action plus puissants s'ils visent les entreprises limitées qui les intéressent d'une façon plus spéciale. C'est ainsi que des groupements de cette nature pourraient sans doute être rapidement constitués pour l'Aménagement du Haut-Rhône, la création d'un grand port à Lyon raccordant le Haut-Rhône au Rhône moyen (1) et d'autres entreprises de même nature successivement.

La fédération de groupements semblables, formés sur tout le cours du Rhône pour l'aménagement successif des divers tronçons, la création des ports raccordés, etc., constituerait tout naturellement plus tard, la « Compagnie Nationale du Rhône », préconisée par M. Maître. Pour le moment, comme il est urgent d'entreprendre sans tarder l'étude d'un pro-

gramme d'ensemble et la détermination des conditions à imposer, dans l'intérêt général, aux entreprises dont l'exécution semble imminente, un « Office National du Rhône », contenant en germe les éléments de la « Compagnie Nationale du Rhône », pourrait immédiatement jouer ce rôle, en collaboration avec les ingénieurs de l'Etat.

Je n'ai pas besoin de faire remarquer combien une « évolution » de cette nature, dont je ne voudrais en aucune façon préciser les phases à l'avance, présente de souplesse, évite de difficultés, peut hâter les « réalisations partielles » en facilitant la « réalisation totale ». L'ordre de priorité à adopter dans l'exécution, cette difficulté capitale à laquelle se heurte l'exécution, par une même personne morale, que ce soit l'Etat ou une Compagnie Nationale, d'un vaste programme de travaux, se trouve automatiquement éliminé.

L'Office National du Rhône chargé de la mise au point d'un programme d'ensemble, en étudiera soigneusement et impartialement tous les éléments. Pour chaque entreprise, ou groupe d'entreprises, susceptible d'être exécutée séparément, il concourra avec l'Etat à la détermination des conditions techniques et financières à prescrire dans l'intérêt général. Ce rôle rempli, il n'aura aucun droit, ni aucune raison d'intervenir dans l'ordre d'exécution qui dépendra naturellement de la possibilité pour les sous-groupes locaux plus spécialement intéressés de réunir les moyens d'action nécessaires.

L'Office National du Rhône pourrait, au surplus, se constituer automatiquement, sans choix arbitraire, par la libre adhésion de tous les intéressés disposés à mettre la « main à la poche ». — Il serait désirable que, dès la première heure, les adhésions à cet « Office National » chargé du programme d'ensemble, y constituassent du même coup, un Sous-Groupe qui se chargerait d'étudier les entreprises qui les intéressent plus particulièrement. De cette façon, serait réalisé un parfait équilibre de tous les intérêts en présence. Les études détaillées et partielles seraient facilitées par l'étude générale, et elles lui profiteraient en même temps.

Une semblable organisation permettrait de recourir, dans les meilleures conditions, comme le souhaite M. Côte, aux lumières des techniciens les plus compétents.

Je voudrais à ce sujet faire remarquer quels graves inconvénients présente le système pratiqué jusqu'ici dans le domaine de la houille blanche, système consistant pour l'Etat et les collectivités régionales intéressées, à abandonner les études aux particuliers ou aux sociétés privées, sans y participer ni les contrôler. Ce système crée une sorte de droit en faveur de celui qui a supporté seul les frais des projets, limite, et le plus souvent supprime le choix à faire dans la recherche du « meilleur concessionnaire », ne permet pas, au moment des concessions, une discussion contradictoire serrée des dépenses à prévoir et des tarifs à fixer. Ce sont là des errements nouveaux, en matière de travaux publics, qu'avec raison on a évité d'appliquer aux canaux, aux chemins de fer, etc. En particulier, pour des collectivités régionales telles que des villes qui sont chargées de concéder des distributions publiques d'énergie, il est singulièrement imprudent de laisser, sans y prendre part, les concessionnaires de ces services, étudier et aménager soit directement, soit indirectement, par des sociétés qui ont partie liée avec elles, les chutes d'eau qui leur sont utiles ; au moment du renouvellement des concessions, une semblable imprévoyance peut avoir de lourdes conséquences.

