

A

Construction d'un pipe-line entre St-Nazaire et Montargis

Construction d'un pipe-line entre Saint-Nazaire et Montargis

	C.D.	12. 7.38	60	XIV (c)
	C.D.	2. 8.38	45	XIII
Lettre S.N. au Dir. des com-				
.. bustibles liquides		11. 8.38		
	C.D.	6. 9.38	61	IX 2°
	C.D.	14. 9.38	35	VIII
	C.D.	20. 9.38	67	IX c
(s)	C.D.	28. 9.38	14	IV 7°
Dépêche du M. T.P. à la S.N.		9. 6.39		
Réponse de la S.N.C.F.		18. 7.39		

Déclaration
d'utilité publique
et urgente des
travaux de construction
du fil - line
Douglas Moutargis:
Décret 30/9/39

Pronogation du
délai d'expropriation
fixé par le décret
du 30/9/39:
Décret 29/11/43
(J.O. 1.12.43)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

545 1
3545-3787

Paris, le 18 juillet 1939

D 92.261/1

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 9 juin vous avez bien voulu demander à la S.N.C.F. de vous faire parvenir ses observations sur le projet de pipe-line Donges-Montargis, la Société Nationale devant être entendue préalablement à toute autorisation d'exécution, en vertu de l'article 36 de son Cahier des Charges.

J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les remarques que ce projet suggère à la Société Nationale.

Votre dépêche précitée du 9 juin indique qu'aucune exploitation commerciale de cette pipe-line n'est prévue pour le temps de paix. La forme même donnée à cette indication, semble montrer qu'il y a là qu'une simple prévision. Etant donnée l'importance primordiale de cette question, la Société Nationale voudrait posséder à son sujet une pleine certitude ; elle voudrait avoir l'assurance que, dans d'autres circonstances économiques, l'Etat ne cherchera pas à faire valoir le capital immobilisé. L'avis définitif de la S.N.C.F. sur la construction de cet ouvrage dépend, dans une large mesure, des assurances que vous croirez pouvoir lui donner à cet égard.

D'autre part, il nous a paru que la principale justification du projet de pipe-line reposait sur l'utilisation intensive de la ligne de chemin de fer de la Vallée de la Loire et sur l'hypothèse de la quasi saturation de cette ligne en temps de guerre.

La S.N.C.F. se demande s'il n'aurait pas été plus indiqué d'affecter à l'amélioration de cette ligne, pour augmenter son débit, une partie des crédits de la pipe-line ; ceux-ci auraient ainsi permis de construire de nouveaux wagons citernes permettant d'augmenter dans une large mesure la capacité de transport en temps de guerre, et de parer au déficit que présentera le parc de ces wagons, si sa consistance n'est pas augmentée.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports -
Direction des Carburants,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS -

Les transports d'hydrocarbures prévus en période d'hostilités sur la relation Donges-Montargis correspondent à 6 trains par jour dans chaque sens ; il serait certes facile en améliorant la signalisation, en construisant quelques voies de garage et en aménageant les dépôts, d'augmenter les possibilités de débit de la ligne de beaucoup plus de 6 trains par jour. La Société Nationale se demande si la question a été examinée sous cet angle : or elle mérite d'autant plus de l'être que l'argent qui serait dépensé dans l'amélioration de la ligne de chemin de fer pourrait trouver, dès le temps de paix, sa contrepartie dans des économies d'exploitation, alors que même en temps de paix l'entretien d'une pipe-line sera toujours une source de dépenses supplémentaires.

Enfin, il semble que le projet de pipe-line suppose la concentration des importations sur un seul port. On peut se demander si les arrivées de bateaux ne devront pas être réparties sur plusieurs ports. Dans cette hypothèse, le chemin de fer aurait, sur la pipe-line, le gros avantage de pouvoir aller collecter en de nombreux points de la côte les produits importés pour les concentrer ensuite au point de contact choisi avec les autres modes de transport.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations qu'appelle de la part de la S.N.C.F. le projet d'une pipe-line entre Donges et Montargis.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : GUINAND.

rg

- 136 -

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS

PARIS, le 9 juin 1939

—
Direction des Carburants
—

COPIE

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français

Aux termes de l'article 36 du Cahier des Charges des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français, la Société doit être entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession de moyens de transport d'importance équivalente, tels que pipe-lines.

Je vous serais, en conséquence, obligé de bien vouloir me faire parvenir vos observations sur le projet de pipe-line DONGES-MONTARGIS, au sujet duquel vous trouverez tous renseignements utiles auprès de mes Services.

Aucune exploitation commerciale de la pipe-line n'est prévue pour le temps de paix.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

de MONZIE.

