

ANNALES
DE LA
SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE
SCIENCES ET INDUSTRIE
DE LYON

1918-1921



LYON
SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE A. REY
4, RUE GENTIL, 4
—
1922

SÉANCE DU 28 JANVIER 1919

Présidence de M. Léon GODINOT*Président de la Société.*

Pour la première fois depuis le début des hostilités les membres de la Société d'Agriculture, Sciences et Industrie de Lyon sont réunis en séance plénière.

Pour célébrer dignement la reprise de leurs travaux il leur fallait un conférencier ; un d'entre eux a eu l'heureuse inspiration de s'adresser à M. Jean MAITRE, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, ingénieur au Corps des Mines, résidant à Morvillars (Territoire de Belfort), qui a bien voulu venir ce soir exposer devant les membres de la Société d'Agriculture, Sciences et Industrie et leurs amis, ses idées personnelles sur une question qui intéresse au plus haut point les régions Est et Sud-Est de la France, la ville de Lyon en particulier. Je lui en suis très reconnaissant et le remercie d'autant plus que cet exposé d'une méthode de réalisation de l'œuvre qui se place au premier rang de celles que nécessite notre outillage national, constituera en quelque sorte une introduction à une série de communications qui seront faites, je l'espère, à notre vieille Société, par les auteurs des différents projets dont il va nous parler.

Vous connaissez déjà, par la convocation qui vous a été adressée, la substance du sujet dont s'occupe le conférencier.

Je crois qu'il serait oiseux de vous présenter plus longuement M. MAITRE, qui n'est pas un inconnu pour la plupart d'entre nous. En l'écoutant, vous pourrez apprécier ses idées personnelles à leur juste valeur, bien mieux que je ne pourrais vous le dire.

Je donne donc immédiatement la parole à M. MAITRE pour sa conférence.

L'AMÉNAGEMENT DU RHONE

AU POINT DE VUE DE LA NAVIGATION, DES IRRIGATIONS

ET DE LA FORCE MOTRICE

Un programme de réalisation.

Le grand problème de l'aménagement du Rhône, au point de vue de la navigation comme de l'utilisation des forces motrices, commence enfin à préoccuper sérieusement l'opinion publique, et, depuis quelques mois, de réels progrès ont été accomplis en vue d'une solution complète.

Des circonstances spéciales, et notamment les projets d'utilisation immédiate d'une des sections les plus importantes du cours du fleuve (Bief de Génissiat), rendent urgente l'adoption d'un programme de réalisation.

La donnée fondamentale, qu'on ne saurait assez mettre en valeur et répéter, c'est que la question du Rhône a un caractère tout à fait exceptionnel, qu'elle est *nationale* par la nature et l'importance des intérêts en cause, et qu'elle doit rester *nationale* dans la solution qui lui sera donnée et dans la composition de l'organisme chargé de l'exécution.

Comme voie navigable, le Rhône moyen et inférieur, avec ses prolongements naturels vers Genève et vers Mulhouse, est appelé à relier économiquement à la mer et au Rhin le quart environ du territoire français. Son rayon d'action s'étendra jusqu'à Nevers et Paris, et, par les canaux de l'Est et de la Marne, jusqu'au grand bassin métallurgique de Lorraine, qui a si grand besoin de voies économiques vers la Méditerranée comme vers l'Océan.

Mais surtout, à l'inverse de *toutes* nos autres voies navigables existantes ou en projet, y compris la Seine et la Loire navigables, il constituera une grande *voie internationale de transit* apportant à notre pays un commerce qui lui échappe complètement, et au port de Marseille des marchandises qui s'acheminent aujourd'hui soit sur Rotterdam et le Rhin, soit sur Gênes et les chemins de fer italiens.

Il y a donc là une œuvre, non plus locale ou régionale, mais nationale. Il s'agit de lutter en Suisse contre l'emprise de plus en plus étroite exercée par l'Allemagne, par la voie du Rhin et des canaux qui vont prochainement le prolonger jusqu'au Léman, en offrant à notre tour à nos amis les Suisses, aux deux extrémités de leur pays, à Genève et à Bâle, une voie navigable facile vers la Méditerranée. En même temps, nous aurons pris le meilleur moyen de rattacher économiquement l'Alsace à la France, en donnant un écoulement facile à ses produits et notamment à la potasse de Cernay.

Le Rhône prend donc aujourd'hui comme voie navigable une importance qu'il n'a jamais eue.

D'autre part, l'utilisation des forces motrices hydrauliques présentera dans l'avenir pour la France bien plus d'intérêt que par le passé, à cause de nos besoins grandissants, comme aussi de la rareté et du prix croissant de la houille. La valeur locale du cheval-vapeur restera certainement supérieure d'au moins moitié aux anciens taux. Et comme en même temps les procédés techniques de production et de transport de la force électrique n'ont cessé de se perfectionner, l'utilisation des ressources hydrauliques du pays devient doublement avantageuse.

C'est ce qui doit permettre de donner enfin au grand problème de la navigation du Rhône une solution pleinement satisfaisante, à la condition expresse de le maintenir étroitement lié à l'aménagement des forces, et notamment de ne pas séparer les diverses sections du cours du Rhône, de telle sorte que le produit de l'énergie créée aux emplacements les plus favorables donne à tous les capitaux engagés leur rémunération.

Du reste, les discussions techniques approfondies auxquelles ont été soumis les divers projets, semblent avoir bien dégagé les bases fondamentales du futur aménagement.

La simple amélioration du chenal ne peut donner que des résultats insuffisants comme navigation, tout en empêchant l'utilisation des eaux d'étiage pour la force motrice et les irrigations.

Il faut forcément, à tous les seuils importants, des dérivations éclusées plus ou moins longues, avec ou sans barrages, ne prenant pour la navigation qu'une infime portion de l'eau. Et, sans doute aura-t-on avantage à réunir plusieurs dérivations en sections de canal latéral, pour diminuer le nombre des écluses et aussi pour mieux mettre en valeur les terrains traversés.

La force produite aux barrages trouvera une première et excellente utilisation sur place, pour assurer le remorquage rapide et économique sur la nouvelle voie navigable. Il faut actuellement des remorqueurs extrêmement puissants et coûteux pour remonter lentement les péniches,

alors qu'une partie insignifiante de l'eau qui s'écoule sur les flancs du convoi devrait suffire à le remorquer. Il y a là un lamentable gaspillage de force et de temps qui empêche la voie navigable de donner son rendement normal.