(1) La Ville de Lyon, la Chambre de Commerce de Lyon, le Département du Rhône, ont voté des fonds pour dresser le projet définitif de cette entreprise, la plus urgente peut-être de toutes, étudiée déjà au Concours ouvert par l'Office des Transports en 1909.

III. — CONDITIONS D'UNE EXPLOITATION DES FORCES HYDRAULIQUES DU RHONE RÉMUNÉRATRICE ET CONFORME A L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Les Forces Hydrauliques du Rhône, au point de vue économique, ne sauraient être exploitées indépendamment des autres sources d'énergie, hydrauliques ou thermiques, des régions voisines. L'exploitation commune ou tout au moins solidaire de tout cet ensemble, comporte un vaste et puissant réseau de canalisations électriques, reliant entre elles toutes les sources d'énergie, — équilibrant de la façon la plus parfaite et aux moindres frais, la production et la consommation.

Reliées aux forces hydrauliques des Alpes, des Cévennes, du Jura, aux usines thermiques alimentées par les houilles de St-Etienne et d'Alais, les anthracites de Lamure, les lignites de la Durance, les gisements houillers prospectés près de Lyon, les Forces hydrauliques du Rhône, avec leur régime particulier caractérisé par l'abondance des débits d'été dus à la fonte des neiges, sont appelés à jouer un rôle infiniment plus précieux et, par conséquent, plus rémunérateur, que si elles étaient exploitées isolément. Les exploitants des Forces hydrauliques du Rhône seront donc fatalement conduits à s'entendre ou se fusionner avec les Sociétés régionales de transport et de Distribution d'énergie.

A l'heure actuelle, ces Sociétés sont, le long du Rhône, nombreuses et diverses. Leur délimitation incertaine offre encore, sur beaucoup de points, quelque chose de chaotique et de précaire qu'amélioreront sans doute progressivement de nouvelles ententes et de nouvelles fusions. Toute idée de concurrence à ces Sociétés doit être écartée du programme d'aménagement du Rhône. Ce n'est pas au début d'une opération qui va exiger une si grosse consommation de capitaux qu'il faut effrayer les situations acquises et risquer de porter préjudice aux capitaux déjà employés. Une concurrence serait également ruineuse pour les deux groupes concurrents. Les Sociétés existantes doivent considérer le Rhône comme un réservoir d'énergie auquel elles viendront puiser sans parcimonie pour les besoins croissants de leur clientèle. La Compagnie ou les Compagnies exploitant les Forces hydrauliques du Rhône trouveront de leur côté auprès des sociétés régionales existantes, grâce aux réseaux de canalisation de ces Sociétés, et sans être obligées d'en construire de spéciaux, le débouché de l'énergie le plus rémunérateur. Les intérêts concordants feront naître des ententes également favorables aux deux parties contractantes.

En résumé, je ne conçois pas qu'une « Compagnie Nationale du Rhône » puisse exploiter directement les Forces hydrauliques du Rhône, en dehors des réseaux régionaux de transport et de distribution d'énergie, sans qu'il en résulte des perturbations profondes, des conflits et des pertes de bénéfices. Le rôle des intéressés groupés consistera donc simplement comme je l'ai indiqué plus haut à *rétrocéder* ou *affermer* après avoir reçu la concession de l'Etat, l'exploitation, le transport et la répartition de ces forces, en tenant compte de la situation des Sociétés régionales existantes et réalisant les ententes utiles.

C'est en général la Société la plus puissante et la plus étendue qui permettra d'atteindre, avec le minimum de frais, les nouveaux clients, les nouveaux services publics que les usines hydrauliques créées successivement sur le Rhône, seront appelées à desservir.

Si l'usine hydraulique à *rétrocéder* ou *affermer* est dans le rayon d'action d'une Compagnie régionale unique, l'Autorité concédante ne sera pas désarmée vis-à-vis d'elle. Les

tarifs de vente de l'énergie aux bornes de l'usine hydraulique commanderont naturellement les tarifs de vente de l'énergie transportée. Les actes de concession détermineront les principales conditions d'emploi de l'énergie produite et livrée à distance, soit à des entreprises d'hydraulique agricole, soit à des entreprises de distribution publique de lumière et de force, soit à des chemins de fer, ou à des entreprises de halage, soit enfin à de grosses fabrications électrométallurgiques et électrochimiques. Le régime de la concession appliqué aux canalisations électriques, conformément à la loi de 1906, permettra de régler la concordance équitable entre les tarifs de départ aux bornes de l'usine et les tarifs d'arrivée au transformateur des services publics à alimenter.