CD 28 Septembre 1938

Question IV. 7°

7°) Tarif spécial P.V. n° 15, chap. 7, § 1 - Aménagement de la tarification applicable à l'huile de pétrole brute expédiée de Dunkerque à Corbehem.

M. René MAYER - Cette proposition prouve que nous avons intérêt à ne pas rester étranger à la création du pipe-line que nous avons récemment étudiée ici. ~~Sixxxxxxxxxxxxxxxxx~~

M. LE PRESIDENT - Je me suis fait la même réflexion, car nous sommes exposés à toutes les surprises, si nous ne sommes pas les maîtres des transports en pipe-line.

Il n'y a pas d'observation ? La proposition est adoptée.

Question IX. Questions Diverses

C. Question du pipe-line.

Par le PV joint -

M. FILIPPI - J'ai vu M. PINEAU, Directeur de l'Office National des combustibles. La construction et l'exploitation d'un pipe-line entre Bonges et Montargis paraît définitivement décidée. M. PINEAU doit remettre avant la fin du mois un rapport précisant les modalités de la réalisation. Deux questions importantes se posent : quelle seront les conditions financières de construction et d'exploitation de ce pipe-line ? En ce qui concerne les conditions d'exploitation du pipe-line, les indications restent assez vagues. D'après les premiers renseignements que j'ai pu obtenir, la capacité de transport de ce pipe-line serait de 1.400.000 tonnes par an. On ne sait pas exactement l'importance du trafic qui serait confié à ce pipe-line ni à quels transporteurs ce trafic serait enlevé. On peut cependant prévoir qu'un trafic de 3 à 400.000 tonnes échapperait au rail dès le début; je citerai en effet l'usine de Pechelbronn Ouest dont la production avoisine 180.000 tonnes; il serait question de construire une usine d'hydrogénation de la houille pouvant produire 70.000 tonnes, et une usine installée au bord de la Gironde, raccordable à Bonges par bateau pour emprunter ensuite le pipe-line.

Nous n'avons pas encore de données très précises sur les répercussions économiques de la création de ce pipe-line; une étude est en cours.

M. LE PRÉSIDENT - Je suis surpris de constater que l'on ne sait pas l'importance respective des transports de pétrole par bateaux, par camions et par wagons citernes.

M. GHIMBERT - Il existe cependant une statistique relative aux transports par eau.

M. FILIPPI - L'Office des Combustibles Liquides ne possède

aucun renseignement précis.

Une certaine incertitude plane encore sur les conditions financières de la construction et de l'exploitation du pipe-line. La construction elle-même nécessiterait ~~un capital d'environ~~ 100 M., mais on se demande s'il ne serait pas intéressant d'établir également des dépôts le long du pipe-line pour pouvoir assurer la distribution du pétrole, ce qui entraînerait une augmentation du montant du capital initialement prévu.

M. FINKAU avait d'abord pensé constituer une Société filiale chargée de construire et d'exploiter le pipe-line. La Société Nationale aurait souscrit la majeure partie (90 %) du capital, relativement réduit, de cette Société. Le risque ainsi assumé par la Société Nationale aurait été limité seulement à la perte du capital engagé. On aurait peut-être ~~xxx~~ même pu obtenir de l'Etat une garantie de dividende. Par ailleurs l'Etat aurait donné une garantie d'intérêt pour les obligations à émettre.

Un autre projet a été ~~xxx~~ présenté par le Ministère des Finances. Le pipe-line serait construit et exploité par une Société dont le capital aurait été plus élevé, 150 M. environ.

L'Etat aurait souscrit 30 % des actions, la Société Nationale, 30 %; le reliquat serait entre les mains de certains groupes, pétroliers ou autres.

Cette Société qui n'aurait pas bénéficié de la garantie de l'Etat se serait procuré sur le marché les capitaux nécessaires; mais ce projet se heurtait à une double objection: une objection de fait, la difficulté de trouver des capitaux sur le marché, en l'absence de toute garantie de l'Etat; une objection de droit, le décret-loi du 30 octobre 1935 relatif à la protection des obligataires interdisant à aux Sociétés d'émettre des obligations avant qu'elles aient publié leur premier bilan. Cette solution est donc à écarter, car pour constituer une Société chargée de

construire et d'exploiter le pipe-line, il fallait obtenir la garantie d'intérêt de l'Etat qui ne pourrait être donnée que par une loi.

Dans ces conditions, M. PINKAU estime que, le principe du pipe-line étant acquis, il y aurait intérêt à ce que la Société Nationale accepte, sous réserve de l'octroi par l'Etat d'une garantie d'intérêt, de souscrire la plus grande partie du capital, qui serait faible, de la Société filiale à créer pour exploiter et construire le pipe-line.

