

Extrait du Procès-Verbal du Conseil d'Administration  
du 10 janvier 1945

QUESTION VI - Lettre du Ministre des Travaux Publics et  
des Transports du 4 novembre 1944.

Programmes d'électrification

M. LE PRESIDENT rappelle que, par dépêche du 4 novembre 1944, M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a demandé au Conseil de lui faire connaître les vues d'ensemble qui présideront à la reconstruction du réseau.

La note qui a été distribuée définit, en réponse à cette dépêche, les grandes lignes selon lesquelles, compte tenu de réformes profondes sur le plan de l'exploitation comme dans le domaine commercial, la S.N.C.F. envisage la remise en état de son matériel et de ses installations.

.....  
M. TOURNIER n'entend pas mettre en cause l'intérêt du programme d'électrifications proposé. Toutefois, il se demande s'il présente une urgence telle qu'il soit indispensable d'en prévoir la réalisation immédiate, étant donné, par ailleurs, les consommations importantes de matières que va exiger la reconstruction.

M. BIZOT de son côté, rappelle que les programmes d'électrification du chemin de fer ont souvent été dominés jusqu'ici par des considérations d'ordre militaire, ce qui a conduit à limiter les projets à certaines zones géographiques. Or, l'expérience récente a modifié, à cet égard, les données du problème, les électrifications paraissant pouvoir être envisagées désormais sans distinction de régions, eu égard essentiellement à l'importance du trafic. Toute question concernant le rythme d'exécution mise à part, le moment ne serait-il venu, pour la S.N.C.F., de repenser ses programmes sur ce plan nouveau et élargi ?

M. LE PRESIDENT répond que l'urgence des réalisations en matière d'électrification ne saurait être contestée. La note insiste sur les avantages que de telles réalisations présentent en tout état de cause et il est hors de doute que la S.N.C.F., sur le plan même de son exploitation, doit s'en assurer dès que possible le bénéfice. D'un point de vue plus général, il y a lieu de rappeler les économies massives que les électrifications envisagées permettront d'enregistrer quant aux importations de combustibles, dans le même temps que sera utilisée au maximum une source d'énergie nationale. Le rythme d'exécution des travaux a, d'ailleurs, été prévu en fonction du développement du programme d'équipement hydroélectrique dont il serait regrettable, le moment venu, de ne pouvoir utiliser toutes les possibilités.

Par contre, la mise en oeuvre des projets actuellement au point exigera déjà 10 années de travaux, sans doute même davantage en raison des difficultés à prévoir. Pour le moment, le programme auquel ils correspondent paraît donc suffisamment vaste. Au surplus, ce programme procède lui-même, indépendamment de toute considération d'ordre militaire, d'une vue assez large des besoins du réseau puisque, lorsqu'il aura été mené à bien, la S.N.C.F. assurera environ 40 % de son trafic en traction électrique. Le choix des lignes, d'autre part, a porté sur celles pour lesquelles l'électrification peut

être la plus rentable en raison notamment de la proximité des sources d'énergie. Il est certain que l'électrification des parcours à grand trafic du Nord, de l'Est, et même de l'Ouest serait beaucoup moins intéressante, étant donné la situation géographique de ces régions qui permet de les ravitailler facilement en combustibles et à des conditions moins onéreuses.

.....

Sous le bénéfice de ces observations, et après échange de vues auquel participe également M. BOUTET, le Conseil approuve les termes de la note, la partie relative à la coordination des transports étant disjointe.

Sténo (extrait)

M. LE PRESIDENT - Il a été distribué aux membres du Conseil une note sur la rénovation du chemin de fer qui doit être adressée à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en réponse à sa lettre en date du 4 novembre 1944, par laquelle il invitait la S.N.C.F. à lui faire connaître les vues d'ensemble qui doivent présider à la reconstruction de son réseau et notamment de ses installations ou établissements les plus fortement atteints.

Cette note indique sommairement les grandes lignes de la politique que nous nous proposons de suivre en matière de reconstruction du chemin de fer, en fonction des perspectives d'avenir de l'exploitation et je vous demande de vouloir bien indiquer les observations, suggestions ou critiques qu'elle a pu vous inspirer.

.....

M. TOURNIER - Un point me paraît assez délicat dans le programme soumis au Conseil, c'est le problème de l'électrification. Il n'est pas question de discuter l'intérêt des électrifications. Mais celles-ci présentent-elles véritablement un caractère d'urgence tel qu'il faille les inclure dans la première phase de la reconstruction ? Ces électrifications vont nécessiter des quantités considérables de matériel et de matières premières, qui seraient nécessaires à la reconstruction proprement dite.

M. LE PRESIDENT - Nous avons toujours considéré, au contraire, l'électrification comme une des mesures les plus urgentes et les plus importantes dont le chemin de fer doive poursuivre la réalisation, et cela pour diverses raisons.