Le rôle des Sociétés régionales de transport et de distribution d'énergie ne sera nullement de répartir l'énergie qui leur sera attribuée suivant leur bon plaisir et au mieux de leurs intérêts particuliers. Il consistera simplement à équilibrer à tout moment et de la façon la plus parfaite, la production variable de l'énergie, avec la demande également variable qui en sera faite par les grosses industries et les divers services publics, clients du réseau. Services publics et grosses industries pourront obtenir au moment de la concession des usines, des contrats de longue durée qui leur donneront les garanties nécessaires, sans toutefois spécialiser à leur seul profit, la production des usines. Les fabrications électrométallurgiques ou électrochimiques elles-mêmes, si accommodantes qu'elles soient en ce qui concerne l'utilisation de l'énergie intermittente, n'ont pas intérêt à garder pour leurs seuls besoins une usine hydraulique, dont à certains moments elles n'utiliseront pas complètement la puissance. Elles ont un intérêt plus grand à pouvoir éventuellement recevoir du réseau régional un appoint d'énergie. Il est conforme à leur propre intérêt comme à l'intérêt général qu'elles soient reliées au réseau.

C'est par des combinaisons de cette nature que les groupements chargés de *rétrocéder* ou d'*affermer* les Usines hydrauliques du Rhône, pourront assurer dans de bonnes conditions l'alimentation des services publics en même temps que provoquer la création de fabrications industrielles nouvelles. Restant chargés comme on l'a vu, de gérer les biefs navigables, ainsi que les terrains réservés le long de leurs bords comme emplacements de ports, d'entrepôts, d'usines, etc., ils disposeront de moyens très efficaces pour l'accomplissement de leur double rôle.

Donc, autonomie de l'exploitation et du budget, permettant toutes les combinaisons utiles avec les entreprises similaires voisines, voilà la condition essentielle pour que les usines hydrauliques du Rhône produisent le revenu qu'on escompte. L'autonomie n'empêchera en aucune façon de faire concourir, dans la mesure qu'on voudra, l'excédent de revenu des usines au développement de la navigation et de l'agriculture. — Bien des moyens connus et pratiques s'offrent pour cela :

On peut d'abord au moment de l'aménagement des usines hydrauliques, mettre à la charge des Sociétés concessionnaires ou fermières, en même temps que l'adaptation du bief aux conditions de navigabilité requises les ouvrages spéciaux à la navigation : écluses, plans inclinés ou ascenseurs. C'est ce qu'on a fait à Jonage, c'est ce que l'on compte faire en Suisse, en vertu d'une loi spéciale, c'est ce que réclame le Comité Franco-Suisse du Rhône en ce qui concerne l'entreprise de Génissiat. — On peut aussi stipuler des redevances ou des parts de bénéfices qui seraient consacrées à l'achèvement de l'œuvre intégrale.

Il y aura sans doute intérêt à employer les deux procédés concurremment. Il est bien impossible, en effet, au début d'entreprises pleines d'aléas, de fixer contradictoirement à l'avance les charges qu'elles peuvent supporter. Il faut réserver une large marge pour les risques et, par conséquent pour les bénéficiaires, un insuccès initial pouvant avoir des répercussions désastreuses. Le partage des bénéfices viendra corriger ce que la marge a pu avoir d'excessif. La doctrine économique libérale, la plus intransigeante en matière d'intervention administrative, tend cependant à admettre le principe de la participation aux bénéfices. Ce principe peut jouer, dans l'œuvre de l'Aménagement du Rhône, le rôle du fameux système du déversoir, qui a permis d'étendre le réseau des voies ferrées aux régions les plus déshéritées de la France.