M. LE HENNERAIS - On reprend la solution envisagée il y a huit jours.

M. René MAYER - L'émission d'obligations sera-t-elle possible ?

M. FILIPPI - Oui, car le décret-loi du 30 octobre 1935 prévoit une dérogation pour le cas où l'Etat donne une garantie d'intérêt.

M. LE PRESIDENT - Une étude complémentaire est-elle nécessaire ?

M. René MAYER - Si le pipe-line projeté doit nous retirer une partie importante de notre trafic, il ~~vaux~~ vaut mieux ne pas nous en désintéresser.

M. ARON - Quel est le sens exact de l'expression "garantie d'intérêt" ?

M. FILIPPI - La garantie couvre le déficit du compte d'exploitation, les charges financières et éventuellement, un dividende minimum.

M. DEVINAT - La garantie pourrait être donnée, dans une certaine mesure, sous forme de garantie d'un minimum de tonnage.

.....

M. FILIPPI - M. PINRAU ne peut nous donner aucune garantie à ce sujet. Une garantie ~~de~~ d'ordre financier vaut d'ailleurs mieux pour la Société Nationale qu'une garantie de trafic.

M. BOUFFANDEAU - S'il y a une garantie d'intérêt, la Société Nationale restera débitrice.

M. FILIPPI - Non. La Société du pipe-line peut, le cas échéant, rester débitrice; elle sera alors mise en faillite.

M. ARON - Je comprends très bien que les nécessités de la défense nationale exigent la construction de ce pipe-line. Mais je crois que la Société Nationale devrait se ~~limiter~~ ^{en} borner à ~~seulement~~ revendiquer l'exploitation en temps de paix, sans s'occuper de sa construction dont elle ne tirerait, je suppose, aucun avantage.

M. LE BRUNERAI - Si les groupes financiers qui s'intéressent à cette affaire acceptent de prendre en charge la construction du pipe-line, ils voudront en avoir l'exploitation.

M. LE PRESIDENT - M. PINRAU nous a dit qu'il n'y avait pas en France d'ingénieurs capables de construire un pipe-line; il faudra s'adresser à des Américains.

M. ARON - Nous allons alors ~~encourir~~ les reproches de l'industrie française.

M. LE BRUNERAI - Les tubes métalliques, qui représentent la plus grosse partie de la dépense, seront achetés en France.

M. ARON - Connaissez-vous l'opinion de M. CREBCHET ? Je crois qu'il a étudié la question.

M. LE PRESIDENT - Je lui en ai parlé il y a deux mois. Il m'a renvoyé à M. PINRAU qui a seulement pu me dire que les

Services de la défense nationale avaient décidé de faire construire un pipe-line.

M. ARON - N'est-il pas possible de faire figurer ce pipe-line dans le programme de grands travaux ?

M. FILIPPI - C'est impossible : il n'y a plus de crédits disponibles.

M. LE PRÉSIDENT - Il sera fait appel à l'épargne et c'est la Société filiale qui procédera aux émissions nécessaires aux obligations.

M. GRIMPET - Si ce pipe-line est utilisé en temps de paix, il servira à transporter des produits en provenance des mines de la région de la Loire, qui expédient actuellement leurs produits par fer; il serait désirable que la recette ne nous échappe pas. Si, pour être sûr d'obtenir l'exploitation du pipe-line, il faut aussi prendre en charge sa construction, construisons-le.

M. ARON - C'est ce que je conteste.

M. FILIPPI - La raison pour laquelle il faut construire pour pouvoir exploiter, c'est que, faute d'argent, la Société chargée de la construction devra émettre des obligations, et qu'il est illusoire de supposer que cette Société ne revendiquera pas l'exploitation du pipe-line. Si l'Etat donne une garantie d'intérêt, la constitution de la Société n'offrira aucune difficulté. Il y a des constructeurs qui seraient très heureux de former cette Société, et de se passer à eux-mêmes des commandes.

M. ARON - L'Etat ne doit concéder la construction du pipe-line qu'à un groupement qui s'engagera à en confier l'exploita-

tion à la Société Nationale, sinon il vaudrait mieux qu'il se charge lui-même de la construction.

M. FILIPPI - Mais il n'a pas d'argent et cherche précisément à en trouver par la voie d'une Société.

M. BOUFFANDEAU - Il me paraît inévitable que la Société Nationale se charge à la fois de la construction et de l'exploitation du pipe-line.

M. René HAYNE - S'il n'en était pas ainsi, ce serait le constructeur qui assurerait l'exploitation du pipe-line. De plus, le risque est mal pour la Société Nationale, si l'Etat donne les garanties dont on a parlé.

