

505LM509/7

9343

(1942)

Établissement d'un feeder de gaz entre Douai et Paris.

he du M.T.P. à la S.N.C.F.
e S.N.C.F. au M.T.P.

	22.	1.42		
	6.	2.42		
C.A.	11.	2.42	17	Qd c)

Établissement d'un feeder de gaz entre Douai et Paris

Questions diverses

c) Projet de construction d'un pipe-line
à gaz entre Douai et Paris;-

P.V. (p.9)

M. LE PRESIDENT rend compte d'une dépêche, en date du 22 janvier 1942, par laquelle M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a informé la S.N.C.F. que des négociations étaient engagées entre les Autorités allemandes et le Secrétariat d'Etat à la Production Industrielle au sujet de la construction d'un feeder de gaz entre Douai et Paris. La S.N.C.F. devant, en vertu des dispositions de l'art. 36 de son Cahier des Charges, être entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession de moyens de transport tels que le pipe-line en question, il lui est demandé de faire connaître les observations que la réalisation éventuelle du projet pourrait appeler de sa part.

Ces observations ont été portées à la connaissance de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications par lettre du 6 février.

Qu'on le considère du point de vue du chemin de fer ou du point de vue de l'économie générale du Pays, il n'apparaît pas que le projet de pipe-line envisagé doive être retenu. En tout état de cause, au cas où, pour des raisons d'intérêt supérieur, le Gouvernement s'y déclarerait favorable, la S.N.C.F. aurait à examiner si elle ne devrait pas se réserver le droit de se présenter comme demandeur éventuel de la concession, droit qu'elle tient implicitement de la définition de son objet social tel qu'il est précisé par l'article 1er de la Convention du 31 août 1937.

Steno (p. 17)

M. LE PRESIDENT - M. le Secrétaire d'Etat aux Communica-
tions nous a adressé, le 22 janvier 1942, la lettre suivante :

"J'ai été récemment informé par l'Amiral de la Flotte,
Vice-Président du Conseil, que des négociations étaient engagées
entre les Autorités allemandes et le Secrétariat d'Etat à la Pro-
duction Industrielle au sujet de la construction d'un feeder de
gaz entre Douai et Paris, les Allemands devant consentir la four-
niture de 25.000 T. d'acier en contre-partie d'une prestation de
300 canions à prendre en zone libre.

"Selon les informations qui m'ont été fournies, il ne sem-
ble pas qu'il y ait actuellement du gaz disponible dans le Nord
de la France où la production normale n'atteindrait que 235 M. de
M³, alors que la consommation de la région parisienne est de
l'ordre de 300 M.

"Quoi qu'il en soit, la S.N.C.F. devant, en vertu des dis-
positions de l'article 36 du Cahier des Charges, être entendue
préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession de
moyens de transport tels que le pipe-line en question, je vous
serais très obligé de vouloir bien me faire connaître dès main-
tenant les observations que vous auriez à présenter au sujet de
la réalisation dudit projet".

Nous avons répondu, à la date du 6 février, par la lettre
suivante qui, sans entrer dans les détails, puisque les précisions
qui sont fournies ne nous permettent pas de prendre une position
définitive en la matière, se borne à présenter certaines observa-
tions de caractère général :

"Vous avez bien voulu, par votre lettre SA 918 du 22 jan-
vier, me faire part d'un projet de construction d'une conduite de
gaz entre Douai et Paris, projet pour lequel les Autorités alle-
mandes seraient disposées à fournir 25.000 T. d'acier en contre-
partie d'une prestation de 300 canions.

"La réalisation éventuelle d'un tel projet appelle, en ce
qui concerne la S.N.C.F., plusieurs observations :

"1° - Le recours à une conduite à grande distance pour
l'alimentation en gaz de la région parisienne ne peut être jus-
tifié par l'insuffisance des moyens de transports existants. Le
Chemin de fer assure, en effet, dans les meilleures conditions,
le transport des combustibles destinés aux Usines à gaz de la
région parisienne et il serait en outre, en période normale,

.....

