

CONSTRUCTION D'UN CANAL LATÉRAL A L'ALLIER

MISE A L'ÉTUDE PAR UNE

COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE

CONSTITUÉE ENTRE LES

DÉPARTEMENTS DE L'ALLIER ET DU PUY-DE-DÔME

Nous reproduisons ci-dessous le Programme d'un Groupement pour la CONSTRUCTION D'UN CANAL LATÉRAL A L'ALLIER, que M. René TAVERNIER cite en exemple, page 327, dans son Etude qui précède sur : « l'Aménagement du Rhône par le groupement des Intéressés. »

CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

Doté de plaines d'une fertilité proverbiale, entouré de massifs montagneux qui renferment les produits naturels les plus variés, habité par une population intelligente et laborieuse, le bassin de l'Allier possède tous les éléments d'une prospérité agricole et industrielle que connaissent d'autres contrées de la France mieux pourvues en moyens de transport, tandis que déshérité à ce point de vue il attend depuis trop longtemps la voie navigable qui lui fait défaut.

Le CANAL LATÉRAL A L'ALLIER, à l'étude depuis tantôt cent ans et dont l'exécution a été maintes fois réclamée par les représentants des intérêts locaux, est demeuré jusqu'alors en attente. Le moment semble venu de l'entreprendre. En effet, l'extension prise dans le pays par les fabrications de guerre et le développement industriel qui en est résulté, ont de nouveau donné l'éveil : tout le monde s'y est rendu compte qu'en vue de l'immense effort à faire pour le relèvement de la France, dans la période qui va suivre, un outillage plus complet et plus puissant est devenu indispensable et que désormais une prompt solution s'impose.

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 l'ont si bien compris qu'une COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE a été constituée spécialement dans le but de réaliser la ligne de navigation fluviale, considérée comme la base de la mise en valeur d'une contrée dont les richesses naturelles n'ont pas été exploitées jusqu'alors comme elles auraient pu et dû l'être.

En même temps et sous l'impulsion généreuse de tous ceux qui ont le sentiment du devoir national au lendemain de la guerre, le programme s'est élargi, parce qu'on a nettement senti la nécessité d'aborder d'un seul coup une vaste opération d'ensemble, comprenant en même temps que la construction de la nouvelle voie navigable :

LA RÉGULARISATION DES COURS D'EAU du bassin, la plupart torrentiels, pour améliorer leur régime par la création de réservoirs appropriés dans les hautes vallées ; L'UTILISATION DES CHUTES D'EAU qui résulteront des travaux mêmes de régularisation et qui permettront l'établissement d'usines hydro-électriques, appelées à fournir l'énergie à nombre d'industries nouvelles aussi bien qu'à la navigation fluviale elle-même ; l'exploitation des gisements de houille, des richesses minières de toute espèce, des matériaux de construction qui abondent ; l'intensification de la production agricole, par l'irrigation d'une part et de l'autre par l'emploi des forces hydrauliques, à la fabrication des engrais chimiques ; le développement simultané de la grande, et de la petite industrie, tous résultats générateurs de richesse.

La tâche est considérable sans doute, mais n'est-elle pas la condition même de l'essor auquel semble appelée la belle Région, qui va s'organiser bientôt avec Clermont-Ferrand pour centre et à laquelle un avenir prochain semble promettre une ère nouvelle de développement économique et de prospérité ?

La Commission interdépartementale, désireuse de faire appel à toutes les compétences et à toutes les bonnes volontés pour aborder sous tous les aspects l'étude d'un problème aussi complexe, a résolu d'ouvrir à cet effet, sur des bases très larges, un CONCOURS auquel pourront prendre part à la fois les techniciens, les économistes et les financiers, et d'où elle espère voir surgir, grâce au choc des idées, la solution d'ensemble la plus propre à la préparation de l'œuvre féconde qu'il s'agit d'entreprendre pour le plus grand bien et l'intérêt général du Pays.

PROGRAMME DU CONCOURS

OBJET DU CONCOURS

ART. 1^{er}. — Le Concours a 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.