M. LE PRESIDENT - Pour conclure, je crois que le Comité est d'accord pour que les pourparlers soient poursuivis sur les bases qui ont été indiquées. Bien entendu, aucun engagement ne sera pris au nom de la Société Nationale, sans que le Conseil d'Administration ait été consulté.

QUESTION VIII - Installation d'un
pipe-line entre Saint-Nazaire et Mon-
targis.

PV sur -

Le Comité charge M. LE BESNERAIS de continuer les pour-
parlers engagés à ce sujet avec M. PINEAU, Directeur de l'Office
National des Combustibles Liquides.

Sièges vides et corrigé -

M. LE PRÉSIDENT - Vous savez comment la question
se présente.

M. LE BESNERAIS - Nous avons essayé d'obtenir les
renseignements nécessaires pour nous permettre de vous
présenter une étude complète sur la question; mais ce n'est
pas facile. XXX XXXXXX . Quel qu'il en soit les préoccupa-
tions de M. PINEAU se rapportent surtout pour l'instant
au problème financier.

La première question qui se pose est celle d'obte-
nir la garantie de l'Etat pour les capitaux à fournir. Il
y aurait là un point à préciser : celui de savoir s'il
s'agit des capitaux obtenus par la filiale elle-même par
voie d'émission d'obligations. Des telles émissions ne ren-
trent pas dans le cadre de celles de la Société Nationale,
mais il serait peut-être possible d'obtenir néanmoins la
garantie de l'Etat. C'est ainsi je crois qu'il faut compren-
dre l'affaire, qui n'engagerait pas les capitaux de la
Société Nationale sauf pour la constitution du capital
de la filiale elle-même

Si nous pouvions obtenir des précisions sur les
conditions d'organisation et d'exploitation, l'affaire
présenterait l'avantage de nous donner, d'accord
avec l'Office des Combustibles liquides, le contrôle de

l'exploitation, la possibilité de retirer des bénéfices le cas échéant, et la surveillance du trafic pétrolier.

Faut-il poursuivre les pourparlers dans ce sens-là étant bien entendu, comme le mot même de "garantie de l'Etat" nous permet de le soutenir dans la conversation, que nous ne voulons donner notre accord qu'à des formules qui nous enlèvent tout risque ?

M. GRIMPERT - Il reste bien entendu que nous ne prenons aucune décision ferme, et qu'il s'agit simplement de pourparlers auxquels nous pourrions ne pas donner suite ?

M. LE BESNERAIS - Le problème de l'émission d'obligations dans le public pourrait être utilement examiné par M. ROUFF. L'emprunt porterait sur 150 millions, mettons 200 millions.

M. GRIMPERT - Sur quoi exactement porterait la décision de principe ?

M. LE BESNERAIS - Sur le fait que nous serions disposés à faire exploiter le pipe-line par une filiale, qui trouverait elle-même l'argent nécessaire moyennant la garantie de l'Etat.

M. ROUFFANDEAU - L'Etat garantirait-il le déficit d'exploitation, le cas échéant ?

M. LE BESNERAIS - Je le demanderai au cours des négociations.

M. ROUFFANDEAU - Car nous ignorons tout des conditions d'exploitation, et notamment s'il y aurait possibilité de trafic en temps de paix.

M. LE BESNERAIS - On pourrait nous garantir un minimum de trafic.

M. GRIMPERT - Et nous allons alors faire concurrence aux raffineries qui sont subventionnées.

M. LE BESNERAIS - Puisque l'Etat lui-même nous encourage dans cette voie, il faut qu'il assure la garantie du déficit d'exploitation.

M. RENE MAYER - Je ne suis pas hostile à ce que la Société Nationale pose sa candidature à l'exploitation du pipe-line, mais la question de sa construction ne me paraît pas très simple à résoudre, car il est évident que la Société Nationale ne peut l'assumer elle-même.

M. LE PRESIDENT - D'après M. PINEAU, il faudra faire appel à des ingénieurs américains.

M. MARLIO - Je crois qu'il a raison.

M. René MAYER - Raison de plus pour que ce ne soit pas la Société Nationale elle-même qui prenne la direction des travaux.

M. LE BERNERAIS - Ce serait la filiale.

M. MARLIO - En définitive, nous sommes favorables à l'étude de l'affaire pour nous permettre de nous prononcer sur la question de savoir, au cas où elle se réaliserait, si nous en sommes candidats à son exploitation.

M. DEVINAT Il y a l'argument "Défense nationale".

M. René MAYER - Cet argument ne joue pas, car la société peut être constituée en dehors de nous.

M. GRIMPRET - Cette question doit-elle être soumise au Conseil d'Administration ?

M. LE PRESIDENT - Oui, quand nous serons en mesure de nous prononcer. Ce serait prématuré à l'heure actuelle.

M. LE BERNERAIS - M. PINEAU insiste pour savoir si nous en acceptons la formule d'une filiale exploitant avec garantie d'intérêt.