De même, cette force produite en surabondance le long d'une des voies ferrées les plus chargées du monde, la ligne de Lyon à Marseille, avec celle qui la double sur la rive droite, devrait aussi, logiquement, servir à la traction des trains de la Compagnie P.-L.-M.

A côté de ces deux emplois réguliers et constants de force, la plus grosse partie de beaucoup restera disponible, soit pour l'envoi dans des régions éloignées et notamment à Paris, soit pour la vente le long du parcours, où les avantages créés par la nouvelle voie doivent provoquer l'éclosion de véritables cités d'usines échelonnées tout le long des dériva-tions navigables à créer dans les sections à forte pente.

En effet, un canal navigable donne aux terrains riverains une valeur industrielle considérable, parce qu'il les dessert immédiatement de façon effective, à l'inverse d'un chemin de fer ou d'un fleuve à simple chenal navigable, auquel on ne peut accéder que de loin en loin, dans les gares. Les grandes étendues de terrains vagues qui pourront être expropriées ou achetées à bon compte en sus de l'emplacement même du canal, seront donc très avantageusement revendues comme terrains industriels de premier ordre, puisque la Compagnie concessionnaire pourra offrir à la fois aux industries nouvelles :

Des terrains plats de grande étendue ; un canal de grande navigation bordant ces terrains ; un Service de navigation rapide et très économique desservant la future usine ; la force motrice à bon marché.

Le tout à proximité d'une grande voie ferrée, à laquelle il sera facile de raccorder les lots les plus intéressants, dans une vallée peuplée, déjà riche et qui le deviendra bien plus encore par les irrigations, où par conséquent on attirera sans peine et à bon marché la main d'œuvre nécessaire.

C'est là un ensemble de conditions favorables qu'on ne peut trouver nulle part ailleurs, et qui assure le placement rapide et avantageux des terrains comme de la force.

La Compagnie nouvelle se trouvera donc à ce point de vue dans de tout autres conditions que les entreprises hydro-électriques installées dans les vallées reculées des Alpes, obligées d'exporter à grands frais et par intermédiaires leur force au loin, et aussi que les Sociétés comme celle de Jonage qui n'ont pu placer leur force que lentement et péniblement parce qu'il s'agissait de supplanter la vapeur dans des usines déjà outillées.

Enfin, l'énergie produite aura un emploi très profitable au bien public et à la Compagnie elle-même, dans l'œuvre capitale depuis longtemps en suspens et qui doit obligatoirement être la rançon de la concession : la création et l'alimentation des têtes d'eau nécessaires pour l'irrigation de la vallée du Rhône et des plaines du Midi.

Jusqu'ici, dans cette question, on a été sans cesse ballotté d'un écueil à l'autre. On a vite reconnu qu'un canal général d'irrigation, desservant à la fois la partie supérieure de la vallée et la grande plaine méditerranéenne, coûterait des sommes énormes et hors de proportion avec les résultats immédiats, à cause de la grosse section à lui donner et surtout des grands aqueducs ou siphons nécessaires pour la traversée des affluents.

Il faut donc diviser le champ d'action, se borner jusqu'à la Durance à des canaux de dimensions restreintes, où à des têtes d'eau n'ayant chacune à arroser que la section comprise d'un affluent à l'autre, ces travaux n'étant du reste exécutés que peu à peu et dans l'ordre des besoins. Pour la région du bas Rhône, deux ou plusieurs grands réservoirs de tête d'eau seront installés de suite sur les dernières pentes des Alpes de Provence et des Cévennes, à l'altitude voulue pour desservir la zone intéressante; ils recevront leur eau par pompage de la Durance ou du Rhône.

Mais l'Etat doit pouvoir distribuer moyennant très faibles redevances cette eau qui fertilisera des centaines de milliers d'hectares. Il faut pour cela que les frais de refoulement de l'eau lui soient comptés à très bas prix. La future Compagnie du Rhône se trouvera à ce point de vue dans des conditions exceptionnellement favorables, car en donnant de grandes dimensions aux réservoirs (par barrage d'un vallon quelconque), elle n'aura qu'à employer au remplissage une partie des forces inutilisées la nuit ou en temps de crues. Elle pourra ainsi réaliser une recette nette encore importante tout en facturant à l'Etat le mètre cube ou le kilowatt-heure à un prix extrêmement réduit (2 cent. le Kw-H par exemple ¹) qui

¹ Un mètre cube d'eau remonte à 50 ou 60 mètres, soit 100 mètres avec les résistances, absorbe 100.000 kilogrammètres, correspondant à 2 m. c. 700 pour 1 cheval-heure, facturé 1,5 centime, soit 55 centimes par mètre cube. L'indemnité due pour force hydraulique perdue représentera 3 centimes pour les dérivations supérieures (presque sans refoulement) et 0 cent. 02 pour les prises d'eau alimentant les réservoirs de la plaine. Soit en tout 0 cent. 6 au maximum, pour *prix du mètre cube d'eau amené à l'Etat dans ses réservoirs*, prix très bas qui permettra une large diffusion des eaux d'arrosage. En supposant que les frais de distribution portent ce prix à 1 centime, la dépense journalière serait de 4 fr. 30 par jour pour un débit de 5 litres par seconde, formant l'équivalent d'une grosse source, soit 30 francs pour un arrosage de 8 jours, suffisant pour rafraîchir très largement les terres.

permettra de transformer toute cette région. Car, sous le soleil du Midi, l'eau change les terrains en apparence les plus stériles en greniers d'abondance. Et du même coup on supprimera les migrations de troupeaux et la dégradation des hautes régions des Alpes et des Cévennes.

Cette grosse question des irrigations est donc encore une de celles qu'on doit laisser étroitement liées aux autres si l'on veut enfin la résoudre.

Le programme ainsi tracé offre l'avantage capital de pouvoir être exécuté peu à peu, en commençant par les parties les plus nécessaires, qui donneront de suite le maximum de recettes ou d'avantages, les autres venant s'y ajouter au fur et à mesure du placement de la force.

* * *

En résumé, les cinq points de vue essentiels : Création de la voie navigable, exploitation, forces motrices, mise en valeur des terrains, création des têtes d'eau d'irrigation, qui si longtemps se sont opposés les uns aux autres pour empêcher toute satisfaction donnée à l'un d'entre eux, doivent tout au contraire n'être envisagés que solidairement. Chacun de ces éléments doit apporter à l'entreprise nationale, en même temps que des charges, une source spéciale de recettes. C'est la réunion et la variété de ces sources de recettes qui doit en régulariser le total et assurera la rémunération des dépenses, si considérables qu'elles soient. Les moins productives seront évidemment la création des voies navigables et surtout celle des canaux de tête et réservoirs pour l'irrigation. C'est pourquoi elles ne peuvent être séparées des autres ; elles seront la charge compensatrice de la concession et formeront la grosse part de l'Etat dans les bénéfices.

