

505LM20/13

2210

(1949)

Incidence de la substitution de la traction vapeur à la traction électrique
en cas de pénurie d'énergie électrique

(s)	C.A.	5. 1.49	2	II 1°)
	C.A.	12.10.49	2	II 2°)
	C.A.	9.11.49	14	Qd h)

9 novembre 1949

22103

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 9 novembre 1949

Questions diverses

h) Conséquences des restrictions d'électricité.

p.14

M. REDON rappelle les conséquences onéreuses qu'a eues l'année dernière, pour la S.N.C.F., la substitution, imposée par les Pouvoirs Publics, de la traction vapeur à la traction électrique.

Or, d'après certaines informations de presse, le Gouvernement envisagerait de prendre cette année une décision analogue. Il demande à M. le Commissaire du Gouvernement si ces informations sont exactes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond que le Ministère des Travaux Publics n'a pas été saisi de cette question.

M. LE PRESIDENT souligne que la consommation d'électricité propre à la S.N.C.F. est insignifiante par rapport à la consommation générale; au surplus, elle joue un rôle régulateur du fait que le courant est également utilisé pendant la période de nuit.

M. BIZOT rappelle que, comme il l'a indiqué devant la 3ème Commission budgétaire, étant donné le coût des dépenses d'équipement nécessitées par l'électrification, les chemins de fer sont un des secteurs dans lesquels il est le moins indiqué de réduire les attributions de courant.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT souligne que c'est en raison de l'importance relative des dépenses d'investissements à envisager que la Commission des Investissements s'est demandé s'il était vraiment urgent de pousser l'électrification de la section Dijon-Lyon.

M. LE PRESIDENT répond que l'exploitation de cette section n'exigera qu'une consommation très faible en comparaison de l'accroissement prévu de la production d'énergie électrique.

M. ARMAND insiste également sur l'intérêt que présentera pour l'exploitation l'extension jusqu'à Lyon du réseau électrifié.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ne le conteste pas, mais, étant donné la limitation très stricte des crédits d'investissements, la S.N.C.F. devra procéder à un choix qui sera très délicat.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil aura à se prononcer sur la question lorsqu'il examinera le budget d'investis-

12 octobre 1949

2210

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 12 octobre 1949

QUESTION II - Comptes rendus

2°) Compte rendu sur la substitution de la traction à vapeur à la traction électrique en raison des restrictions apportées dans la distribution du courant.

p.2

M. ARMAND commente la note distribuée qui répond au désir exprimé par le Conseil dans sa séance du 5 janvier 1949.

M. BOUTET estime que le Conseil devrait faire les plus expresses réserves sur l'imputation au compte exclusif de la S.N.C.F. des dépenses supplémentaires occasionnées par la substitution de la traction vapeur à la traction électrique, car cette mesure a été imposée par le Gouvernement. En fait, son incidence réelle doit être déterminée en se plaçant dans l'hypothèse où la S.N.C.F. aurait conservé la libre et entière disposition de ses installations hydro-électriques. S'il apparaissait alors que ses ressources énergétiques eussent été suffisantes pour couvrir les besoins de son exploitation, la S.N.C.F. serait fondée à réclamer à l'Etat le remboursement des charges supplémentaires de traction imposées par lui. S'il est démontré, au contraire, qu'il eût fallu recourir, en totalité ou en partie, à une source d'énergie extérieure à la S.N.C.F., celle-ci devrait conserver la part de dépenses correspondant à l'achat du courant supplétif nécessaire, le surplus éventuel étant mis à la charge de l'Etat.

M. LE PRESIDENT partage cette manière de voir et propose au Conseil, en première étape, de charger les Services compétents de la Direction Générale de l'examen du problème d'ordre technique soulevé par M. le Président BOUTET, à savoir la recherche de la productivité des installations hydroélectriques de la S.N.C.F. pendant la période de pénurie électrique ayant motivé la substitution de la traction vapeur à la traction électrique. Ultérieurement, et à la lumière des conclusions dégagées par cette première étude, le Secrétariat Général examinerait, en liaison avec le Service du Contentieux, le problème de la répartition, entre l'Etat et la S.N.C.F., des dépenses supplémentaires de traction que fait ressortir la note distribuée aux Membres du Conseil.

Le Conseil approuve ces propositions.

Mc

S.N.C.F.

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

sur la substitution de la traction vapeur à la traction électrique en raison de restrictions d'électricité

Au début du mois de Janvier 1949, à la demande de la Direction de l'Electricité au Ministère de l'Industrie et du Commerce et en raison de la pénurie d'énergie électrique, le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a demandé à la S.N.C.F. de réduire sa consommation d'énergie électrique pour la traction.