"de faire face sans aucune difficulté à la totalité du trafic en
"cause du prix de dépenses supplémentaires très réduites et sans
"autre consommation supplémentaire de matières premières que le
"charbon et les matières d'entretien courant".

"Les transports par fer du combustible à destination des
"usines à gaz s'effectuent en trains complets de wagons de grande
"capacité et suivent des programmes qui permettent de réduire au
"minimum la rotation du matériel. Leur prix de revient est, dans
"ces conditions, très réduit, de sorte que, malgré les bas tarifs
"appliqués, ils laissent un produit net annuel de l'ordre de 35 M.
"de francs (sur la base du trafic d'avant guerre et des prix et
"conditions économiques actuels).

"C'est précisément parce qu'elle réalise sur certains
"trafics de ce genre un produit net intéressant que le S.N.C.F.
"peut maintenir dans l'ensemble et sous réserve des réajustements
"modérés qui ont fait l'objet de sa lettre du 19 novembre dernier,
"sa tarification "marchandises"; mais il va de soi que, si de
"tels trafics devaient lui échapper, la S.N.C.F. serait inévita-
"blement conduite à reconsidérer l'ensemble de cette tarification.
"Le produit net laissé par le transport des combustibles d'usines
"à gaz est donc à inscrire au bénéfice de l'ensemble des trans-
"ports français.

"2°- Nous ne possédons aucune documentation précise sur
"les caractéristiques de la conduite projetée, mais nous pensons
"qu'elle aurait pour objet d'assurer l'approvisionnement en gaz
"de l'ensemble de l'agglomération parisienne. Le débit annuel à
"prévoir serait, dans ce cas, de l'ordre de 500 M. de m³.

"Les disponibilités normales des cokeries de la région
"du Nord - qui atteignent environ la moitié de ce chiffre - étant
"réservées presque en totalité aux besoins de la consommation lo-
"cale, très développée, la construction de la conduite ne se con-
"çoit que si l'on construit en même temps dans la région du Nord
"des Usines à gaz ou des Cokeries aptes à fournir les quantités
"de gaz nécessaires. Il s'agirait donc, en fait, d'un véritable
"programme de déplacement des usines à gaz de la région parisienne
"qui est susceptible d'avoir d'importantes répercussions économi-
"ques. Les dépenses qu'entraînerait la réalisation d'un tel pro-
"gramme seraient certainement très élevées et les consommations de
"matières très supérieures à celles correspondant à la construc-
"tion de la conduite proprement dite.

"Il faudrait, d'autre part, mettre en sommeil les usines à
"gaz de la région parisienne qui sont relativement récentes - donc
"non amorties - et qui, étant donné l'importance de leur produc-
"tion, peuvent avoir, au point de vue de l'utilisation du charbon,
"un rendement aussi bon que les usines du Nord. Enfin, l'alimenta-
"tion en antenne d'un centre tel que Paris, par une conduite de
"200 km de long, ne pourra, sans doute, s'effectuer avec une sécu-
"rité suffisante qu'en utilisant ou en construisant dans la région
"parisienne des réservoirs de grande capacité et en conservant, en
"outre, une réserve "active" constituée par un certain nombre d'u-
"sines judicieusement choisies aptes à pallier, au moins en par-
"tie, une défaillance éventuelle de la conduite. Des stocks de
"combustible et un personnel d'exploitation suffisant seraient à
"maintenir dans ces usines.

"C'est une situation tout à fait ~~différente~~ différente de celle
"du réseau existant déjà dans le Nord et le Pas-de-Calais et nous
"avons tout lieu de penser que la réalisation de la conduite

.....

"projetée se traduirait par une sensible augmentation du prix de revient du gaz livré aux consommateurs parisiens. En tout état de cause, une étude économique précise serait à faire à ce sujet.

"3°- La transaction envisagée en ce qui concerne la fourniture de l'acier nécessaire offre évidemment un certain intérêt; mais, si de telles transactions sont possibles, la S.N.C.F. croit devoir signaler que le produit en pourrait être plus utilement affecté à l'amélioration des moyens du Chemin de fer, outil de transport essentiel de notre économie actuelle, et qui manque des matières nécessaires pour assurer même l'entretien indispensable au maintien de son activité et de la qualité de son service.