L'aménagement du Rhône inférieur et de ses prolongements est une œuvre nationale par l'importance et la variété des intérêts en jeu, par l'énormité des avantages qu'en retirera le pays. La Compagnie du Rhône doit donc rester nationale comme composition du capital et comme administration ; aucune Société privée, aucune collectivité, si importante qu'elle soit, ne doit y avoir de monopole.

Il faut faire le bloc et l'union de tous les groupements et de tous les intérêts même de ceux qui semblent au premier abord contradictoires. C'est bien d'ailleurs sur ce terrain qu'on commence aujourd'hui à se placer, comme le prouve le vœu tout récent émis à Lyon par la Commission d'études du Haut-Rhône, ainsi que les deux vœux identiques du Conseil général et de la Chambre de Commerce de Belfort, transmis aux autres Assemblées régionales. L'initiative et le rôle principal en reviennent tout naturellement aux Chambres de Commerce, à commencer par

celles de Lyon, Marseille, Chalon-sur-Saône, en allant jusqu'à Paris et Nancy. Les Conseils généraux du Sud-Est de la France apporteront également un large concours. De même les grandes villes de Lyon et Marseille, dont l'initiative s'est déjà hardiment manifestée dans des questions connexes.

La Ville de Paris a grand besoin de force motrice et sollicitait dans ce but la concession du bief de Génissiat, qui doit à lui seul donner 250.000 à 300.000 chevaux. Ce morcellement décapiterait l'œuvre d'ensemble, et en compromettrait grandement la réalisation, en détournant la plus grosse source de recettes immédiates. Il est du reste très important, aussi bien pour la navigation que pour la réglementation des débits à l'aval, que les écluses et le bassin de Génissiat restent soumis à la même administration que l'ensemble du Rhône. Il serait souverainement injuste de priver la région du Rhône des avantages qu'elle tient de la nature en exportant à Paris toute cette force sans compensation.

Il appartient aux représentants de toute la région de réclamer le maintien d'une politique nationale. La Ville de Paris doit avoir sa très large place dans la nouvelle Compagnie, qui lui cédera volontiers, dans des conditions exceptionnelles, toute la force demandée, mais les dépenses et les recettes doivent être mises en commun avec les autres intéressés.

Après ces grandes collectivités, viennent les entreprises qui sembleraient avoir des intérêts opposés, mais qu'il faut au contraire associer à l'œuvre commune pour les avantages qu'elles en retireront par ailleurs : la Compagnie P.-L.-M. et les Compagnies de navigation.

La Compagnie P.-L.-M. verra d'abord avec regret lui échapper les transports de matières lourdes et encombrantes qui emprunteront la voie navigable. Mais cette perte sera compensée bien au delà, comme le long du Rhin, par l'essor général donné à l'industrie et par la création de toute une série d'usines nouvelles le long du canal, en y ajoutant ici le développement agricole dû à l'irrigation. Les transports nouveaux que la Compagnie P.-L.-M. aura de ce chef, sur voyageurs et sur marchandises chères lui rapporteront beaucoup plus que ceux des matières premières, pour lesquelles on lui réclame sans cesse des abaissements de tarifs, jusqu'aux limites de ses prix de revient.

En outre, elle fera l'économie des gros travaux qui s'imposeraient à elle à bref délai sur la ligne si chargée de Lyon à Marseille; quadruplement des voies et électrification. La *Compagnie du Rhône* lui cédera dans des conditions spécialement avantageuses, et juste dans la mesure de ses besoins la force électrique produite sur place aux barrages échelonnés le long du parcours. Elle n'aura donc plus besoin de se lancer, comme la

celles de Lyon, Marseille, Chalon-sur-Saône, en allant jusqu'à Paris et Nancy. Les Conseils généraux du Sud-Est de la France apporteront également un large concours. De même les grandes villes de Lyon et Marseille, dont l'initiative s'est déjà hardiment manifestée dans des questions connexes.

La Ville de Paris a grand besoin de force motrice et sollicitait dans ce but la concession du bief de Génissiat, qui doit à lui seul donner 250.000 à 300.000 chevaux. Ce morcellement décapiterait l'œuvre d'ensemble, et en compromettrait grandement la réalisation, en détournant la plus grosse source de recettes immédiates. Il est du reste très important, aussi bien pour la navigation que pour la réglementation des débits à l'aval, que les écluses et le bassin de Génissiat restent soumis à la même administration que l'ensemble du Rhône. Il serait souverainement injuste de priver la région du Rhône des avantages qu'elle tient de la nature en exportant à Paris toute cette force sans compensation.

Il appartient aux représentants de toute la région de réclamer le maintien d'une politique nationale. La Ville de Paris doit avoir sa très large place dans la nouvelle Compagnie, qui lui cédera volontiers, dans des conditions exceptionnelles, toute la force demandée, mais les dépenses et les recettes doivent être mises en commun avec les autres intéressés.

Après ces grandes collectivités, viennent les entreprises qui semblent avoir des intérêts opposés, mais qu'il faut au contraire associer à l'œuvre commune pour les avantages qu'elles en retireront par ailleurs : la Compagnie P.-L.-M. et les Compagnies de navigation.

La Compagnie P.-L.-M. verra d'abord avec regret lui échapper les transports de matières lourdes et encombrantes qui emprunteront la voie navigable. Mais cette perte sera compensée bien au delà, comme le long du Rhin, par l'essor général donné à l'industrie et par la création de toute une série d'usines nouvelles le long du canal, en y ajoutant ici le développement agricole dû à l'irrigation. Les transports nouveaux que la Compagnie P.-L.-M. aura de ce chef, sur voyageurs et sur marchandises chères lui rapporteront beaucoup plus que ceux des matières premières, pour lesquelles on lui réclame sans cesse des abaissements de tarifs, jusqu'aux limites de ses prix de revient.

En outre, elle fera l'économie des gros travaux qui s'imposeraient à elle à bref délai sur la ligne si chargée de Lyon à Marseille; quadruplement des voies et électrification. La *Compagnie du Rhône* lui cédera dans des conditions spécialement avantageuses, et juste dans la mesure de ses besoins la force électrique produite sur place aux barrages échelonnés le long du parcours. Elle n'aura donc plus besoin de se lancer, comme la

Compagnie du Midi, dans un vaste programme de production et de distribution de forces restant partiellement sans emploi.

