

7727

63LM 247/26

Achat de 694.500 tonnes de charbons britanniques,
dont 475.000 T. du Pays de Galles et 219.500 T. du Durham
et du Northumberland (149 millions)

Mines Anglaises

C. D. 7.5.40.

C. A. 8.5.40

C.M 9-5-40

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

PROCES-VERBAL de la séance du 9 mai 1940

6° A.C.M.

Combustibles 113 8957

Achet de 694.500 T de charbons en provenance d'Angleterre, livrables sur
avril, mai, juin 1940 (N° 87) (146.674.000 frs)

Rapporteur: Général BALLI Avis favorable

Extrait du P.V. de la séance du 8 mai 1940

du Conseil d'Administration

QU. Ibis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 1er septembre 1939.

p. 18

M. GRIMPRET fait connaître que, depuis que le compte rendu du 1er septembre a été distribué, l'affaire suivante a été réglée par le Comité dans le cadre de cette même délégation de pouvoirs :

- Achat de 694.500 tonnes de charbons britanniques dont:
475.000 tonnes de charbons du Pays de Galles,
219.500 tonnes de charbons du Durham et du Northumberland.

Le Comité a approuvé ces achats qui sont destinés à couvrir les besoins de la S.N.C.F. pour le deuxième trimestre de 1940, tout en facilitant la reconstitution des stocks.

La dépense totale s'élève à 149 millions environ. Dans l'ensemble, les prix sont les mêmes que ceux des contrats précédents et comportent une majoration de 3 %, à titre de rémunération des exportateurs.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 7 mai 1940

QU. III - ~~Marchés~~ et commandes

3°) Achat de 694.500 tonnes de charbons britanniques, dont 475.000 T. du Pays de Galles et 219.500 T. du Durham et du Northumberland (149 millions).

P.V. COURT

De Comité approuve ces marchés.

STENO p. 42/48

M. GRIGNANI. - Il s'agit ici d'achats dont l'importance est considérable. Bien que nous ne soyons pas maîtres des prix, le service est parvenu à une stabilisation des cours par rapport aux précédents contrats. Ce qu'il y a de plus intéressant, c'est que notre délégué a pu augmenter nos commandes de plus de 35 %. Cela ne veut pas dire d'ailleurs que nous recevrons le tout.

M. BRYNELOI. - Je suis en mesure de vous préciser qu'en avril, 1.200.000 tonnes de charbons ont été expédiées d'Angleterre, sur lesquelles 1.160.000 tonnes sont parvenues en

France, c'est-à-dire 300.000 tonnes de plus que dans le cas du mois de mars ; en mai nous pourrions probablement importer environ 1.550.000 tonnes. Ce sont là tout de même des résultats importants.

M. MARLIO. - Considérables.

M. BERTHELOT. - Mais cela ne suffira pas, puisque nous en sommes à demander en moyenne 2 millions de tonnes par mois.

M. GRIMPET. - Les besoins vont croissant.

M. BERTHELOT. - Il faut compter avec le ravitaillement des usines d'armement ; d'autre part, M. SIRON demande, pour l'automne, 4 millions de tonnes supplémentaires, afin de remettre en marche des usines thermiques.

M. BOUFFANDEAU. - Pour fournir de l'énergie aux usines d'armement ?

M. BERTHELOT. - Oui. Il s'en crée de nouvelles. Des efforts ont été faits pour importer de l'énergie hydraulique. A cet égard, des résultats très intéressants ont été obtenus en Suisse. Nous allons disposer d'au moins 60 M. de kwh. Nous avons un projet en Andorre et une autre combinaison au Val d'Aran.

