

LE PROJET DU LIGNON : UNE TENTATIVE D'APPLICATION DE LA
DOCTRINE DU "SOCIALISME MUNICIPAL" A ST-ETIENNE EN 1900.

La question des eaux de Saint-Etienne présente, comme dans beaucoup d'autres grandes villes, un caractère mixte, à la limite du service public traditionnel de l'alimentation en eau potable et de la production industrielle de force motrice. Ce faisant, elle a offert un terrain d'application privilégié à la doctrine du "socialisme municipal" qui trouve son expression achevée dans la motion suivante du Congrès socialiste international de 1900 : "... la commune peut devenir un excellent laboratoire de vie économique décentralisée et en même temps une formidable forteresse politique... contre la majorité bourgeoise du pouvoir central, une fois qu'une autonomie sérieuse sera réalisée. "En effet, la "socialisation" de l'énergie à l'échelon local était un des principaux chapitres d'un programme visant à réaliser cet "embryon de la société collectiviste" de l'avenir que, de Benoît Malon à Millerand, des théoriciens ou des politiciens socialistes particulièrement influents dans la région stéphanoise ont désigné comme la première étape à atteindre sur la voie du "socialisme intégral".

I) - La question des eaux.

Dans une agglomération industrielle en constant et rapide développement au cours du XIXe siècle, la question des eaux se résume en une incessante course entre les besoins et la production, cette dernière ne parvenant jamais à couvrir durablement les premiers par suite de la croissance tant de la population que de la consommation individuelle (hygiène, industrie).

Quatre fois, entre 1850 et 1914, les prévisions des ingénieurs ont été dépassées. Les besoins se sont révélés jusqu'à huit fois supérieurs aux estimations primitives. Rien n'illustre mieux ce "malthusianisme économique" spontané d'administrateurs locaux incapables de penser en termes de croissance que le dialogue

qui oppose en 1894 le maire Barrallon aux partisans du projet du Lignon groupés de derrière Chavanon : aux chiffres avancés par les ingénieurs Reuss et Delestrac qui estiment " que les teinturiers utiliseraient 15.000 à 20.000 mètres-cube, si on pouvait les livrer ", étant donné que, " au lieu de vingt-cinq litres d'eau par kilogramme de soie, on emploie actuellement 4000 litres ", Barrallon objecte que, " si la teinturerie s'est transformée . . . pour les couleurs ordinaires, il suffit encore de vingt-cinq à trente litres par kilogramme de soie et, pour les couleurs chargées, mille litres suffisent, au lieu de 4000 litres. Les teinturiers emploieraient, dit-on, 25.000 mètres-cube d'eau par jour. Or, d'un relevé qui a été fait par les soins du Service des Eaux . . . , il résulte que, pour absorber cette quantité, il faudrait que l'industrie de la teinture se développe dans la proportion de vingt à un. C'est une hypothèse hasardée . . . ", juge le maire de Saint-Etienne.

En réalité, les travaux qui se sont succédés de la fontaine du Pré de la Foire en 1608 à l'adduction des sources du Furan en 1862 et aux barrages du Gouffre d'Enfer (1869) et du Pas-du-Riot (1876) se sont révélés de plus en plus vite dépassés par la demande. Aussi, en 1889, l'administration Girodet doit-elle abandonner définitivement un projet de double canalisation dont la réalisation eût permis de réserver l'eau pure des sources du Furan à l'alimentation en eau potable, l'eau des barrages, alors réputée impropre à la consommation tant par suite de sa stagnation que de la pollution par les fumiers, étant destinée à l'industrie.

Ce changement d'affectation des eaux des barrages est l'origine lointaine du projet de création de forces motrices par la ville de Saint-Etienne, conçu primitivement dans le but d'indemniser en nature les industriels riverains du Furan en aval des barrages, dès lors privés d'eau. Dès 1882, on envisage d'aménager des chutes tout au long de l'aqueduc des sources non seulement dans le but de limiter la vitesse de l'érosion en brisant la force du courant, mais aussi de mouvoir de petites usines hydro-électriques destinées à ravitailler en force motrice les industriels riverains du Furan. Par suite du retard des techniques de transport (per-tes en ligne), on dut renoncer à ce projet dans l'immédiat, mais il fut repris sous

une autre forme par l'administration Girodet.