"A fortiori - puisqu'elles ne feront l'objet d'aucune transaction du même genre - devrait-on affecter au Chemin de fer ou à d'autres secteurs vitaux de l'économie française des quantités d'énergie, sans doute importantes, qui seront consacrées pour la construction et l'exploitation de la conduite.

"Telles sont, Monsieur le Ministre, les premières observations, nécessairement sommaires, que nous a suggérées le projet de pipe-line à gaz. Une étude plus détaillée serait à faire si ce projet doit prendre corps, mais il faudrait pour cela qu'un dossier plus complet nous soit transmis.

"Nous examinerions alors, au cas où, pour des raisons d'intérêt supérieur, le Gouvernement se déclarerait favorable à la construction de la conduite, si la S.N.C.F. ne devrait pas se réserver le droit de se présenter comme demandeur éventuel de la concession, droit qu'elle tient implicitement de la définition de son objet social telle qu'elle est précisée à l'article 1 de la Convention du 31 août 1957".

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS



Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 février 1942

COPIE

Projet de construction
d'un pipe-line à gaz

92.261 - 4

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, par votre lettre SA. 812 du 22 janvier, me faire part d'un projet de construction d'une conduite de gaz entre Douai et Paris, projet pour lequel les Autorités allemandes seraient disposées à fournir 25.000 T. d'acier en contre-partie d'une prestation de 300 camions.

La réalisation éventuelle d'un tel projet appelle, en ce qui concerne la S.N.C.F., plusieurs observations :

1°- Le recours à une conduite à grande distance pour l'alimentation en gaz de la région parisienne ne peut être justifié par l'insuffisance des moyens de transports existants. Le Chemin de fer assure, en effet, dans les meilleures conditions, le transport des combustibles destinés aux Usines à gaz de la région parisienne et il serait en mesure, en période normale, de faire face sans aucune difficulté à la totalité du trafic en cause au prix de dépenses supplémentaires très réduites et sans autre consommation supplémentaire de matières premières que le charbon et les matières d'entretien courant.

Les transports par fer du combustible à destination des usines à gaz s'effectuent en trains complets de wagons de grande capacité et suivant des programmes qui permettent de réduire au minimum la rotation du matériel. Leur prix de revient est, dans ces conditions, très réduit, de sorte que, malgré les bas tarifs appliqués, ils laissent un produit net annuel de l'ordre de 25 millions de francs (sur la base du trafic d'avant guerre et des prix et conditions économiques actuels).

C'est précisément parce qu'elle réalise sur certains trafics de ce genre un produit net intéressant que la S.N.C.F. peut maintenir dans l'ensemble et sous réserve des réajustements

.....

Monsieur BERTHELOT, Secrétaire d'Etat aux Communications
246, Boulevard Saint-Germain - PARIS (VIIème) -

modérés qui ont fait l'objet de sa lettre du 19 novembre dernier, sa tarification "marchandises"; mais il va de soi que, si de tels trafics devaient lui échapper, la S.N.C.F. serait inévitablement conduite à reconsidérer l'ensemble de cette tarification. Le produit net laissé par le transport des combustibles d'usines à gaz est donc à inscrire au bénéfice de l'ensemble des transports français.

2°- Nous ne possédons aucune documentation précise sur les caractéristiques de la conduite projetée, mais nous pensons qu'elle aurait pour objet d'assurer l'approvisionnement en gaz de l'ensemble de l'agglomération parisienne. Le débit annuel à prévoir serait, dans ce cas, de l'ordre de 600 milliards de m³.

Les disponibilités normales des cokeries de la Région du Nord - qui atteignent environ la moitié de ce chiffre - étant réservées presque en totalité aux besoins de la consommation locale, très développée, la construction de la conduite ne se conçoit que si l'on construit en même temps dans la Région du Nord des Usines à gaz ou des Cokeries aptes à fournir les quantités de gaz nécessaires. Il s'agirait donc, en fait, d'un véritable programme de déplacement des usines à gaz de la région parisienne qui est susceptible d'avoir d'importantes répercussions économiques. Les dépenses qu'entraînerait la réalisation d'un tel programme seraient certainement très élevées et les consommations de matières très supérieures à celles correspondant à la construction de la conduite proprement dite.