Dans le système d'autonomie que je viens d'esquisser, il ne sera nullement interdit (et ce sera, sans doute, un troisième moyen avantageux de solidariser les entreprises les plus rémunératrices avec celles qui le sont moins), de rétrocéder ou affermer d'un seul coup tout un groupe d'usines hydrauliques échelonnées. La concession globale de l'ensemble des Forces hydrauliques du Haut-Rhône, entre la Suisse et Lyon, présenterait des avantages certains : la continuité de la navigation serait assurée du premier coup, les désirs de la ville de Paris pourraient être satisfaits sans que ceux des régions riveraines du Rhône fussent compromis.

IV. — AVANTAGES A RÉSERVER A L'AGRICULTURE

Si l'on envisage le Rhône « agricole », c'est-à-dire l'utilisation qui peut être faite pour l'agriculture, soit de l'eau même du Rhône, soit de l'énergie hydro-électrique provenant des usines créées sur le Rhône, il ne faut pas perdre de vue la face toute nouvelle qu'a prise la question des irrigations à la suite des études poursuivies par le Ministère de l'Agriculture depuis 1908, pour l'irrigation des basses plaines de la rive droite du Rhône.

Les transports d'eau à longue distance par des canaux dérivés du Rhône, tels que ceux étudiés il y a plus d'un demi-siècle, par MM. Dumont et Chambrelant, ne sont plus justifiés au point de vue économique, depuis l'avènement de la Houille blanche. Les grands canaux agricoles qui existent, ceux de la Durance, par exemple, se transforment peu à peu en canaux industriels, d'une capacité beaucoup plus grande, utilisant intégralement les débits du cours d'eau. Les grands canaux qui se feront dans l'avenir seront des canaux industriels réalisant l'aménagement du cours d'eau le plus complet. Les riverains immédiats de ces canaux viendront y puiser l'eau qui leur est nécessaire pour leurs besoins domestiques et agricoles, mais les exigences seront forcément limitées et facilement acceptées par les exploitants des usines. Quand il s'agira d'irrigations à distance, ce n'est pas l'eau qu'il faudra transporter mais l'énergie. Dans la recherche de la solution la plus économique, la plus conforme à l'intérêt général, doivent intervenir des considérations qui fassent abstraction, s'il y a lieu, et dans ce qu'elles ont d'excessif, des prétentions qu'ont les riverains d'un cours d'eau d'en garder pour eux l'eau ou l'énergie, alors qu'ils n'en ont pas l'emploi et que d'autres, au contraire, sont obligés, vu la pauvreté de leurs ressources et l'étendue de leurs besoins, d'y avoir recours.

Pomper les eaux disponibles à proximité des lieux d'emploi à l'aide de l'énergie provenant des usines hydrauliques les moins éloignées, voilà bien évidemment, la solution économique. Par le jeu des anciens canaux, les eaux de la

Durance viennent arroser les plaines de la rive gauche du Bas-Rhône et les agriculteurs les préfèrent à celles du Rhône parce qu'elles sont plus limoneuses et plus fertilisantes. Mais les disponibilités de la Durance étant épuisées, c'est aux eaux du Bas-Rhône qu'on sera forcé de recourir pour développer l'irrigation de la Crau, de la Camargue, des plaines de la rive droite du Rhône jusqu'à Nîmes et Montpellier ; et, pour élever ces eaux ce n'est pas aux Forces hydrauliques du Rhône qu'on peut songer pour le moment ; celles du Haut-Rhône sont trop éloignées ; l'aménagement de celles du Rhône moyen et du Bas-Rhône ne doit vraisemblablement être réalisé qu'à une échéance trop incertaine et trop éloignée. C'est aux Forces hydrauliques de la Basse-Durance qui sont à la fois les plus rapprochées et les plus faciles à aménager que le Ministère de l'Agriculture, dans son projet de 1908, a été naturellement conduit à recourir.