Il n'est pas douteux, d'après la largeur de vues des dirigeants de la Compagnie P.-L.-M., qu'elle ne soit la première à prendre sa part de l'œuvre d'intérêt général.

De même pour les deux Compagnies qui exploitent actuellement, dans des conditions si difficiles et si irrégulières, la navigation du Rhône. La Compagnie nationale pourra leur compenser largement le sacrifice de leurs services actuels en leur faisant une grande part dans l'exploitation intensive du nouveau canal sur les biefs navigables du fleuve. Et le développement énorme apporté à la navigation de l'Est de la France, par la jonction permanente et facile avec la mer, de la Saône et des canaux du Centre, de Bourgogne, de la Marne et de l'Est, couvrira dix fois le déficit des 300.000 tonnes actuellement remorquées sur le Rhône.

En dehors des grandes collectivités et des Compagnies de transport concurrentes, une place absolument à part doit être faite aux précurseurs, MM. Blondel, Mühl et la Société qu'ils allaient constituer pour prendre l'initiative du travail. Ce sont leurs études sur le bief de Génissiat qui ont fait entrer la question dans la voie d'une réalisation complète et logique, et ils étaient disposés, en dernier lieu, à en assumer tous les risques. Ils ont donc droit à un véritable et large dédommagement pour prix de ces longues études, auxquelles la nouvelle Compagnie devra son existence. Elle pourra du reste utiliser de suite les cadres techniques et l'organisation financière que ses précurseurs avaient préparés.

Parmi les autres Sociétés privées dont le concours est à solliciter en première ligne, figurent les grandes entreprises distribuant actuellement l'électricité : Loire et Centre, Energie électrique du Littoral méditerranéen, Force et Lumière, etc..., avec lesquelles une entente préalable s'impose, tant pour la répartition de la clientèle, que pour la mise en commun et l'utilisation rationnelle des réserves de force surabondantes, tantôt sur un point, tantôt sur un autre.

Les grandes Sociétés de constructions électriques, Thomson-Houston, Compagnie Générale, Creusot, Société Alsacienne, etc., sont appelées à faire d'énormes fournitures de matériel à la Compagnie elle-même, comme aux nouvelles industries qui viendront s'établir. Elles doivent figurer parmi les gros intéressés de la nouvelle Compagnie.

Enfin, on fera appel à toutes les grosses affaires industrielles qui bénéficieront pour leur trafic des facilités offertes par le canal ; elles s'inscriront pour de larges parts dans le capital initial : Houillères et grandes Sociétés métallurgiques de la Loire, Usines du Creusot, grandes Industries lyonnaises, Compagnie de Saint-Gobain, Ciments du Teil, Huileries

et Savonneries de Marseille, Tuileries de Bourgogne, Usines métallurgiques de Lorraine, etc., sans oublier les grandes Compagnies de navigation maritime auxquelles la nouvelle voie apportera un gros supplément de trafic.

L'Etat provoquerait un afflux considérable de capitaux pour la souscription en exemptant pour une bonne part de l'impôt sur les bénéfices de guerre ce placement peut être aléatoire mais si utile à l'intérêt commun.

Afin d'attirer et de reconnaître ces concours, les actionnaires qui auront couru les risques du début auraient droit à une bonification spéciale sur les fournitures de force électrique, 10 0/0 par exemple en dessous des prix payés par un abonné ordinaire placé dans les mêmes conditions, jusqu'à concurrence de un cheval-an par 1.000 francs souscrits, mais sans que la Compagnie puisse être tenue de faire une ligne spéciale. La réduction serait double pour les collectivités désintéressées, Chambres de Commerce, Municipalités. Elle serait réduite de moitié pour les souscripteurs des émissions ultérieures. Par contre, elle serait portée à 50 0/0 pour la Compagnie P.-L.-M., qui prendrait une force considérable de nuit comme de jour, et, jusqu'à concurrence d'un certain chiffre, à 67 0/0 pour la Ville de Paris, qui aurait à sa charge les frais et la déperdition du transport à longue distance.

**

Les premiers jalons sont déjà posés pour la constitution de ce grand groupement national. L'*Office des Transports du Sud-Est* réunit toutes les Chambres de Commerce de la région, qui doivent être saisies du vœu de la Chambre de Belfort, de même que les Conseils généraux. Plusieurs des grandes Sociétés énumérées ci-dessus ont fait un accueil très encourageant aux premières ouvertures. Enfin, et surtout, tout fait espérer que le Ministère des Travaux publics, comme le Parlement, verront d'un œil très favorable la constitution d'une grande *Compagnie Nationale*, groupant toutes les collectivités intéressées, et mettant fin ainsi à toutes compétitions, avec avantages de toute nature pour l'Etat (Navigation, Energie Electrique, Irrigations et Participation aux bénéfices).

Un point délicat, au point de vue juridique, sera la forme à donner aux participations des grandes collectivités : Chambres de Commerce, Départements, Municipalités, pour qu'elles deviennent, en fait, de véritables associées et actionnaires de la Compagnie.

Il ne semble pas, en tout cas, que les représentants de l'Etat doivent prendre place au Conseil d'administration. Dans un de ses récents dis-

cours, aux applaudissements de la Chambre, le ministre, M. Loucheur, se déclarait très disposé à pousser jusque là l'association d'intérêts entre l'Etat et les Actionnaires pour l'exploitation des grandes concessions. Elle existe à la Compagnie de Suez au profit du gouvernement anglais. Mais ici, les travaux et les tarifs seront obligatoirement soumis, comme pour les chemins de fer, à un contrôle permanent de l'Etat, gardien des intérêts de l'Agriculture, du Commerce et de la Navigation. Il paraît difficile que les représentants de l'Etat se prononcent librement, en Conseil d'administration, sur les mesures qu'ils auront à examiner comme contrôleurs. Mais il sera facile d'assurer, par des conférences fréquentes de leurs délégués, le contact permanent entre le Conseil d'administration et le Comité de contrôle avec adjonction des représentants autorisés de l'Agriculture et de la Batellerie.

La Compagnie pourrait être constituée financièrement dans les conditions suivantes :

Un capital relativement modéré d'actions de capital privilégiées, à souscrire par les industries intéressées et par les particuliers, et à appeler par quarts au fur et à mesure des travaux.