M. ARON - Serait-ce une régie pure et simple ?

M. GRIMPRET - Qu'en pense M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - J'ai posé la question au Ministre. Il est favorable au principe de la filiale mais je crois évidemment qu'il faudrait demander non seulement la garantie d'intérêt, mais aussi la couverture du déficit.

A première vue, il semble que ce soit la même chose, mais le déficit peut être supérieur à la garantie d'intérêt.

M. GRIMPET - Ce sont là deux questions différentes.

M. LE SECRÉTAIRE PRÉSIDENT - N'oubliez pas que nous ~~dev~~
devons répondre à M. FINEAU qui doit ~~présenter~~ prochainement
son rapport sur la question.

M. GRIMPET - Ne pouvons-nous pas autoriser le
Directeur Général à continuer les pourparlers, ce qui impli-
querait un préjugé favorable de notre part, je veux dire
du moins un préjugé non défavorable.

M. MARLIO - Autrement dit le Comité ^{ne} s'oppose ^{pas} à une
étude plus approfondie de la question.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Je crois que si
vous demandez la "garantie d'intérêt" et la "garantie du
déficit d'exploitation" vous ne courez aucun risque.

M. René MAYER - Si, la perte du capital.

M. LE PRÉSIDENT - Vous ~~êtes~~ êtes donc d'accord pour
autoriser M. LE SECRÉTAIRE à continuer les conversations ?

Cette proposition est ~~adaptable~~ approuvée.

929

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 14 septembre 1938

VIII - Installation d'un pipe-line entre
Saint-Nazaire et Montargis.

QUESTION IX - Questions diverses -

2°) Construction d'un pipe-line -

PV suit -

Le Comité procède à un échange de vues sur la question, qui reviendra à une prochaine séance.

Jeux rime et corrigé

M. LE PRÉSIDENT - Le 11 août 1938, j'ai écrit à M. PINEAU, Directeur de l'Office National des Combustibles liquides, pour lui dire que j'avais appris tout récemment que, sur l'initiative du Ministère de la Défense Nationale, il était envisagé d'installer un pipe-line entre Saint-Nazaire et Montargis et que M. PINEAU avait été chargé d'établir d'urgence un rapport sur la question.

Je lui ai fait connaître que ce projet intéressait tout particulièrement la Société Nationale des Chemins de fer, en raison notamment des répercussions importantes qu'il était susceptible d'avoir sur les transports de produits pétroliers.

Le Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au Décret du 31 décembre 1937 a d'ailleurs reconnu les intérêts particuliers de cette dernière en la matière et, dans son article 36, il prescrit que :

"La Société Nationale sera entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession, soit d'une nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt général, soit de moyens de transport d'importance équivalente, tels que téléphériques à grand rendement, pipe-lines, autoroutes, lignes de navigation aérienne".

En conséquence, j'ai demandé à M. PINEAU, par ladite lettre du 11 août, de bien vouloir me fournir sur ce projet d'établissement d'un pipe-line entre Saint-Nazaire et Montargis, tous les renseignements de nature à mettre la Société Nationale des Chemins de fer à même de prendre parti en pleine connaissance de cause.

Depuis, M. PINEAU m'a rendu visite; il m'a exposé son

point de vue et a insisté pour connaître celui de la Société Nationale. Il m'a demandé, en outre, dans quel sens il devait orienter les propositions qu'il compte présenter au Ministre dans une quinzaine de jours.

Vous n'ignorez pas les raisons qui ont conduit au projet de construction de ce pipe-line. M. PINEAU ne croit pas qu'il soit possible de créer une organisation de pipe-line pour le temps de guerre, sans que cette organisation soit appelée à fonctionner dès le temps de paix. Il reconnaît que l'organisation projetée constituera une transformation de l'industrie et du commerce du pétrole et qu'elle entraînera notamment un déplacement important du trafic qui se fait actuellement par la Seine. Les conséquences de l'établissement du pipe-line sont donc très importantes. Dans ces conditions, M. PINEAU serait d'avis que la Société Nationale constituerait une filiale qui serait chargée de la construction et de l'exploitation du pipe-line sous le contrôle de l'Office National des Combustibles liquides. Il désirerait vivement que la Société Nationale prêtât son crédit et fît face aux dépenses d'établissement qui sont évaluées à 150 M. Il considère que, par la suite, l'exploitation du pipe-line sera rémunératrice, surtout si la Société Nationale maintenait la parité entre les tarifs du pipe-line et ceux du chemin de fer. Toutefois, il croit que nos ingénieurs, quelle que soit leur valeur, n'ont pas la compétence voulue pour assurer la construction de ce pipe-line et qu'il faudra faire appel à des ingénieurs spécialistes américains. Telles sont les conditions dans lesquelles se pose la question et je voudrais savoir si l'affaire vous intéresse ou non. Il faudrait, en outre, connaître l'importance des transformations que la création du pipe-line est susceptible d'apporter dans l'industrie pétrolifère et savoir, par ailleurs, si cette organisation créera réellement des courants de trafic dont la Société Nationale sera appelée à bénéficier.