Il faudrait, d'autre part, mettre en sommeil les usines à gaz de la région parisienne qui sont relativement récentes - donc non amorties - et qui, étant donnée l'importance de leur production, peuvent avoir, au point de vue de l'utilisation du charbon, un rendement aussi bon que les usines du Nord. Enfin, l'alimentation en antenne d'un centre tel que Paris, par une conduite de 200 km de long, ne pourra, sans doute, s'effectuer avec une sécurité suffisante qu'en utilisant ou en construisant dans la région parisienne des réservoirs de grande capacité et en conservant, en outre, une réserve "active" constituée par un certain nombre d'usines judicieusement choisies aptes à pallier, au moins en partie, une défaillance éventuelle de la conduite. Des stocks de combustible et un personnel d'exploitation suffisant seraient à maintenir dans ces usines.

C'est une situation tout à fait différente de celle du réseau existant déjà dans le Nord et le Pas-de-Calais et nous avons tout lieu de penser que la réalisation de la conduite projetée se traduirait par une sensible augmentation du prix de revient du gaz livré aux consommateurs parisiens. En tout état de cause, une étude économique précise serait à faire à ce sujet.

.....

3°- La transaction envisagée en ce qui concerne la fourniture de l'acier nécessaire offre évidemment un certain intérêt ; mais, si de telles transactions sont possibles, la S.N.C.F. croit devoir signaler que le produit en pourrait être plus utilement affecté à l'amélioration des moyens du Chemin de fer, outil de transport essentiel de notre économie actuelle, et qui manque des matières nécessaires pour assurer même l'entretien indispensable au maintien de son activité et de la qualité de son service.

A fortiori - puisqu'elles ne feront l'objet d'aucune transaction du même genre - devrait-on affecter au Chemin de fer ou à d'autres secteurs vitaux de l'économie française les quantités d'énergie, sans doute importantes, qui seront consommées pour la construction et l'exploitation de la conduite.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les premières observations, nécessairement sommaires, que nous a suggérées le projet de pipe-line à gaz. Une étude plus détaillée serait à faire si ce projet doit prendre corps, mais il faudrait pour cela qu'un dossier plus complet nous soit transmis.

Nous examinerions alors, au cas où, pour des raisons d'intérêt supérieur, le Gouvernement se déclarerait favorable à la construction de la conduite, si la S.N.C.F. ne devrait pas se réserver le droit de se présenter comme demandeur éventuel de la concession, droit qu'elle tient implicitement de la définition de son objet social telle qu'elle est précisée à l'article 1 de la Convention du 30 août 1937.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service d'Armistice

S.A.812

OBJET : Feeder de gaz entre
Douai et Paris.

COPIE

Paris, le 22 janvier 1942

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Il a été donné communication de
ces lettres au Conseil dans sa
séance du 11 février 1942.

J'ai été récemment informé par l'Amiral de la Flotte,
Vice-Président du Conseil, que des négociations étaient enga-
gées entre les autorités allemandes et le Secrétariat d'Etat
à la Production Industrielle au sujet de la construction
d'un feeder de gaz entre Douai et Paris, les Allemands devant
consentir la fourniture de 25.000 tonnes d'acier en contrepar-
tie d'une prestation de 300 camions à prendre en zone libre.

Selon les informations qui m'ont été fournies, il ne
semble pas qu'il y ait actuellement du gaz disponible dans le
Nord de la France où la production normale n'atteindrait que
235 M. de m³, alors que la consommation de la région parisien-
ne est de l'ordre de 300 M.

Quoi qu'il en soit, la S.N.C.F. devant, en vertu des dis-
positions de l'article 36 du Cahier des Charges, être entendue
préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession de
moyens de transport tels que le pipe-line en question, je vous
serais très obligé de vouloir bien me faire connaître dès main-
tenant, les observations que vous auriez à présenter au sujet
de la réalisation dudit projet.

Le Directeur du Cabinet,

signé: P. MORONI.