En résumé, pour sauvegarder les intérêts agricoles et développer les irrigations, il faut, au moment des concessions d'usines hydrauliques, s'inspirer des deux principes, actuellement admis, qui ont trouvé place dans le projet de loi élaboré en 1917 : réserves d'eau en faveur des irrigations des terres voisines des usines hydrauliques à concéder (ces réserves sont en général de faible importance et facilement acceptées par les concessionnaires) : réserves d'énergie en faveur des entreprises d'hydraulique agricole, situées dans le rayon d'action des usines. Mais, appliqués aux seules usines hydrauliques du Rhône, ces principes ne sont pas suffisants pour assurer le développement des irrigations dans les plaines méridionales. C'est du côté des Forces hydrauliques de la Basse-Durance et de la réalisation des projets étudiés par le Ministère de l'Agriculture depuis dix ans, qu'il faudra chercher la solution.

V. — RÉSUMÉ

Arrivé au bout des réflexions que m'a suggérées la lecture des articles que *La Houille Blanche* a consacrés à la question de l'Aménagement du Rhône, je dois confesser que, malgré toutes les précautions qu'on pourra prendre pour ménager les transitions et respecter les situations acquises en suivant les sages méthodes qui s'inspirent de l'évolution et de l'expérience, l'orientation régionaliste dont j'ai cherché à caractériser les avantages, comportera tout de même assez d'innovations pour que les esprits timorés puissent à son sujet concevoir quelques doutes.

Je n'ai pas abordé le point de vue des possibilités législatives. Des lois spéciales permettent de tout faire et d'essayer tous les systèmes. Après les échecs répétés, subis par les réformes législatives projetés pour la houille blanche, le Rhône fournit une bonne occasion de recourir aux lois d'espèce.

Au moment où voyant poindre dans une lumineuse aurore, la fin des dures épreuves de la longue guerre, nous avons tous le sentiment que seules des réformes profondes nous permettront d'en réparer les destructions, l'occasion semble propice de ne plus écouter les timorés, de ne plus suivre les vieux sentiers hérissés de labyrinthes et pleins de fondrières.

Pour dégager les solutions conformes à l'intérêt général, on ne peut compter, manifestement, sur les seules Sociétés privées qui ne cherchent, par la force des choses, qu'à réaliser les combinaisons les plus fructueuses pour leurs intérêts particuliers. L'Etat, de son côté, avec le seul concours

des Administrations centrales dont il dispose, n'a pas, non plus, suffi à cette tâche.

Essayons donc une « solution régionaliste » qui ne porte pas atteinte aux droits imprescriptibles de l'Etat, qui l'aide seulement à en faire usage.

Qu'on ne s'effraye pas de la complication possible d'une évolution qui sera ce qu'elle sera et que j'envisage, pour ma part, comme devant comporter une très grande facilité de morcellement, en même temps qu'une cohésion très forte et très libre, de tous les morceaux.

A une époque où le monde réclame l'organisation de la « Société des Nations », nous n'avons pas le droit de reculer devant la perspective de constituer, avec un peu de temps sans doute et quelques transitions, une « Compagnie Nationale du Rhône ».

René TAVERNIER,

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en retraite.

L'ŒUVRE NATIONALE DE L'AMÉNAGEMENT DU RHÔNE PAR UNE SOCIÉTÉ D'ÉTUDES

I. — LA VOIE NAVIGABLE

EXTRAIT DES DÉLIBÉRATIONS DE LA SÉANCE
DU 18 SEPTEMBRE 1918

DU CONSEIL GÉNÉRAL DU TERRITOIRE DE BELFORT.

M. J. MAITRE, Conseiller Général, donne lecture du Rapport suivant :

Depuis de longues années, le Conseil général se préoccupe d'une question vitale pour l'Est et le Sud-Est de la France : l'aménagement de la grande voie navigable du Rhône, de la mer à Lyon et au delà vers Genève et vers Strasbourg.

« La Commission interdépartementale constituée par les Conseils généraux des départements riverains du Rhône a pris, dans sa réunion du 29 août, tenue à Marseille, une décision de principe qui mettra sans doute un terme aux discussions d'intérêts locaux et aux ambitions particularistes portant sur telle ou telle section du Rhône.

« Considérant que l'aménagement du Rhône doit être « réalisé au triple point de vue de la navigation, de l'irrigation et des forces motrices, elle pose comme principe qu'il « constitue un tout intangible qui ne peut en aucun cas être « mutilé par l'octroi de concessions à des intérêts particuliers « ou à une collectivité agissant isolément.