M. GRIMPET. - Le Comité approuve les marchés qui lui sont soumis.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 4 MAI 1940

RAPPORT au COMITÉ DE DIRECTION

Achat de 694.500 T. de charbons britanniques, dont :

475.000 T. de charbons du Pays de Galles,

219.500 T. de charbons du Durham et du Northumberland.

Nos derniers achats en Grande-Bretagne avaient eu pour objet de couvrir nos besoins en charbon de traction des mois de février et mars écoulés. Ils constituaient, depuis la guerre, la première tentative de substituer à des achats au mois le mois, voire cargaison par cargaison, un programme d'approvisionnement qui donnât à la fois aux producteurs, aux transporteurs et au réceptionnaire un élément de sécurité. Les circonstances n'ont pas permis de profiter des avantages qu'il pouvait réserver à ce point de vue, parce que le coup de froid de janvier a provoqué dans l'économie de la Grande-Bretagne un véritable désarroi dont les conséquences ont été plus graves et plus durables qu'en France.

Malgré cette déconvenue, nous nous sommes préoccupés dès le début de Mars, d'établir un programme trimestriel d'achats, mais, afin de réduire au minimum les aléas au départ, nous ne l'avons réalisé qu'avec prudence et en deux temps.

Les besoins du deuxième trimestre ont été déterminés en partant des prévisions de consommation qui nous ont été transmises par le Service T et en y ajoutant les tonnages nécessaires pour amorcer dès le 1er mai la reconstitution de notre stock, et pour la poursuivre régulièrement en vue de la réaliser avant le 1er octobre prochain. Sur ces bases, il est apparu qu'il fallait acheter en Grande Bretagne un tonnage global de 700.000 T. dont 230.000 T. de criblés, 270.000 T. de tout-venants et 200.000 T. de menus.

Avant d'exposer comment ont été répartis ces tonnages entre les bassins producteurs, il n'est pas inutile de rappeler que le chemin de fer est par excellence le client du Pays de Galles. Là, en effet, sont extraits les charbons pour locomotives les meilleurs, et se trouvent, grâce à la

.....

gamme étendue des qualités et la puissance des exploitations, les ressources les plus complètes auxquelles puisse recourir un approvisionnement en charbon judicieux. Les chemins de fer du monde entier s'y viennent pourvoir et, pour eux, après un siècle passé d'expérience, le criblé de Cardiff reste l'étalon qui sert à mesurer la valeur des charbons qu'on cherche à lui substituer.

En fait, de tout temps, les réseaux français ont demandé aux mines galloises la plupart des charbons qu'ils importaient de Grande-Bretagne. C'est accessoirement qu'ils ont acheté des charbons à coke pour les utiliser comme améliorants dans les mélanges, mais chaque fois qu'ils ont dû, par suite de perturbations économiques, faire largement appel aux mines du Durham, ils se sont heurtés à la métallurgie qui tient sur ce marché une place prépondérante analogue à celle des chemins de fer dans le Pays de Galles.

Or, depuis la guerre, les besoins énormes de la métallurgie la contraignent, après avoir pris dans le Durham tout ce qui est charbon à coke proprement dit ou peut en jouer le rôle, à venir chercher dans le Pays de Galles, parmi les menus bitumineux, le complément de ce qui lui est nécessaire, lequel est pris sur ce qui, normalement, nous serait livré.

Et c'est là, actuellement, toute la difficulté de notre ravitaillement en charbons britanniques.

Alors qu'il nous a suffi, pour trouver dans le Pays de Galles les 230.000 T. de criblés rapides qui nous étaient nécessaires, de prendre, en plus de nos charbons habituels, trois ou quatre charbons un peu moins gras, mais d'excellente qualité, et pour nous procurer, à 10 % près, nos tout-venants, de jouer sur toute la gamme des charbons du Monmouthshire, nous n'avons pu trouver que 64.000 tonnes de menus sur 200.000, malgré notre insistance et la possibilité donnée aux fournisseurs, d'utiliser toutes les ressources que réservent les mélanges les plus ingénieux.

C'est au Durham et au Northumberland que nous nous sommes adressés pour le complément, faute de disponible à l'époque dans d'autres bassins.