Il s'agissait alors de favoriser la motorisation de la petite industrie, et surtout du travail à domicile, en particulier pour la rubanerie, sans pour autant la condamner à la concentration, c'est-à-dire à la disparition du système de la "Fabrique" dont la "souplesse" était si appréciée, à juste titre, du patronat, sinon des ouvriers - comme le remarque en 1902 un rapport d'enquête de l'Office du Travail du Royaume de Belgique -. Dans cette optique d'une mécanisation sans concentration en usines, la "Fée Electricité" paraissait dans de nombreux milieux comme la "panacée universelle", à la différence de la vapeur. Le rapport précité montre suffisamment l'inanité de tels espoirs pour qu'il soit besoin de s'étendre davantage sur ce point. Il n'en reste pas moins qu'à l'époque où nous nous plaçons la croyance en la décentralisation par l'électrification était si largement répandue qu'elle réunit dans une même recherche une municipalité "socialiste" et une Chambre de commerce présidée par l'ancien député royaliste Adrien de Montgolfier, sur le thème "social" de la préservation de l'atelier familial, garant de la moralité et de la cohésion de la cellule familiale dans la classe ouvrière.

Le rapport rédigé en 1889 par le Directeur du Service des eaux de l'administration Girodet, Clermont, met en concurrence deux solutions techniques pour le transport de l'énergie à grande distance. La plus archaïque, dérivant de l'expérience de l'utilisation de l'air comprimé pour le percement du tunnel du Mont-Cenis, suppose la création d'un vide par une usine centrale disposée au point d'arrivée des eaux d'alimentation. La raréfaction de l'air, transmise en utilisant les conduits d'alimentation, eût permis la mise en mouvement de quarante métiers mécaniques tout au plus. C'était un échec. Force était donc de se rabattre sur les projets de création d'énergie hydro-électrique : la crainte de pertes en ligne excessives dans l'état de la technique de transport à grande distance fit préférer à la solution de l'usine centrale celle de l'installation de "turbines familiales" au débouché même des conduits d'alimentation, dans l'atelier de l'artisan, et

l'on vit, à l'exposition de Saint-Etienne de 1891, des modèles réalisés par la maison Biérix alimenter en courant bouilloires et moteurs de métiers à tisser ou de machines à coudre.

Dans cette perspective, il importait d'accroître la fourniture d'eau. On conçut donc le projet dit du "Furan-Semène" qui prévoyait la création d'un troisième barrage sur le Furan et la dérivation d'une partie des eaux de la Semène en utilisant un ancien bief creusé sous Louis XIV et repris sous la Convention pour les besoins de la Manufacture d'armes.

II) - Le projet du Lignon.

En 1893, sous l'administration Barrallon, Saint-Etienne a 133.000 habitants et la sécheresse sévit : la consommation moyenne d'eau par jour et par habitant tombe à 90 litres en 1894, alors qu'elle était de 130 litres pour la période 1892-1900.

Devant l'urgence des besoins, une commission extra-municipale est réunie sous la présidence d'Adrien de Montgolfier : au projet Furan-Semène, jugé trop étiré, elle préfère le projet des ingénieurs des Ponts et Chaussées Reuss et Delestrac qui prévoit la dérivation, à des fins exclusivement industrielles, des eaux du Lignon de Tence. Elles devaient être amenées à Saint-Etienne par un aqueduc revêtant, dans une première version du projet, l'aspect d'un canal entièrement à ciel ouvert, donc à courbe de niveau, de 160 kilomètres de long. En utilisant souterrains et siphons, sur les conseils de Bergès qui fournit un modèle, on put ramener la longueur de l'aqueduc à 50 kilomètres. Pour régulariser le débit du Lignon, Reuss conçut le projet d'un barrage dont le mur, dans sa version la plus ambitieuse, aurait eu une hauteur de 56 mètres permettant la retenue de 42 millions de mètres-cube d'eau, ce qui eût placé Saint-Etienne au premier rang des réalisations hydrauliques de l'époque.

Le conseil municipal fut profondément divisé par un projet d'une telle

ampleur : le maire Barrallon qui lui préférait le projet Furan-Semène, jugé plus économique, dut plier devant l'offensive menée par Chavanon, ardent défenseur du Lignon, qui ne tarda pas à lui succéder, en 1894. Cet obstacle levé, l'avant-projet Reuss-Delestrac est adopté le 29 octobre 1895. Sa réalisation supposait l'émission d'un emprunt de 8.050.000 francs et, partant, nécessitait une déclaration d'utilité publique.

L'opposition, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, du Conseil général de la Haute-Loire à la dérivation des eaux du Lignon au seul profit de la ville de Saint-Etienne est à l'origine du projet d'adjonction de la création de forces motrices à la simple dérivation des eaux du Lignon. C'était en effet le moyen prévu par Reuss lui-même de calmer les appréhensions des riverains et des habitants de l'arrondissement d'Yssingaux en les indemnisant en quelque sorte en nature par la fourniture d'énergie électrique à bon marché. A cet effet, il avait envisagé, dans son projet initial, d'adjoindre à la dérivation minimum d'un mètre-cube/seconde pour l'alimentation en eau celle de 2 mètres-cube/seconde supplémentaires pendant 12 heures pour produire une force motrice de 4.000 chevaux.