A cet effet, et pour ne pas gêner le trafic, il a été prescrit à la S.N.C.F. de remplacer la traction électrique par la traction à vapeur sur certaines lignes électrifiées.

La S.N.C.F. a appliqué cette mesure du 5 Janvier au 13 Mars 1949 sur la Région du Sud-Ouest et celle de la Méditerranée et jusqu'au 15 Mars 1949 sur la Région de l'Ouest.

La substitution de la traction vapeur (charbon et fuel) à la traction électrique a porté sur un parcours journalier de 16.500km (6.500 sur l'Ouest, 10.000 sur le Sud-Ouest et la Méditerranée), soit, au total, pour la période d'application, sur un parcours de 1.135.000 km. Les parcours vapeur effectués en remplacement ont été de 1.165.414 Km - la différence entre ces deux chiffres provient de l'allongement de parcours en itinéraires détournés et de renforts - auxquels il convient d'ajouter 16.388 Km de parcours haut-le-pied.

La consommation d'énergie électrique évitée peut être évaluée à 12.627.000 kWh (mesurés aux compteurs des locomotives). La consommation supplémentaire de charbon a été de 32.990 tonnes (en exprimant en charbon la consommation de fuel faite sur les Régions de l'Ouest et du Sud-Est).

En francs, compte tenu de toutes les dépenses évitées d'une part, engagées d'autre part, tant pour les combustibles, l'énergie électrique, les huiles de graissage, que pour le personnel de conduite et d'entretien et compte tenu des charges patronales, amortissement et frais généraux, le bilan s'établit approximativement comme suit :

...

- dépenses évitées en traction électrique ... 105^M de frs
 .. dépenses engagées en traction vapeur 345^M -
 soit une dépense supplémentaire de 240^M -

Ces mesures ont donc été très préjudiciables à la S.N.C.F. Elles sont, par ailleurs, irrationnelles et coûteuses du point de vue énergétique :

La substitution de la traction vapeur à la traction électrique sur les lignes électrifiées entraîne, en effet, une consommation de charbon près de deux fois plus élevée que celle qui résulterait du maintien de la traction électrique au moyen d'énergie thermique fournie dans les conditions les plus défavorables par les Centrales les plus vétustes. De plus, pour réaliser une économie de puissance de pointe minime, de l'ordre de quelques millièmes de la puissance totale nécessaire à l'ensemble des besoins du pays, une quantité importante d'énergie "charbon" a dû être mise en jeu.

Afin d'éviter le retour au cours du prochain hiver de mesures aussi préjudiciables tant à la S.N.C.F. qu'à l'économie générale, la S.N.C.F. a attiré l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme sur cette question, en lui demandant d'intervenir auprès de la Direction de l'Electricité pour que celle-ci étudie, en prévision d'éventuelles difficultés de fourniture de puissance de pointe, des mesures moins coûteuses et plus conformes à l'intérêt général.

M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a bien voulu intervenir dans ce sens, le 21 Avril, auprès du Ministère de l'Industrie et du Commerce. Ce Ministère n'ayant pas encore répondu officiellement à cette intervention, nos Services se sont rapprochés officieusement de la Direction de l'Electricité. Celle-ci leur a laissé entendre que, s'il ne tient qu'à sa décision, la S.N.C.F. ne se verra pas imposer, au cours de l'hiver prochain, la substitution de la traction à vapeur à la traction électrique sur certaines de ses lignes ; toutefois, la Direction de l'Electricité n'a pu en donner l'assurance formelle au nom de son Ministère.

LE DIRECTEUR GENERAL,

(s) ARMAND

5 janvier 1949

2210

du 5 janvier 1949

QUESTION II-Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
p.2

Substitution de la traction vapeur à la traction électrique
.....

M. REDON demande quel est le mode de chauffe des locomotives qui assurant la traction des trains-vapeurs supplémentaires que la S.N.C.F. est conduite à mettre en circulation pour pallier les restrictions d'électricité qui lui sont imposées.

M. LEMAIRE répond que le fuel est utilisé dans la mesure du possible, mais que l'on a recours au charbon dans les secteurs privés d'installations permettant l'alimentation en fuel.

M. REDON ne voit pas l'intérêt que peut présenter la mesure, puisque la traction électrique permet des économies appréciables de charbon.

M. LEMAIRE précise qu'en effet, 0 kg 600 de charbon traité par une centrale thermique bien agencée produit une puissance égale à celle qui ne peut être obtenue, par l'intermédiaire de la vapeur, qu'avec 2 kg ou 2 kg 500 de charbon.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT fait observer que les usines thermiques sont hors d'état de produire davantage.

M. BOUTET signale, à titre documentaire, que les centrales thermiques ont battu leur record avec une production quotidienne de 50.000 kwh; ce chiffre, qui dépasse les prévisions les plus optimistes, constitue vraiment le maximum qu'elles puissent atteindre.