M. GRIMPAET - Je crois qu'il est difficile d'émettre aujourd'hui un avis sur la question. Nous manquons des éléments essentiels d'appréciation. Il faudrait demander au Directeur Général de faire une étude préalable de la question.

M. LE PRESIDENT - C'est bien mon avis, mais nous arrivons très souvent trop tard lorsqu'une affaire est intéressante.

M. René BAYER - M. FINEAU vous a-t-il précisé les modifications que la création d'un tel pipe-line amènerait dans le transport des pétroles et dans l'emplacement des raffineries ? Cette question est essentielle pour la Société Nationale, car, si les raffineries restaient installées à l'embouchure de la Seine, la Société Nationale n'aurait pas plus qu'aujourd'hui à bénéficier du transport des produits raffinés.

M. LE PRESIDENT - La question est à retenir.

M. RUEFF - Je crains des dangers d'extension. Allons-nous descendre à exploiter tous les autres modes de transport concurrents ?

M. LE PRESIDENT - Il s'agit d'une application éventuelle de l'article 1er de la Convention.

M. RUEFF - Je crains que, si on songe à nous, ce soit au point de vue crédit et pour permettre de trouver plus facilement les fonds nécessaires pour financer l'opération. J'estime, pour ma part, qu'on ne peut inscrire dans le budget de la Société Nationale des dépenses qui doivent trouver leur place dans d'autres budgets.

M. LE PRESIDENT - Certes. Mais il s'agirait de créer une filiale.

.....

M. RUEFF - Je serais d'avis de ne pas participer à cette affaire, si elle ne correspond pas à l'intérêt de la Société Nationale. S'il s'agit de la Défense Nationale, il ne faut pas considérer l'affaire comme une exploitation normale.

M. LE PRÉSIDENT - Mais, si elle est rentable, elle est intéressante pour la Société Nationale.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - S'il était démontré que la construction du pipe-line présente un intérêt certain pour la Société Nationale et que cette opération est profitable, pourquoi la ferait-on par l'intermédiaire d'une filiale, et ne devrait-elle pas être assurée directement par le Réseau si le cahier des charges autorise une telle exploitation ?

M. René MAYER - L'important pour la Société Nationale, c'est de conclure des affaires intéressantes, à bon compte. Je n'ai pas la mystique des filiales, mais si nous acceptons de participer à la construction et à l'exploitation du pipe-line, il importe que nous n'inscrivions pas les dépenses correspondantes au compte des travaux complémentaires, au moment où le Ministre insiste pour que nous limitions au strict minimum nos immobilisations.

M. LE DESHERAIN - Nous avons passé un accord avec les transporteurs de la Seine. Ne faudra-t-il pas le dénoncer ?

M. LE PRÉSIDENT - Je propose que M. le Directeur Général entre en pourparlers avec M. PINKAU et qu'il nous établisse un rapport sur cette question pour la prochaine séance.

M. GRIMPRET - Ce qu'il importe de savoir, c'est si nous avons intérêt ou non à nous engager dans cette affaire et je suis d'accord avec vous pour demander que l'étude soit faite rapidement.

M. René NAYES - Nous sommes consultés en la matière, parce que le cahier des charges l'exige. Mais il faudrait savoir, - et c'est le fond même de la question, - si le Gouvernement est bien décidé à créer un pipe-line.

M. LE PRESIDENT - La création du pipe-line est bien décidée et la question est étudiée par un Comité des carburants qui comprend les représentants de plusieurs Ministres, dont le Ministre des Travaux Publics. Le rapporteur général auprès de ce Comité, M. PINEAU, a été spécialement chargé par le Ministre de la Défense Nationale de faire, d'urgence, un rapport sur la construction et l'exploitation dudit pipe-line. Il doit présenter son étude d'ici une quinzaine de jours, c'est dire combien il importe que nous prenions une décision rapidement. Je vous propose donc de demander au Directeur Général de nous présenter, à notre prochaine séance, les résultats de son enquête.

M. ARON - Cette question du pipe-line est une question très obscure, j'attire l'attention du Directeur Général là-dessus.