Sur ces données, un accord de partage entre la Haute-Loire et la ville de Saint-Etienne fut passé le 27 février 1896 entre les représentants du conseil municipal de cette dernière et les conseillers généraux de la Haute-Loire représentant l'arrondissement d'Yssingaux : la ville de Saint-Etienne s'engageait à distribuer une force motrice de 1.500 chevaux aux passementiers de l'Yssingelais. Ce traité devait être ratifié par le conseil municipal de Saint-Etienne le 20 mars 1896.

III) - La "socialisation" des forces motrices.

Cependant, la minorité socialiste du conseil municipal fit opposition au projet du Lignon. Elle redoutait la charge excessive pour les contribuables stéphanois qu'allait entraîner le paiement des annuités de l'emprunt. D'autre part, elle voyait dans le projet de création de forces motrices pour le seul compte de

l'Yssingelais l'inconvénient de favoriser la concurrence de la Haute-Loire aux dépens des passementiers stéphanois. Enfin, il était à craindre que la concession des forces motrices à une société privée n'accroût le monopole de la Compagnie électrique de la Loire sur la production et la distribution aux passementiers de l'énergie hydro-électrique.

Pour répondre à cette dernière objection, Chavanon conçut un projet de régie directe qui rencontra immédiatement l'opposition tant de la Compagnie de la Loire que du Conseil général de la Haute-Loire, soutenu par le ministère de l'Agriculture .

Sous prétexte que la ville de Saint-Etienne, contrairement à l'esprit du traité, se réservait l'utilisation des excédents de l'énergie produite qui n'auraient pas trouvé d'écoulement en Haute-Loire, les conseillers de l'Yssingelais rompirent l'accord de partage. De leur côté, les représentants du ministère de l'Agriculture invoquaient la jurisprudence du Conseil d'Etat aux termes de laquelle les communes n'avaient pas le droit de se livrer à une activité commerciale ou industrielle pour s'opposer à la création de forces motrices par la ville de Saint-Etienne. Derrière cette levée de boucliers, la presse stéphanoise devinait la pression occulte exercée par la Compagnie de la Loire. Le Conseil municipal de Saint-Etienne, dûment chapitré par le ministre de l'Intérieur, n'en dut pas moins renoncer à la production d'énergie électrique en échange de l'autorisation de reprendre l'enquête d'utilité publique.

Sur ces entrefaites, les élections municipales de 1900, dominées par l'influence de la grève générale des tisseurs et des mineurs qui venait à peine de se terminer, permirent la victoire du passementier socialiste Jules Ledin sur le fabricant de rubans "opportuniste" Chavanon.

La campagne électorale s'était faite en grande partie sur le thème du Lignon "ruineux" qui favorisa le triomphe de la liste socialiste, mais, dès son arrivée à l'hôtel de ville, la majorité dirigée par Ledin fit volte-face : elle reprit le

projet de dérivation des eaux du Lignon, mais en y adjoignant la création de forces motrices. Dans ce but, un deuxième accord de partage est conclu en 1900 avec le Conseil général de la Haute-Loire : cette dernière se voit attribuer 28 % de la force motrice contre 72 % à Saint-Etienne.

Ce projet amena la scission de la majorité socialiste du Conseil municipal de Saint-Etienne, une minorité révolutionnaire soupçonnant qu'il y avait, pour reprendre une expression de Ledin lui-même, "Compagnie sous roche".

En effet, comme l'expose dans une conférence retentissante, mais contestée, l'ancien directeur du service des eaux de l'administration Girodet, Clermont, loin d'être lésée par la réalisation du projet du Lignon, la Compagnie de la Loire en tirerait de multiples avantages : la régularisation du débit du Lignon par le barrage de la Chazotte serait bénéfique pour les usines de la Compagnie situées en aval et il était à prévoir que la création de chutes pour l'usine de Vendets se ferait au profit exclusif de la Compagnie électrique.

A cette dernière objection, Ledin pouvait répliquer qu'il n'était pas question de privatiser la production d'énergie électrique : en effet, c'est bien un projet de "socialisation" de la force motrice que la majorité socialiste du conseil municipal met à l'étude. Aux conseillers révolutionnaires qui se joignent à la minorité libérale pour douter que les pouvoirs publics donnent jamais leur accord, Ledin répond en mettant en avant les promesses des gouvernements de gauche qui ont succédé à Méline. Waldeck-Rousseau se révèle en effet favorable au projet stéphanois : "Si les juristes du Conseil d'Etat ne permettent pas qu'une ville crée une concurrence à des particuliers, il me semble que la question change de face quand toute une population a intérêt à la création de forces motrices...", déclare-t-il aux représentants de la municipalité. Et, sous le ministère Combes, les interventions d'Aristide Briand, député de la Loire depuis 1902, arrachent au directeur des affaires communales au ministère de l'Intérieur la promesse "que si le Conseil d'Etat se prononçait contre l'exploitation directe, le gouvernement pour-

rait passer outre". De plus, au cours de l'enquête d'utilité publique, Combes dessaisit le ministère de l'Agriculture où se faisait jour un courant hostile au projet stéphanois et le préfet de la Loire nomme une commission d'enquête en majorité favorable à la socialisation de l'énergie, à la veille des élections municipales de 1904.