Il vise notamment : 1° L'aménagement de l'Allier et de ses affluents en vue de la régularisation du régime de ces cours d'eau, la création de chutes sur leur parcours, l'utilisation des forces disponibles, l'irrigation des terres, ainsi que la construction d'une voie navigable au gabarit normal pour bateaux de 300 tonnes, — Canal latéral (ou amélioration de rivière s'il y a lieu dans certaines sections) — destinée à relier le bassin de l'Allier au réseau général de la navigation intérieure de la France. — 2° L'étude économique des ressources de la Région et des moyens de toute nature à envisager pour les mettre en valeur dans les conditions les plus favorables et les plus avantageuses. — 3° La recherche des combinaisons financières les mieux appropriées pour parvenir à la réalisation de ce programme général d'amélioration.

DIVISION DU CONCOURS EN TROIS PARTIES

ART. 2. — En raison de la diversité des questions qu'il soulève, le Concours est divisé en trois parties distinctes, savoir : partie technique ; partie économique ; partie financière.

Les concurrents pourront, à leur gré, soit traiter les trois parties dans leur ensemble, soit limiter leur étude à une ou deux de ces parties.

DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DES CONCURRENTS

ART. 3. — Il sera mis, soit immédiatement, soit dans un délai d'un ou deux mois :

I. — A la disposition de tous les concurrents (à la Préfecture du Puy-de-Dôme, à Clermont-Ferrand) : 1° un plan général à petite échelle du bassin de l'Allier, avec un profil en long de ce cours d'eau ; 2° une carte hydrographique au 1:200.000° donnant l'indication du tracé des projets dressés à diverses époques, pour l'établissement du Canal latéral à l'Allier ; 3° une étude générale des ressources de la « Région Economique » qui vient d'être créée avec Clermont-Ferrand pour centre ; 4° une étude spéciale du régime hydraulique du bassin de l'Allier, des possibilités d'emmagasinement des eaux des crues, de régularisation des cours d'eau et d'aménagement des chutes.

II. — Et en outre, à la disposition de ceux qui déclareront vouloir entreprendre l'étude technique de la voie navigable :

5° une reproduction des minutes de la carte de l'Etat-Major au 1:40.000°, avec courbes de niveau, en ce qui concerne les feuilles ou parties de feuilles pouvant intéresser la voie navigable en projet.

Ils pourront, en outre, obtenir des renseignements verbaux complémentaires sur les diverses questions relatives au Concours : A CLERMONT-FERRAND, auprès de M. GUTTON, secrétaire de la Section Economique de la 13^e Région. — A PARIS, à l'Office spécial d'Ingénieurs consultants (M. BECHMANN, Directeur-fondateur), 5, avenue de l'Opéra, 1^{er} arrondissement. Téléphone : Central 34-51. — Adresse télégraphique : Consulting-Paris.

AVANT-PROJET DE VOIE NAVIGABLE

ART. 4. — En ce qui concerne la voie navigable, les concurrents auront à produire un avant-projet donnant le tracé général au 1:10.000° et le profil en long de cette voie au 1:5.000° pour les longueurs et au 1:500° pour les hauteurs, les types principaux des ouvrages à des échelles appropriées, et l'évaluation détaillée des dépenses basée sur les prix du premier semestre de l'année 1914, supposés majorés uniformément de 50 %.

Le tracé en devra prendre son origine vers la limite sud du département du Puy-de-Dôme, aux abords de Brassac-les-Mines, passer par ou près Clermont-Ferrand, Riom, Gannat (ou Vichy) et Moulins, pour aboutir finalement au canal latéral à la Loire, en touchant Lurcy-Lévy et Sancoins, afin de réaliser en même temps le projet dressé antérieurement par l'Administration des Travaux Publics pour assurer, au moyen des eaux de l'Allier, l'alimentation du bief de partage du Canal du Berry, supposé élargi et porté dans toutes ses parties au gabarit normal pour bateaux de 300 tonnes.

Il sera prévu, d'autre part, un prolongement éventuel vers l'amont, dans le département de la Haute-Loire, tout au moins jusqu'aux abords de Brioude.

Les ouvrages de la nouvelle voie navigable seront conçus d'après les types les plus modernes. Ils devront comprendre : un mode de traction électrique des bateaux, des ports fluviaux et des raccordements avec les voies ferrées, aux points où ces installations seront jugées utiles, et un outillage approprié pour y faciliter les manutentions de toute nature.