M. ARMAND souligne néanmoins qu'il eût été plus rationnel de faire porter les restrictions sur les consommateurs d'énergie électrique de pointe. Il est extraordinaire de penser que l'on sacrifie un usager dont, comme c'est le cas pour la S.N.C.F., la consommation tant journalière qu'annuelle présente une extrême régularité, alors qu'à l'étranger on consent toujours, au contraire, un traitement de faveur aux usagers de cette catégorie.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT tient à informer le Conseil que le Ministère des Travaux Publics n'a accepté les restrictions imposées à la S.N.C.F. qu'après une longue résistance qui lui a permis d'obtenir que l'on renonce au retour aux horaires du 20 décembre, ce qui eût entraîné, pour le Chemin de fer, une perte de recettes considérable.

M. ARMAND estime qu'il est tout de même paradoxal, du point de vue énergétique, de chauffer les habitants de l'agglomération parisienne avec le courant de Génissiat, alors que la S.N.C.F. est obligée de faire circuler des trains à vapeur sur des artères électrifiées. Une telle organisation entraîne une perte d'énergie beaucoup plus importante que l'économie escomptée.

M. BIZOT ne pense pas, étant donné les réductions imposées aux consommateurs de courant à basses tensions, que les usagers puissent se chauffer à l'électricité sans s'exposer à des dépenses considérables. Il considère, d'autre part, que, pour regrettables qu'en soient les répercussions sur la situation charbonnière du pays, les mesures prises par le Gouvernement n'en étaient pas moins devenues inévitables par suite de l'insuffisance de la puissance installée.

M. BOUTET ne peut s'empêcher de constater qu'en dépit de toutes les précautions prises, la consommation d'électricité augmente considérablement dès que la température baisse. Quoiqu'il en soit, s'il

comprend qu'en cas de nécessité absolue l'on puisse imposer à la S.N.C.F. de faire appel dans une certaine mesure au charbon plutôt qu'à l'électricité, il estime que cette contrainte, si elle était appelée à durer, devrait être assortie d'une compensation financière. Il ne faudrait pas en effet, qu'en remettant en service des locomotives et en utilisant une source d'énergie plus onéreuse que l'électricité, pour pallier l'insuffisance de cette dernière sur le plan national, la S.N.C.F. supporte un déficit susceptible de lui être ensuite reproché. Aussi suggère-t-il au Conseil de prier M. le Commissaire du Gouvernement d'attirer l'attention des organismes intéressés sur cet aspect financier de la question.

M. LE PRESIDENT aimerait savoir combien de temps les mesures ainsi prises sont susceptibles de demeurer en vigueur.

MS LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'il ne sera possible d'y mettre un terme que lorsque les circonstances atmosphériques et l'hydraulicité se seront améliorées.

M. BOUTET observe qu'une amélioration est déjà intervenue sur ces deux points. La situation était tout à fait dramatique voici 15 jours: il faisait très froid, le débit des cours d'eau était devenu infime, les réserves de certains barrages étaient tombées à 17 % de leur capacité et certaines usines, telle celle de Maréges, étaient menacées d'arrêt complet. Mais les pluies sont arrivées et, dès le 1er janvier, les réserves des barrages étaient remontées à 19 %. Toutefois ce taux demeure extrêmement faible: il faut y voir la conséquence des prélèvements massifs qui ont été opérés pour maintenir la production d'électricité pendant la grève des charbonnages.

M. PAILLEUX demande sur quelle catégorie de trains porte la substitution du mode de traction.

M. LEMAIRE indique que cette substitution n'intéresse que les trains de marchandises et qu'elle nécessite des détournements d'itinéraires.

M. PAILLEUX désirerait que soient précisés le surcroît de dépenses ainsi imposé à la S.N.C.F. et les répercussions de ces mesures sur le stock de charbon de cette dernière.

M. ARMAND croit pouvoir chiffrer de 1 M. à 1 M. 1/2 par jour l'aggravation des dépenses. Quant au stock de charbon, il est actuellement de 285.000 T., ce qui correspond aux besoins normaux de 12 jours. Il présente donc une diminution que les nouvelles dispositions ne peuvent qu'accentuer. La S.N.C.F. a, en conséquence, réclamé une augmentation de son contingent.

M. LEMAIRE précise que la S.N.C.F. attend encore une douzaine de cargos de charbon américain, mais que ceux-ci n'arrivent pas avant la fin de la première quinzaine de janvier.

M. LE PRESIDENT déclare, en conclusion de ce débat, que le Conseil sera informé, lorsque l'application de ce régime extraordinaire aura pris fin, de l'importance des charges supplémentaires que la S.N.C.F. aura supportées de ce chef.