« Elle décide :

« D'inviter l'Etat à faire procéder d'urgence à la mise au « point d'un programme complet de l'aménagement du « Rhône au triple point de vue de la navigation, de l'irrigation et des forces motrices, ce programme devant être « réalisé par étapes intéressant à la fois dans chaque étape « et dans les diverses fractions du fleuve les diverses faces « de l'aménagement.

« De constituer entre les collectivités intéressées (départements, villes, chambres de commerce, etc.), un groupe « destiné à résoudre financièrement le problème avec « le concours de l'Etat. »

« Cette décision consacre les principes que le Conseil général du Territoire n'a cessé de défendre, notamment par son vœu émis en dernier lieu le 25 septembre 1917, vœu transmis à tous les Conseils généraux du bassin du Rhône, et auquel plusieurs conseils généraux se sont associés. L'un des membres du Conseil général était allé, il y a deux mois, défendre ces principes fondamentaux, devant les membres de la Commission interdépartementale, saisie à ce moment de projets de concessions partielles risquant de compromettre irrémédiablement l'exécution de l'œuvre nationale qui s'impose ; il s'était efforcé de leur montrer qu'en maintenant étroitement liées les diverses parties du programme, comme les sections de la voie navigable à créer, en groupant en un faisceau unique toutes les collectivités intéressées, publiques ou privées, au lieu de les laisser en conflit, on pouvait constituer une entreprise grandiose donnant satisfaction à tous les intérêts et financièrement viable avec subvention relativement faible de l'Etat, grâce à l'énorme augmentation de valeur de la force motrice.

« Le puissant groupement constitué aujourd'hui par la Commission interdépartementale va servir de noyau et de centre d'attraction pour établir la cohésion entre tous les intéressés.

« Il y a lieu pour Belfort et pour tout le bassin de la Saône, en attendant les représentants de l'Alsace, de faire remarquer d'abord que le vrai programme de navigation à envisager c'est, non pas seulement la navigabilité du Rhône, mais le réseau de grande navigation Sud-Est, dont le Rhône inférieur de Lyon à la mer est le tronc commun, et la grande voie Marseille au Rhin par la Saône et le canal du Rhône au Rhin l'artère maîtresse. Cette artère doit relier à la Méditerranée le quart de la France : en même temps qu'elle est la seule trouée ouverte par la nature vers la Suisse du nord et les Pays rhénans. L'altitude de 340 mètres du col de Val-dieu est inférieure, de plus de 100 mètres, à celle du seuil qui sépare les lacs de Genève et de Neuchâtel, et cette voie, plus courte et plus facile, à de plus pour la France l'avantage primordial de rester tout-entière sur le territoire national.

« Les régions industrielles du bassin de la Saône, le département de Saône-et-Loire par exemple, ont évidemment un intérêt beaucoup plus direct à la bonne navigabilité du Rhône de Lyon à la mer que tel département riverain, comme la Haute-Savoie ; leur place est donc marquée à la Commission interdépartementale, qui doit s'étendre à tout le bassin du Rhône et à l'Alsace. Le supplément relativement faible de charges imposées à l'œuvre commune par la mise en état du Canal du Rhône au Rhin sera beaucoup plus que couvert pour le groupement d'ensemble puisque la base d'opérations sera plus que doublée et que l'Alsace, avec ses inépuisables gisements de potasse, doit apporter au Rhône l'élément le plus important de ce trafic de descente qui lui manque complètement aujourd'hui.

« Mais l'ampleur même du programme est une raison de plus pour en sérier prudemment l'exécution, conformément aux règles si bien tracées par l'ordre du jour de la Commission.

« Il faut, avant la réalisation, des études entreprises en commun avec les agents de l'Administration, études qui ne peuvent être mieux exécutées que par la Société même appelée à en recueillir les fruits

« Il y a notamment, en dehors de la question controversée du barrage de Génissiat, une question technique générale qui se pose pour toutes les sections du Rhône et à laquelle les discussions théoriques n'ont pu donner de réponse ferme.