M. BOUFFANDEAU - La création d'une filiale pourrait être intéressante du point de vue personnel.

M. LE PRESIDENT - Certainement, et en ce qui concerne l'administration de la filiale, et du point de vue pratique, il serait bon qu'un membre de l'Office des Combustibles liquides fasse partie du Conseil d'Administration. Le fond même de l'affaire paraît intéressant.

M. BOUFFANDEAU - Je crois que si nous nous engageons, nous serons obligés de créer une filiale.

M. LE PRESIDENT - Nous reprendrons à quinzaine l'examen de cette affaire.

Pipe Line

Per. Cehdachen di ga-emam, amon sarow soet
 Inche P. in. Inche di laam puch di laam puch
 phle to laphen in hant di an laphen
 hea soet in anore 1500. De laph, elen g cherdle
 In puch cherdle
Eng. 11 puch cherdle an laphen
RM amon di laphen
PS hea anore
RM De laphen cherdle, hea anore di laphen
 Inche laphen - anore cherdle.

Reul

RM. laphen hea anore di laphen cherdle.

A. L. B. anore anore anore.

De laphen anore anore
 anore anore - laphen anore anore

Rhe. anore anore
 anore anore anore anore anore

Poch laph

D 92261 1

Paris, le 11 août 1938

Monsieur le Directeur,

J'ai appris tout récemment que, sur l'initiative du Ministère de la Défense Nationale, il est envisagé d'installer un pipe-line entre St-Nazaire et Montargis et que vous avez été chargé d'établir d'urgence un rapport sur la question.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce projet intéresse tout particulièrement la Société Nationale des Chemins de fer, en raison notamment des répercussions importantes qu'il est susceptible d'avoir sur les transports de produits pétrolifères.

Le Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au Décret du 31 décembre 1937 a d'ailleurs reconnu les intérêts particuliers de cette dernière en la matière et, dans son article 36, il prescrit que :

"La Société Nationale sera entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession, soit d'une nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt général, soit de moyens de transport d'importance équivalente, tels que téléphériques à grand rendement, pipe-lines, autoroutes, lignes de navigation aérienne".

En conséquence, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me fournir, sur ce projet d'établissement d'un pipe-line entre St-Nazaire et Montargis, tous les renseignements de nature à mettre la Société Nationale des Chemins de fer à même de prendre parti en pleine connaissance de cause.

Etant actuellement absent de Paris, il ne me sera pas possible de m'entretenir de cette affaire avec vous avant les premiers jours de septembre, mais si vous le désirez, vous pourriez dès à présent entrer en rapport avec M. SURLEAU, Directeur Général Adjoint, qui se tient à votre disposition.

Veuillez agréer

Signé : GUINAND

Monsieur PINEAU, Directeur de l'Office National des Combustibles liquides,
85, Boulevard du Montparnasse, PARIS.

Questions Diverses

Construction d'un pipe-line
de St-Nazaire à Montargis.-Pas de PV jointSténo rene & corrigé -

M. LE PRESIDENT..- Le principe de l'établissement d'un pipe-line de St-Nazaire à Montargis aurait été décidé pour des motifs touchant à la défense nationale. ~~Nous~~ Ne devrions-nous pas demander, dans le cadre des dispositions de l'article 1er de la convention du 31 août 1937, la concession de l'exploitation de ce pipe-line ?

La question est urgente. Car si nous désirons poser notre candidature, il faudrait le faire avant qu'aucune décision ait été prise par le Gouvernement. Il conviendrait donc de poser la question demain au Conseil.

M. GRIMPRET..- M. CRESCENT, qui fait partie des membres du Comité des carburants, pourrait nous renseigner sur cet office et nous donner un avis utile.

M. LE PRESIDENT..- M. CRESCENT nous fera part de son opinion à la séance du Conseil de demain.

Je crois que nous ne pouvons pas nous désintéresser de l'installation dont il s'agit. Il vaudrait mieux en assurer l'exploitation plutôt que de laisser s'établir une concurrence.

M. RUEFF..- Considérez-vous que la S.N.C.F. ait la compétence nécessaire pour assurer l'exploitation d'un pipe-line ?

Je redoute, si nous acceptons la concession, que l'Administration nous impose dans très peu de temps, pour les besoins de la défense nationale, des conditions d'exploitation extrêmement sévères.

M. LE PRESIDENT..- Le rôle de la S.N.C.F. ne consiste pas seulement à augmenter les tarifs, nous devons défendre le trafic du chemin de fer.

M. GRIMPRET..- L'exploitation du pipe-line comporte-t-elle la perception de tarifs de transports ? Par qui et sur quoi les tarifs sont-ils perçus ?