Un capital à peu près égal d'actions de second rang, à souscrire par les grandes collectivités et l'Etat, dans la proportion de l'intérêt qu'ils ont à l'exécution du projet, capital pouvant être remplacé par toute autre forme de subvention si la création de ces actions se heurte à des impossibilités juridiques.

Enfin, des obligations avec intérêts à la charge de l'Etat pour 1/3 ou 2 0/0 (comme pour les emprunts des chemins de fer départementaux) et garantis par lui pour le surplus.

Sans prétendre donner aucune estimation ferme de dépenses, on peut établir la viabilité de l'entreprise en faisant une large part aux imprévus.

LE BUDGET DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION PEUT COMPORTER
LES PRÉVISIONS SUIVANTES :

| | Millions |
|--|----------|
| <i>Bief de Génissiat</i> (sans la conduite électrique) fr. | 200 |
| Les résultats tout récents des sondages du barrage du Fier donnent raison aux prévisions optimistes. | |
| <i>De Génissiat à Lyon</i> , projet Armand : 170 millions avant la guerre. | |
| Barrages avec dérivations, en y ajoutant l'aménagement du lac du Bourget comme réservoir des eaux des crues. — Exécution partielle | 250 |
| <i>A reporter</i> | 450 |

Report. 450

De Lyon à la Mer. — Régime mixte avec barrages et dériva-
tions dans les parties à forte pente et biefs navigables dans les
intervalles.

A exécuter successivement dans l'ordre des nécessités. — Le
projet Mühl comportant aménagement complet avec vingt-huit
barrages, estimait les dépenses à 450 millions avant la guerre. —

Exécution partielle 600

Saône et Canal du Rhône au Rhin. 80

Contributions éventuelles pour grandes voies de navigations
affluentes. 100

Conduites Electriques à courtes distances (Paris non compris). 80

Usines Electrométallurgiques et Electrochimiques pour l'em-
ploi des excédents de force 70

Têtes d'eau d'irrigations avec canaux et conduite d'aménée
(partie de la dépense). 50

Total général fr. 1.430

chiffre qu'on peut porter à 1.600 millions pour tenir compte de l'imprévu,
des frais de constitution, du fonds de roulement nécessaire et des intérêts
intercalaires jusqu'à mise en recettes des premiers ouvrages.

L'importance de ce chiffre n'a rien qui doive effrayer s'il s'agit d'une
dépense portant en elle-même sa rémunération. Un programme de travaux
publics de 1.500 millions rapportant 100 millions est infiniment plus
modeste qu'un programme de 200 millions à sacrifier sans retour. L'un
est un placement, l'autre une dépense.

A 7 ⁰/₁₀ pour intérêts et amortissement (déduction faite des 100 mil-
lions de contributions éventuelles après bénéfices), il faudrait 105 mil-
lions de recettes nettes, dont 21 millions subvention de l'Etat.

Or, on peut espérer obtenir et utiliser, en eaux moyennes :

A Génissial (barrage) 250.000 chevaux.

De Génissial à Lyon 200.000 —

De Lyon à la mer 300.000 —

Total 750.000 —

Ce qui représente : 4.848.000.000 kilowattheures.

Cela, en n'aménageant au début que les chutes principales (60 mètres
en tout, sur 164 mètres de pente de Lyon à Arles, pour 500 mètres cubes
de débit moyen), chiffre pouvant être rapidement doublé et même triplé
par intermittences.

Le prix de vente minimum du cheval-an, pour le jour seulement, ne

descendra sans doute plus au-dessous de 160 francs, correspondant à peu près au prix de 30 francs pour la tonne de houille.

A dix heures de travail pendant trois cents jours, le cheval-an normal représente 2.200 kilowattheures, le cheval-an permanent 6.440 et, sans les jours fériés, 5.300 kilowattheures.

Le prix de 160 francs par an pour le cheval industriel ordinaire de jour donne approximativement 7,2 centimes pour le kilowattheure, soit 5,4 centimes net au départ (25 % de déchet et frais).

Prenons ce minimum comme moyenne pour la force régulière de jour et, pour tenir compte des réductions aux sociétaires, abaissons-le à 5 centimes,

Admettons qu'on ne place, à brève échéance, dans ces conditions, que 200.000 chevaux. On aura donc :

1° Emplois divers (éclairage, force motrice) 200.000 chevaux à 110 francs = 22 millions de francs, pour 440 millions de kilowattheures.

Auxquels s'ajouteront :

2° 200.000 chevaux à la Ville de Paris, les premiers 100.000 chevaux permanents de jour et de nuit comptés à 33 % du prix normal de jour, soit actuellement 1,8 centime le kilowattheure ou 116 francs le cheval-an, le surplus compté au même prix les jours fériés et la nuit après les heures de pointe et à 50 % le reste du temps.

Chevaux permanents 3.100 kilowattheures à 2,7, plus 3.340 à 1,8, soit 143 fr. 80.

Chevaux ordinaires de jour (dix heures), 2.200 kilowattheures à 2,7, soit 59 fr. 40.

| | | |
|---------------------------------|---|---------------------|
| 100.000 HP permanents à 116 fr. | = | 11.600.000 francs |
| 20.000 — — — à 143 80 | = | 2.876.000 — |
| 80.000 — de jour à 59 40 | = | 4.760.000 — |
| Soit un total de | | <u>19.236.000 —</u> |

Pour 938.000.000 kilowattheures.

En contre-partie de ces avantages exceptionnels, la Ville de Paris aurait à souscrire pour un chiffre correspondant au capital-actions de second rang. Elle réaliserait encore une grosse économie sur la mise de fonds et les risques de l'opération qu'elle projetait à elle seule.

3° 150.000 chevaux à la Compagnie P.-L.-M., chevaux permanents, jours fériés compris, à 50 % du prix normal ou 2,7 centimes, soit 174 francs l'un.

Soit 26.082.000 francs pour 966.000.000 kilowattheures.

4° Refoulement des eaux d'irrigation : 100.000.000 kilowattheures de nuit à 2 centimes, soit pour 2.000.000 de francs.

5° Recettes nettes de la navigation : $\frac{1}{2}$ de 15 millions, savoir 2 millions de tonnes à 5 francs sur le Rhône Inférieur, 5 millions de recettes brutes sur les autres sections, soit un total de : 7.500.000 francs pour 50.000.000 kilowattheures.