La première procède d'un point de vue d'intérêt national. L'électrification permet, en effet, au chemin de fer de réaliser une très grosse économie de charbon en lui substituant l'énergie électrique et, plus précisément, - tout au moins dans une grande mesure, - l'énergie hydroélectrique, dite "houille blanche". C'est, en définitive, parallèlement à l'électrification progressive de notre réseau, que nous construisons des barrages destinés à nous fournir l'énergie de traction nécessaire. Comme vous le savez, notre programme de travaux en cette matière est tel que nous escomptons pouvoir à peu près suffire à nos besoins. Je pense qu'il y a un intérêt primordial, tant pour l'immédiat que pour les années qui vont suivre la guerre, à ce que nous ne fassions pas peser sur notre économie nationale et sur notre change l'hypothèque que représente l'obligation où nous sommes présentement d'importer des charbons étrangers et qu'au contraire, nous fassions appel le plus largement possible, - dans un programme de reconstruction ferroviaire qui doit s'inclure normalement dans un plan plus large de redressement national, - aux ressources énergétiques qui existent sur notre propre sol. Ne pas utiliser actuellement toutes ces ressources et ne pas leur offrir le débouché que constitue le chemin de fer représenterait, dans l'économie d'après-guerre, la même erreur que de ne pas utiliser à plein rendement notre propre capacité de production houillère. Je crois donc, en définitive, qu'eu égard aux difficultés très graves que poseront aux Pouvoirs Publics le problème de nos importations et la défense de notre monnaie, il est, non seulement de notre intérêt, mais de notre devoir, d'étendre l'utilisation par le chemin de fer des ressources en énergie d'origine nationale.

L'intérêt du chemin de fer lui-même est évident en l'espèce. Pour prendre un exemple frappant, l'électrification de la grande ligne Paris-Lyon-Marseille représente incontestablement une amélioration considérable

des conditions d'exploitation sur cette artère essentielle du réseau national : elle permettra d'obtenir un débit beaucoup plus grand, à telle enseigne qu'il sera possible de ramener sur la section Dijon-Lyon tout le trafic de cette ligne alors qu'actuellement, nous sommes obligés d'en dériver une partie sur la ligne du Bourbonnais. Grâce à l'électrification, nous accroîtrons considérablement le rendement de nos lignes.

Enfin, du point de vue financier, l'opération présente également d'incontestables avantages. Ramené à ses éléments essentiels, le bilan de l'électrification comporte, en définitive, au passif, des charges financières dont la valeur nominale restera fixe et, à l'actif, une économie en charbon et en salaires qui est fonction du niveau général des prix. Les études qui ont été faites montrent qu'en période de stabilité monétaire, ce bilan est nettement positif, puisqu'il assure aux capitaux investis un taux de rentabilité variant de 6 à 9 %. D'autre part, la façon dont ce bilan peut être affecté par les mutations monétaires ne peut qu'en accentuer le caractère favorable. En effet, il paraît vain de spéculer sur une revalorisation de la monnaie. A ma connaissance, aucune expérience de ce genre n'a jamais réussi dans le passé. Pour pouvoir escompter une appréciation de l'unité monétaire, il faudrait supposer un renversement total de la situation économique qu'il paraît impossible d'envisager avant une très longue période. En même temps qu'une amélioration technique indiscutable, l'électrification représente donc une opération commerciale avantageuse. Je crois d'ailleurs qu'en tout état de cause, toute opération ayant pour résultat d'investir les capitaux nationaux dans le sol lui-même, comme les constructions de barrages ou les électrifications, représente une solution favorable, parce qu'elle fixe ces capitaux dans le pays et évite ainsi les migrations qui, depuis 20 ans, ont jeté le monde dans le désordre monétaire que nous connaissons. Il a donc, du point de vue national comme du point de vue spécifiquement ferroviaire,

un intérêt primordial à ce que le programme d'électrification soit mis en chantier rapidement. C'est pourquoi, même dans la période d'occupation et malgré les difficultés de toutes sortes que rencontrait l'exécution des travaux, nous avons achevé l'électrification de la section Brive-Montauban et commencé celle de la ligne Sète-Nîmes.

M. TOURNIER - Je ne discute pas l'intérêt technique de l'électrification, ni ses avantages financiers. Je me demande simplement si, dans le programme de reconstruction dont l'exécution va nécessiter en abondance de la main-d'œuvre, des matières premières rares comme le cuivre, il est logique de lui donner une priorité par rapport à la remise en état proprement dite des installations.

M. BOUTET - Je voudrais ajouter aux arguments donnés par M. le Président une indication qui constitue une justification supplémentaire de l'urgence que la S.N.C.F. peut attacher à la réalisation de son programme d'électrification. C'est le fait qu'en se préoccupe actuellement de hâter la construction de tous les barrages prévus dans la région des Alpes, et notamment celui de Génissiat qui doit être terminé d'ici quelques années. La Région du Sud-Est disposera ainsi, à brève échéance de quantités appréciables d'énergie et nul n'est mieux placé géographiquement pour les utiliser que le chemin de fer lui-même/

M. BIZOT - On peut, d'autre part, se poser la question de savoir, eu égard à l'intérêt technique et économique de l'électrification, si la S.N.C.F. ne devrait pas présenter au Gouvernement à ce sujet des vues plus vastes et à plus longue échéance. Jusqu'à maintenant, on a été conduit à limiter les zones à électrifier pour des considérations militaires. Il est possible que les circonstances actuelles permettent de réviser nos vues dans ce domaine. La S.N.C.F. ne pourrait-elle demander au Ministre un accord de principe sur la possibilité d'envisager l'électrification de toutes les lignes à grand trafic, quelle qu'en soit la situation géographique ?