MODALITÉS DU CONCOURS

ART. 5. — Le Concours sera ouvert à partir du 1^{er} septembre 1918 et clos le 31 décembre 1919. — Aucun projet ne sera plus admis après la date ci-dessus.

Aussitôt après la clôture du Concours, les projets seront soumis à un Jury composé de neuf membres, dont : trois Représentants des Ministères des Travaux Publics : du Commerce ; des Finances ; trois désignés par la Commission interdépartementale : trois par les Concurrents.

Le jugement portera isolément sur chacune des trois parties désignées à l'article 2 et donnera lieu à l'allocation de primes dans les conditions indiquées à l'article 6 ci-après.

Les plans et mémoires constituant les projets primés seront retenus par la Commission, qui aura le droit de les publier en tout ou en partie. Toutefois, les auteurs conserveront leur droit de propriété, à moins qu'ils ne viennent à être chargés de tout ou partie de l'exécution des travaux dans les conditions de l'article 7 subséquent ou que le rachat de ces droits pour l'ensemble ou pour partie ne soit effectué par la Commission : dans ce dernier cas, le prix serait à débattre, mais sans pouvoir être porté à une somme supérieure au montant de la ou des primes allouées.

PRIMES

ART. 6. — Pour chacune des trois parties du Concours, il pourra être distribué aux projets, qui en seront jugés dignes, trois primes de la valeur respective de : 20.000 francs pour le premier ; 10.000 francs pour le second ; 5.000 francs pour le troisième.

Si le même concurrent, ayant traité soit deux parties, soit toutes les trois, se trouve primé plusieurs fois, il recevra : 1° le montant intégral de la prime la plus élevée ; 2° la moitié du montant de la seconde, et, s'il y a lieu, de la troisième, de telle sorte que, dans le cas le plus favorable, la somme totale allouée atteindrait quarante mille francs.

En outre, les concurrents primés pour la partie technique recevront, à titre de couverture des débours occasionnés par l'établissement de leurs projets, une indemnité de : 4.000 francs avec la première prime ; 3 000 francs avec la deuxième prime ; 2.000 francs avec la troisième prime.

DROIT DE PRÉFÉRENCE POUR L'EXÉCUTION DES TRAVAUX

ART. 7. — Un droit de préférence, à conditions équivalentes, sera reconnu pour l'exécution de tout ou partie des travaux à celui des concurrents, primés pour ces travaux, qui aura présenté, avec des dispositions techniques satisfaisantes, la combinaison financière la plus propre à en assurer la réalisation. — L'exercice de ce droit impliquera de la part du bénéficiaire renonciation à toute somme représentative soit des primes décernées et de l'indemnité prévue à l'article 6, soit de la propriété des projets.

Le Président : Marcel RÉCNIER.

LES RICHESSES HYDRAULIQUES DU MAROC OCCIDENTAL

I. — EMPLOIS INDUSTRIELS POSSIBLES

LES NEIGES DU GRAND ATLAS MAROCAIN

Paradoxal décor de fond derrière les palmiers de Marrakech, les neiges qui couronnent le Grand Atlas marocain ont engendré chez les chercheurs de houille blanche beaucoup d'espérances. Nos yeux d'Européens, accoutumés à voir dans les glaciers alpestres l'inépuisable réservoir de notre plus beau fleuve de France, ont vu dans l'Atlas, avec ses sommets de 3.500 et 4.000 mètres, ni plus ni moins qu'une Alpe africaine ; et déjà d'audacieux pionniers, devant la conquête, imaginaient de riches usines et toute une vie industrielle et métallurgique jaillissant du roc dans les sauvages gorges du pays des Chleuh...

Appelé au Maroc pour reconnaître sommairement ses richesses hydrauliques, et n'ayant aucune donnée même approchée sur la pluviométrie en haute montagne, mon premier soin fut d'aller droit aux sources afin d'évaluer, autant que faire se pouvait, les réserves que constituaient pour les cours d'eau atlasiques ces champs de neige si imposants de loin. C'est dans ce but que, malgré certaines difficultés d'accès, je visitai à deux reprises (en mai, puis en juillet 1917) le massif éruptif du Toubkal (culminant 4.100 mètres) en m'attachant surtout à l'étude des taches de neige (1).

1) Le culminant du Toubkal se trouve à 60 kilomètres à vol d'oiseau au sud de Marrakech.