* * *

Dans ces évaluations, il n'a pas été tenu compte du rendement des transformations de la force hydraulique en courant électrique approprié aux divers emplois considérés, car ces rendements varient entre de larges limites, et nous reviendrons sur cette question très complexe; il n'a pas été tenu compte non plus des frais généraux. Mais pour ces deux facteurs il nous paraît suffisant de majorer de 20 % les prix de revient ce qui met le prix fort du cheval de jour net à 200 francs, chiffre encore très modéré pour l'après-guerre, autant du moins qu'on peut le présumer.

Les emplois ci-dessus laissent disponibles 2.300.000.000 kilowattheures, pour lesquels les emplois électro-métallurgiques et chimiques les moins rémunérateurs donneront facilement 1 centime de rendement net par kilowattheure, soit 23.000.000 francs, qui dépassent de 16 millions la somme nécessaire pour amortir et rémunérer le capital entier, et permettraient, à la rigueur, de réduire encore le modeste concours de l'Etat.

Or, lorsque tout le capital aura été dépensé, au fur et à mesure des besoins nouveaux, c'est que le nombre de chevaux installés et utilisés plus avantageusement sera beaucoup plus considérable.

Et il en reste encore à noter, comme bénéfice supplémentaire : les gros bonis à réaliser sur la revente des terrains mis en valeur en tant qu'emplacements industriels; les ventes de courants électriques faites à des prix beaucoup plus rémunérateurs pour éclairage ou petits moteurs; l'excédent de marge sur tarifs de transport, etc.

Les prix consentis à la Ville de Paris et à la Compagnie P.-L.-M. seraient révisés tous les cinq ou dix ans, parallèlement aux variations du prix fait aux clients ordinaires.

Conclusion. — L'aménagement complet du Rhône et de ses prolongements naturels vers la Suisse et le Rhin pour satisfaire aux besoins de la navigation, de l'industrie et des irrigations, est une œuvre nationale de première importance, dont toutes les parties sont solidaires et qui doit être confiée à une Compagnie nationale, réunissant dans un commun effort patriotique, toutes les Collectivités intéressées.

L'œuvre est viable et même avantageuse financièrement avec concours restreint et probablement temporaire de l'Etat, compensé pour lui par des avantages de tout genre et par une large participation aux bénéfices.

Il est urgent de constituer au plus tôt un premier groupement représentant les principaux intéressés, pour demander la concession et mettre fin aux compétitions particulières.

Autre mode d'évaluation des recettes en tenant compte des minima d'étiage.

On peut serrer de plus près la réalité dans les prévisions d'emploi de la force en faisant, suivant les destinations, la distinction entre les forces d'étiage et les forces variables non garanties, et en tenant compte du déchet variable suivant les cas, au lieu d'envisager des moyennes globales.

A 7 0/0 pour intérêts et amortissement, déduction faite des 100 millions de contributions éventuelles après bénéfices, il faudrait 105 millions de recettes nettes, plus 15 millions pour frais généraux et entretien.

La subvention de l'Etat irait jusqu'à 30 millions si l'on y comprend le capital-actions, mais elle serait réduite au quart au début.

On peut espérer obtenir et utiliser, en eaux moyennes :

| | |
|------------------------------|------------------------|
| A Génissiat. | 250.000 chevaux |
| De Génissiat à Lyon. | 200.000 — |
| De Lyon à la mer. | 300.000 — |
| Total | <u>750.000</u> chevaux |

ou 700.000 après transformation électrique, dont comme minimum d'étiage : 260.000 — 240.000 après transformation électrique.

Cela en n'aménageant au début que les chutes principales : 60 mètres en tout sur 164 mètres de pente entre Lyon et Arles, pour 500 mètres cubes de débit moyen. Le chiffre pourrait être plus tard grandement augmenté par intermittences.

Le prix de vente minimum du cheval-an garanti constant, pour la journée de dix heures, ne descendra sans doute plus au-dessous de 160 francs, correspondant au prix de 30 francs pour la tonne de houille. — A dix heures de travail pendant trois cents jours, le cheval-an normal représente 2.200 kilowattheures, le cheval-an permanent de jour et de nuit, 6.440 kilowattheures, soit 4.508 millions de kilowattheures pour les 700.000 chevaux aménagés.

Le prix de 160 francs pour le cheval ordinaire de jour donne 7 cent. 2 pour le kilowattheure de jour garanti constant. Pour le calcul du produit moyen, on peut ramener ce chiffre à 6 cent. 8 pour tenir compte des réductions aux associés, soit 150 francs par cheval-an.

Le minimum d'étiage de 260.000 chevaux hydrauliques, ou 240.000 après transformation électrique, peut être réparti en trois parts :

60.000 pour la Ville de Paris;
 60.000 pour la Compagnie P.-L.-M. ;
 120.000 pour l'industrie et pour le service du canal.

La Ville de Paris aura à emmener sa force à 600 kilomètres, d'où frais et déchet motivant une réduction des prix à 3 centimes pour le kilowatt-heure de jour garanti et 1 cent. 2 pendant les dix heures de nuit (de 20 heures à 6 heures du matin) et les jours fériés, pour les 60.000 premiers chevaux permanents.

Soit par cheval :

| CONSOMMATIONS | Milliers de francs | Milliers de kwh. |
|--|-----------------------|---------------------|
| 3.100 kilowatth. à 3 cent. pris aux bornes, 93 fr. | | |
| 3.340 kilowatth. à 1 cent. 2 pris aux bornes, 40 — | | |
| Total : 60.000 chevaux permanents à 133 — | 7.980 | 386.400 |
| Elle pourra prendre, en outre, sur les forces irrégulières de jour, non garanties, une moyenne de 100.000 chevaux à 2 cent. 5 le kilowattheure . . . | 7.750 | 310.000 |
| Et de nuit, pour travaux intermittents, tels que élévation d'eau de Seine, etc., à 1 cent. 5 | 1.500 | 100.000 |
| Totaux (francs et kilowattheures) . . . | <u>17.230</u> | <u>796.400</u> |

La Compagnie P.-L.-M. devra payer plus cher que la Ville de Paris, car elle pourra employer la majeure partie de la force à courte distance. L'énergie serait comptée comme suit, prise aux bornes :

Par cheval permanent garanti 3.100 kwh. à 4 centimes. . . 124 }
 » » » 3.340 kwh. à 1 cent. 5 . . . 50 } 174

On peut supposer les mêmes consommations de force que pour la Ville de Paris. On aura alors .

| CONSOMMATIONS | Milliers de francs | Milliers de kwh. |
|--|-----------------------|---------------------|
| 60.000 chevaux permanents garantis à 174 . . . | 10.440 | 386.400 |
| 100.000 chevaux en moyenne, non garantis, à 3 centimes le kilowattheure. | 9.300 | 310.000 |
| Plus pour la nuit, à 1 cent. 5. | 1.500 | 100.000 |
| Totaux (francs et kilowattheures) . . . | <u>21.240</u> | <u>796.400</u> |

La Compagnie P.-L.-M. comme la Ville de Paris auront, bien entendu, à s'adresser aux Centrales thermiques pour remplacer, en temps de basses eaux, la force électrique qui manquera sur quantités non garanties.