M. BUREAU..- Les tarifs sont perçus par le concessionnaire.

M. GRIMPRET..- Mais l'exploitation doit-elle être concédée ?

M. BUREAU..- Très vraisemblablement.

M. GOY..- La S.N.C.F. devra obtenir la concession non seulement de l'exploitation, mais également des travaux d'établissement. Elle devra donc investir des capitaux dans l'affaire. Il serait alors nécessaire d'exiger une garantie d'intérêts.

M. LE PRESIDENT..- Je comprends parfaitement que vous desiriez être éclairés davantage. Mais ce qui se presse, c'est que, après la séance du Conseil de demain, nous n'aurons plus de réunion avant un mois.

Nous pourrions demander au Conseil de nous autoriser à faire une démarche auprès du Gouvernement pour lui demander de ne pas prendre de décision avant de savoir si la S.N.C.F. désire ou non être concessionnaire.

M. GRIMPRET..- Comment se font actuellement les transports de carburants ?

M. BUREAU..- Principalement par la vallée de la Seine où ils seraient d'ailleurs très exposés en cas d'hostilités.

M. BOUFFARDEAU..- Ces transports s'effectuent surtout par bateaux-citernes.

Le pipe-line ne nous enlèverait donc pas énormément ^{de} trafic.

M. BUREAU..- La majeure partie des carburants est transportée par voie d'eau mais nous en transportons également par wagons-citernes.

M. HUEFF..- J'ai déjà entendu parler de la question sous une forme un peu différente, il s'agissait alors de créer des réservoirs souterrains. L'installation d'un pipe-line constitue,

probablement, le complément de ce projet.

Comme il s'agit avant tout de répondre à des besoins de la défense nationale, l'entreprise envisagée risque fort d'être déficitaire. Je crois pour ma part qu'il serait dangereux pour la S.N.C.F. de s'engager dans cette affaire.

M. LE PRÉSIDENT. - Ce qui me préoccupe c'est la crainte d'une perte de trafic pour le rail.

M. RUEFF. - L'exploitation du pipe-line pourrait-elle procurer des recettes à la S.N.C.F. ?

M. LE PRÉSIDENT. - Je le crois.

C'est évidemment la batellerie surtout qui transporte les carburants. Tout de même, 30 % de ces produits sont véhiculés par voie ferrée et nous risquons de perdre tout ou partie de ce trafic.

M. GRIMPET. - Les essences qui seront transportées par le pipe-line le sont actuellement par bateaux-citernes.

M. SURLEAU. - Et aussi par wagons-citernes.

M. GRIMPET. - Que vont devenir les bateaux-citernes et que peuvent dire leurs propriétaires de l'établissement du pipe-line ?

M. LE PRÉSIDENT. - Ils demanderont également la concession de ce pipe-line. Car ils seront dépossédés de leurs trafics actuels.

Il serait intéressant de connaître exactement l'importance respective des transports de carburants effectués par la voie d'eau, d'une part, et par le chemin de fer, d'autre part. Si cette proposition est des 2/3 pour la batellerie et de 1/3 pour la voie ferrée, nous pourrions former avec les intéressés transporteurs par eau une Société dans laquelle ils auraient les 2/3 du capital et la S.N.C.F. le 1/3.

M. GOY. - Déjà une Société exploite un pipe-line, qui appartient en fait au Gouvernement français. Cette Société a été constituée par différents pays. La participation du Gouvernement français est représentée par des actions de la Société.

Peut-être, pourrait-on adopter une formule comparable en ce qui concerne l'installation projetée.

M. LE PRESIDENT. - Tout cela mérite d'être étudié.

Je propose de nous borner pour le moment à exposer au Ministre des Travaux Publics que la question peut intéresser la S.N.C.F. et que nous désirerions que le Gouvernement ne prenne pas de décision sans que la S.N.C.F. ait été appelée à faire connaître sa manière de voir.

M. RUEFF. - La question ainsi présentée, je crois que le Gouvernement n'aura pas d'hésitation à s'emparer de l'offre de la S.N.C.F., trop heureux de lui demander alors d'emprunter à sa place pour couvrir des dépenses d'ordre purement militaire.

M. GRIMPET. - La bonne formule ne consisterait-elle pas :

1°/ à demander à M. CRESCENT de nous renseigner.

2°/ à charger le Service Commercial de procéder à une étude en vue de savoir quelle serait la perte de trafic que pourrait occasionner au rail la construction du pipe-line ?

.....

Le Comité est d'accord.

7 929

STENO

COMITE DE DIRECTION du 12 juillet 1938

Question XIV - Questions diverses

p. 60

c) Pipe-line de Donges à Montargis.

M. LE DESHERAIS.- Je signale à M. le Commissaire du Gouvernement qu'il est question de construire un pipe-line entre Donges et Montargis. Nous pourrions nous entretenir de cette question à notre prochaine séance.