M. LE PRESIDENT - Le programme inclus dans la note comprend l'électrification de la Région Sud-Est (ligne Paris-Lyon-Marseille avec antennes sur Genève, Culoz et Chambéry), la liaison entre les Régions Sud-Ouest et Sud-Est par la ligne de Sète-Nîmes-Tarascon et enfin l'électrification des banlieues Sud-Ouest et Sud-Est. C'est donc déjà un très vaste programme qui est proposé. Sa durée d'exécution doit s'échelonner au moins sur 10 ans, mais, étant donné les difficultés actuelles, elle est susceptible de dépasser largement ce délai. Etant donné cette marge, je ne sais pas s'il est opportun de tracer, dès maintenant, un programme plus étendu. Le choix des lignes intéressées a été déterminé en considération du caractère optimum des avantages techniques, de la rentabilité particulièrement élevée des travaux et, enfin, comme l'indiquait M. BOUTET, de la proximité des sources d'énergie appelées à les alimenter. Lorsque ce programme sera terminé, une fraction égale à 40 % du trafic total passera sur les lignes électrifiées, ce qui représente un résultat très appréciable. Il sera temps alors d'envisager le cas des lignes pour lesquelles la question se pose avec moins d'urgence : les Régions du Nord et de l'Est, à proximité des houillères nationales, et la Région de l'Ouest pour laquelle les ports de la Manche et de l'Océan offrent des possibilités particulières d'importation des combustibles étrangers. Pour ces Régions, il est avéré que le bilan financier de l'opération apparaîtra nettement moins avantageux que pour celles pour lesquelles elle est d'ores et déjà proposée. En résumé, établir un programme de 10 ans, et qui constitue en lui-même un ensemble cohérent, me paraît déjà suffisamment ambitieux en l'état actuel des choses. Il serait, semble-t-il, quelque peu prématuré de pousser plus loin les études avant d'avoir, sinon terminé, du moins suffisamment avancé l'exécution de ce premier programme.

M. BIZOT - Il est bien entendu qu'il ne saurait être question actuellement d'élargir le programme. La question que je pose est une question de principe. Il me semble qu'il y aurait intérêt à la soumettre dès maintenant. En effet, si elle était tranchée par

l'affirmative, ne serait-on pas amené à remanier le programme actuel, qui comprend l'électrification de la section Lyon-Marseille sur les 2 rives du Rhône, pour ne plus maintenir qu'une seule ligne, quitte à reporter certains transports de la rive droite du Rhône sur une autre ligne électrifiée ?

M. GOURSAT - Cette solution serait très difficilement réalisable. Nous avons étudié la question de très près. Nous aurions voulu éviter, en effet, d'avoir à électrifier deux lignes. Très fréquemment, à l'occasion de simples modifications d'horaires, de retards de trains ou d'incidents de traction, nous sommes amenés à reporter d'une rive sur l'autre le trafic-marchandises ou messageries qui est très important et qui le sera plus encore dans l'avenir, en raison du développement que semblent être appelées à prendre, dans quelques années, les importations de fruits et primeurs algériens. Dans ces conditions, nous avons vainement essayé de trouver une solution permettant de n'électrifier que la rive gauche du Rhône. Nous avons dû prévoir l'électrification des deux rives, parce que l'exploitation n'aurait plus la souplesse nécessaire s'il nous fallait maintenir des dépôts vapeur dotés d'un effectif de locomotives suffisant pour pouvoir à tout moment assurer le transfert d'un train d'une rive sur l'autre. Une telle solution nous a paru irrationnelle et nous avons préféré l'électrification des 2 rives du Rhône, d'autant plus que celle-ci nous permet de rejoindre la grande transversale Bordeaux-Marseille que nous voulons électrifier en totalité, puisqu'elle l'est déjà sur une grande partie de son parcours.

M. BOUTET - Je voudrais répondre à M. BIZOT qu'un programme s'échelonnant sur 10 ans représente déjà, en l'état actuel des choses, un effort considérable, d'autant plus que le bilan financier de ce programme est basé sur un équilibre entre les frais d'intérêt et d'amortissement des dépenses d'établissement et les économies de charbon et de salaires dont on ne sait pas ce qu'elles seront dans 10 ans. Ce

programme est donc très large et il semble qu'il serait imprudent d'établir d'ores et déjà un programme d'exécution ultérieure, étant donné l'incertitude qui règne sur les conditions financières dans lesquelles cette exécution pourra se faire.

.....

Le Conseil approuve les termes de la note, la partie relative à la coordination des transports étant disjointe.