Cette moyenne d'environ 150.000 chevaux correspond à plus de moitié de la dépense de force du réseau. Il est intéressant de noter, en regard du chiffre de 21 millions, celui des achats de combustibles, qui ont été, pour 1917, de 190 millions et, en année normale, de 50 millions. Les rédu-

tions de prix prévues sont donc très larges. D'autre part, il n'y aura pas, de longtemps, intérêt à faire la grosse dépense de l'électrification pour les petites lignes qui usent peu de charbon.

Sur les 120.000 chevaux d'étiage qui resteront disponibles pendant le jour, une fois l'aménagement complètement effectué, 10.000 sont à réserver pour le service du canal (halage, éclusage, draguage et criblage des graviers). L'exploitation du canal pourra donner 15 millions de recettes brutes, savoir : 2 à 3 millions de tonnes à 4 ou 5 francs sur le Rhône inférieur, 5 millions de recettes sur les autres sections. Avec un coefficient d'exploitation de 50 à 60 0/0, il reste net . . . 6.000 p. 50.000

Les 110.000 chevaux livrés graduellement à l'industrie donneront, après transport, 95.000 chevaux nets, à 6 cent. 8 le kilowattheure, ou 150 francs le cheval 14.250 p. 242.000

Le refoulement des eaux d'irrigation la nuit ou en temps de crue donnera, à 2 centimes le kilowattheure, pompage compris. 2.000 p. 100.000

Restent disponibles comme forces irrégulières de jour, ou forces de nuit : 2.524.000.000 kilowattheures.

Le placement en sera plus lent, mais vu le prix très réduit, lorsqu'on aura exécuté tout l'aménagement, on pourra écouler en moyenne 200.000 chevaux de jour non garantis, à 5 centimes le kilowattheure, ou 110 francs pour 2.500 kilowatth., déchets compris . 22.000 p. 500.000

100.000 chevaux de nuit, pour fabrications spéciales, à 2 cent. 5, ou 55 francs. 5.500 p. 250.000 5.500 p. 250.000

En comptant à 1 cent. 2 les kilowattheures restant sans emploi, pour des usines installées en pleine vallée du Rhône et sur le chemin de fer, exploitées soit directement, soit par Sociétés filiales, on pourra aborder avec profit n'importe quelle fabrication électrochimique ou électrométallurgique, même avec le surcroît de frais dû aux intermittences.

Soit comme produit, à 1 cent. 2 avec 20 0/0 de pertes 17.030

Ce qui donne comme récapitulation générale :

| EMPLOIS DE L'ÉNERGIE | Milliers de francs | Milliers de kwh. |
|---|--------------------|------------------|
| Ville de Paris. | 17.730 | 796.400 |
| Compagnie P.-L.-M. | 21.240 | 796.400 |
| Exploitation du canal | 6.000 | 50.000 |
| Force de jour garantie | 14.250 | 242.000 |
| Force de jour non garantie | 22.000 | 500.000 |
| Force de nuit | 5.500 | 250.000 |
| Fabrications électrochimiques | 17.030 | 1.774.000 |
| Pompage pour irrigations | 2.000 | 100.000 |
| Totaux récapitulatifs | <u>105.750</u> | <u>4.508.800</u> |

Soit, comme produit, presque la somme nécessaire pour rémunérer et amortir le capital entier; la subvention de l'Etat comblerait et au delà le déficit.

D'après ces nouvelles prévisions, les chiffres portés à l'article 5 du projet de statuts pour la force cédée à la Ville de Paris, seraient à modifier, (réduction d'environ 60 0/0 sur 60.000 chevaux permanents).

La Compagnie concessionnaire se bornerait, au début, à l'exécution du barrage de Génissiat et de deux (ou trois) autres choisis comme types d'expériences. Elle pourrait, en cas de résultats défavorables, renoncer à la concession contre remboursement des dépenses approuvées.

RAPPORT

PRÉSENTE AU CONSEIL GÉNÉRAL DU TERRITOIRE DE BELFORT

I. — La voie navigable.

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 parti- « culiers 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 groupement destiné à résoudre finan- « cièrement 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 Valdieu 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, a 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 inépu-

sables 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 : c'est le choix du meilleur mode d'aménagement de chaque section, soit par dérivation libre et long canal mixte, utilisant à peu près toute la hauteur de la chute, mais pour un débit constant, relativement faible, comme à Jonage, soit par barrage avec très courte dérivation éclusée et large canal de fuite indépendant pour utiliser toute l'eau sur une moindre hauteur de chute, soit enfin par solution mixte : barrage avec usine de tête suivie d'une longue dérivation.

« Une expérience complète, entreprise sur une ou deux sections types du Haut-Rhône, semble indiquée pour fixer définitivement suivant les cas le choix entre les trois systèmes. Elle fournira de même les données pratiques fondamentales sur le coût et le mode d'établissement des ouvrages, le prix de revient et le placement de la force motrice, les débits variables du fleuve, l'importance des apports de graviers et le moyen de les utiliser au moins partiellement.

« L'exécution de ces ouvrages d'essai, allant de pair avec les études du reste du parcours, et certains travaux à faire en régie provisoire dans d'autres sections, constituera le programme de la Compagnie à créer, qui fonctionnerait d'abord avec un capital modeste et plutôt comme société d'études et de mise au point.

« C'est seulement ensuite qu'on pourra arrêter définitivement le programme complet d'aménagement du Rhône, faire transformer en concession ferme la concession de principe du début, après discussion détaillée des subventions à fournir par l'Etat, des concours à lui apporter en échange et des clauses précises de rachat ou reprise des concessions; enfin donner à la Compagnie concessionnaire, l'ampleur et la puissance financière dont elle aura besoin pour la mise en valeur de la concession. Les bases sérieuses sur lesquelles reposeront alors les évaluations, les résultats techniques et financiers obtenus dans l'aménagement des sections d'essai, seront les meilleurs titres à la confiance du public et des collecti-

vités intéressées pour leur demander les gros capitaux nécessaires, avec garantie de l'Etat pour l'intérêt des obligations.