Mais, en dépit de ce revirement des pouvoirs publics, l'opposition à la "municipalisation" des forces motrices se durcit. La Compagnie électrique de la Loire, sous la direction de Loucheur, rompt la convention passée avec la ville de Saint-Etienne le 7 novembre 1896 : les intérêts des riverains dont la société a racheté les droits en aval de la prise d'eau de Pont-de-l'Enceinte seraient lésés par une dérivation excessive. Et de réclamer une indemnité à la ville de Saint-Etienne, attitude qui n'est pas sans rappeler la fameuse spéculation des "barreaux de chutes". En outre, la compagnie se déclare menacée par une concurrence qui, en mettant fin à son monopole, risque d'abaisser les tarifs de l'électricité.

Les "libéraux", pour leur part, contestent la rentabilité d'une exploitation directe par la municipalité. En outre, ils soulignent, avec Jean Neyret, le vague des promesses électorales du gouvernement, qui n'ont abouti somme toute qu'à la nomination d'une commission d'enquête dont les conclusions restent aléatoires.

De plus, la crainte de voir les passementiers de Saint-Etienne concurrencés par les montagnards de la Haute-Loire qui disposeraient de 28 % de l'énergie produite joint dans une commune opposition au projet de création de force motrice, quel que soit le mode de gestion adopté, les socialistes révolutionnaires et la Droite : les fabricants les plus traditionnalistes redoutent autant que les ouvriers l'exode des métiers vers la Haute-Loire. Paradoxalement, la même crainte de la concurrence du département voisin mobilise contre le projet municipal la majorité des rubaniers de la Haute-Loire dont les représentants rompent une seconde fois l'accord de partage passé avec la ville de Saint-Etienne : ils estiment en effet que

cette dernière, avec 72 % de la production, s'est réservée la part du lion.

La sécheresse de 1904 contraint l'administration Ledin, après des élections municipales marquées par une légère progression de la droite, à céder devant cette conjonction des extrêmes.

Le projet du Lignon est amputé, au moins à titre provisoire, de sa partie industrielle et la construction du barrage est remise aux calendes grecques : c'est la pression de la demande pendant la guerre qui, jointe à la crainte des inondations, déterminera la construction entre 1916 et 1924 d'un mur de maçonnerie de 28 mètres seulement, au lieu des 56 mètres prévus dans le projet Reuss, et la réserve ne sera que de 5.500.000 mètres-cube au lieu des 42 millions escomptés primitivement. La ville aura dépensé les trois quarts de sa mise de fond pour obtenir le huitième de la capacité recherchée. Mais la municipalité, pour préserver les chances d'une extension future des travaux, a choisi une solution d'attente : le profil donné au mur de barrage permet une surélévation éventuelle. Elle aura lieu effectivement entre 1943 et 1949 : à cette date, le mur et le réservoir du barrage de la Chazotte auront enfin atteint, avec cinquante ans de retard, les dimensions, désormais banales, fixées par le rapport Reuss-Delestra, en 1893.

Autre abandon, qu'a facilité l'arrivée au pouvoir, sous la conduite de Jean Neyret, de la liste libérale, l'usine des Vendets devait être concédée à "Loire et Centre", héritière des droits de la Compagnie électrique de la Loire : la nationalisation, il est vrai, ne tarda pas à suivre.

Conclusion.

La question du Lignon pose non seulement le problème, maintenant dépassé, de la "socialisation" des services publics par les municipalités, mais celui, plus actuel, de la région qui apparaît dans le conflit des particularismes départementaux né de la dérivation des eaux du Lignon vers Saint-Etienne. Mieux encore, c'est le problème du "malthusianisme économique" qui est abordé : face

à la croissance, nous avons assisté au déchaînement des égoïsmes locaux, en contradiction avec les solidarités de fait qui existaient de longue date entre la Loire et la Haute-Loire, sans parler du souci de préserver le monopole d'une compagnie ou, plus simplement, de l'incapacité de certains élus de penser en termes de croissance. En outre, derrière l'opposition de la Compagnie de la Loire à la réalisation du projet municipal, nous entrevoyons non seulement la crainte de la concurrence, mais encore la préparation de l'entrée en scène de la "houille blanche" des Alpes du Dauphiné : ce sera chose faite en 1910, grâce précisément aux efforts tenaces de Loucheur. Dès lors, le projet municipal, conçu seulement à l'échelle de deux départements limitrophes, sera dépassé.

Jean LORCIN.