« Les barrages d'essai étant choisis parmi les plus avantageux, le risque financier n'existe guère pour le début. Si, contrairement à toutes les prévisions, l'expérience de ces usines et les études entreprises sur l'ensemble du futur réseau n'engageaient pas le groupement à garder le bénéfice de la concession, l'Etat pourrait lui reprendre les ouvrages déjà exécutés contre remboursement de ses dépenses. »

* * *

Lecture entendue de ce Rapport, le Conseil général adopte la résolution suivante :

« Le Conseil général du Territoire de Belfort, considérant que les principes posés à la base des résolutions prises le 29 août à Marseille par la Commission interdépartementale du Rhône sont ceux qu'il n'a cessé de défendre ;

« Que notamment la liaison étroite des forces motrices avec la navigation et l'irrigation doit permettre de résoudre financièrement le problème par l'initiative des intéressés : Départements, Villes, Chambres de Commerce, Compagnie P.-L.-M., Compagnies de Navigation et grandes industries, avec simple concours et garantie de l'Etat ;

« Qu'il est facile de réduire au minimum les risques financiers en entreprenant d'abord les études générales en même temps que l'exécution complète de l'aménagement d'une ou deux sections du Rhône choisies comme expériences pour donner la solution des problèmes techniques encore en discussion ;

« Que d'autre part tous les départements du bassin de la Saône et de l'Alsace ont autant et plus d'intérêt direct à la bonne navigabilité du Rhône que certains départements riverains du fleuve ; que la Saône et le canal du Rhône au Rhin constituent le prolongement géographique et économique naturel de la vallée du Rhône reliant la Méditerranée au Rhin ;

« Que par suite l'aménagement de la section du canal du Rhône au Rhin a sa place naturelle dans le programme de la Commission d'aménagement du Rhône et que le supplément de dépenses qui en résultera pour l'entreprise est loin de compenser la force et les ressources nouvelles apportées par un ensemble territorial plus important que la vallée même du Rhône ; que d'ailleurs l'Alsace est appelée à donner au Rhône une grosse part du trafic de descente qui lui manque. Décide :

« 1° De se mettre en rapport avec la Commission permanente récemment constituée sous la présidence de M. le sénateur Herriot et de demander

l'admission dans la Commission interdépartementale du Territoire de Belfort avec les autres départements du bassin de la Saône et l'Alsace avec incorporation au programme de la totalité de la grande voie navigable Rhin-Méditerranée;

« 2° De proposer à la Commission la constitution aussi prompte que possible d'une première Société à capital relativement restreint ayant pour triple but :

« Les études d'ensemble de l'aménagement du Rhône en collaboration avec les ingénieurs de l'Etat;

« L'obtention et la mise en valeur de la concession formée d'une ou de deux sections du fleuve prises comme champ d'expériences;

« Enfin, au vu des résultats de cette expérience, l'obtention définitive et la mise en valeur de la concession complète du Rhône et de son prolongement jusqu'au Rhin, pour l'installation et l'exploitation rapide et économique de la grande navigation, pour l'utilisation des forces motrices, pour la mise en valeur et la revente des terrains industriels et enfin pour le concours à donner aux irrigations du Midi;

« 3° De voter un crédit de 1.000 francs à titre de concours financier à l'œuvre de la Commission permanente et de voter le principe du concours financier à donner à la Société d'études et d'expériences, ensuite à la Société concessionnaire définitive;

« 4° De demander aux pouvoirs publics de prendre, s'il y a lieu, les mesures législatives nécessaires pour que les départements et autres collectivités puissent devenir des participants effectifs de l'entreprise comme les Sociétés industrielles et les actionnaires privés ».

II. — Nécessité d'une Société d'études et d'expériences.

*Embryon de la grande Société concessionnaire
avec programme industriel et financier limité.*

La constitution de la future Société concessionnaire du Rhône pourrait être préparée par une simple Société d'Etudes théoriques, à très faible capital, agissant de concert avec les ingénieurs de l'Etat.

Mais en premier lieu, il sera très utile à la Société d'exécution d'avoir fait elle-même ses écoles sur une première section, avant de tracer son programme d'ensemble, car on profite vingt fois moins de l'expérience des autres que de la sienne propre. Quantité de questions techniques se trouveront tranchées et déblayées, et les prévisions pour la nouvelle Société se feront presque à coup sûr.

C'est surtout au point de vue moral et politique que la constitution préalable de groupements de réalisation sur petite échelle est nécessaire.

La juxtaposition, dans une même Société, des Départements, des Villes,

des Chambres de Commerce, du P.-L.-M., des grandes Compagnies d'électricité et de navigation, des grandes Industries, des particuliers, heurte toutes nos idées et même la lettre de la loi. Cet amalgame hétéroclite paraît impossible. Et pourtant, *c'est la seule manière* de grouper des intérêts rivaux, de faire taire les jalousies, de donner à chacun sa place et son importance dans l'œuvre nationale en lui demandant de la fixer et de la tarifier lui-même par le chiffre de sa souscription. Aucune discussion, aucune négociation n'arrivera autrement à contenter tout le monde; chacun se croira lésé et partira en faisant claquer la porte. La liste de souscription ferme la bouche aux bavards, elle met fin à toute discussion.

Et un avantage sérieux sur le prix de la force, plus fort pour les collectivités, plus fort encore pour Paris et la Compagnie P.-L.-M., récompense les adhérents de la première heure.

Mais cette idée si simple ne fera pas son chemin de suite. On dira : c'est impossible, tant qu'on n'aura pas vu la chose fonctionner en petit et donner des résultats techniques et financiers. *C'est cette leçon de choses qui doit être donnée par les Groupements initiaux* : ils trouveront les concours nécessaires parce qu'ils seront limités comme importance et aussi comme aléas, étant portés sur une section facile ou rémunératrice. Et quand ces Groupements, soit-disant factices et incohérents, mais cimentés par la communauté des intérêts et la grandeur du but patriotique, auront prouvé le mouvement en marchant, quand leur expérience d'une section sera heureusement faite, la confiance des assemblées, des industriels et de la finance viendra toute seule, le décuplement du capital et l'émission des obligations garanties réussiront, alors qu'ils seraient impossibles à une société d'études platoniques n'ayant pas un passé financier et des bilans encourageants à présenter.

L'existence d'une société déjà fortement constituée financièrement et ayant fait ses preuves comme exécution technique n'est d'ailleurs pas moins obligatoire pour justifier la concession par le Parlement du grand ensemble du Rhône, *qui doit rester un bloc indivisible.*