Nous avons donc eu avec M. HORNSBY, qui dirige la répartition de la production de ces deux bassins, plusieurs entrevues au sujet de notre ravitaillement. Nous lui avons exposé notre situation, expliqué nos besoins, fait ressortir les qualités qu'il paraissait normal de réserver aux chemins de fer français, compte tenu de la situation, et après avoir analysé avec lui les ressources dont il disposait nous avons pu trouver, pour livraison d'ici le 1er juillet,

220.000 tonnes environ de petits tout-venants propres, tous cokéfiants, pris parmi les meilleurs charbons à vapeur et certains charbons à gaz. En outre, M. HORNSBY nous a déclaré qu'il croyait possible de nous réserver au cours de la période de reconstitution de notre stock quelque 100/110.000 T. par mois.

En définitive, quoique notre demande ait été accrue de plus de 35 % (230.000 T. par mois en moyenne au lieu de 170.000), et malgré des circonstances très défavorables, nous avons pu nous couvrir entièrement à nos sources habituelles d'approvisionnement : Pays de Galles, Durham, Northumberland. D'après les nombreux échanges de vues que nous avons eus à ce sujet, il semble, sauf imprévu, qu'il puisse continuer à en être ainsi. Cela n'exclut nullement l'éventualité de faire appel à d'autres bassins : Midlands ou Ecosse, mais, étant donnée l'importance de la consommation intérieure que ces bassins doivent normalement assurer, il convient de ne pas surestimer les ressources en charbons convenables que nous y pourrions trouver. Aussi bien croyons-nous prudent et judicieux de ne leur demander, le cas échéant, qu'un appoint, et sauf nécessité de faire autrement, d'utiliser d'abord au maximum les disponibilités de nos fournisseurs habituels.

Ci-dessous la répartition détaillée des 694.500 T. achetées.

A ce tonnage s'ajoutent les retards au 1er avril, à savoir environ 76.000 T., qui nous permettront de profiter immédiatement des disponibilités supplémentaires de transport qui nous seraient offertes.

Répartition des achats

a) Cardiff -

Etablissements	(67.500 T. - 26/10 fob - Criblés Tredegar
Odon	) 22.500 T. - 26/4 " - " Southern
de Lubersac	(15.000 T. - 23/2 $\frac{3}{4}$ " - Tout-venants Tredegar
Powell Duffryn	(105.000 T. - 26/10 fob - Criblés Rhymney Valley
	(5.000 T. - 26/4 " - " Windsor
Franklin Thomas	18.500 T. - 26/10 fob - Criblés Rhymney Valley
Marcesche	6.500 T. - 26/10 fob - Criblés Rhymney Valley
Instone	6.000 T. - 26/4 fob - Criblés Bedwas .
Evans & Reid	75.000 T. - 22/6 fob - Tout-venants Cardiff
Braithwaite Heslop	75.000 T. - 22/6 fob - Tout-venants Cardiff

Pyman Watson (15.000 T. - 22/6 fob - Tout-venants Cardiff
(64.000 T. - 19/10 $\frac{1}{2}$ " - Menus Cardiff

Ces prix sont à majorer de 3^d 1/4 pour wharfage.

b) Durham - Tout-Venants -

A.T. Watson	(15.500 T. - 22/6	fob - Towneley
	) 4.500 T. - 22/3	" - Throckley
	(3.000 T. - 22/3	" - Whorlton
	) 3.500 T. - 22/-	" - Montagu/Hickley
Tabb & Burletson	55.000 T. - 22/-	" - Lambton, Silksworth Tanfield
Mackenzie & Pyhlson	) 15.000 T. - 22/-	" - Levenson's/ Wallsend
Steel & Raynes	15.000 T. - 22/-	" - d°
Mathwin	(25.000 T. - 22/-	" - Thornley
	) 10.000 T. - 22/-	" - Easington
European Coal C°	60.000 T. - 22/-	" - Pelaw Main
Dickinson	(1.000 T. - 22/-	" - Burnhope
	) 6.000 T. - 22/-	" - Heworth
Arthur Capel	6.000 T. - 22/6	" - Deans Primrose

Les prix ci-dessus sont équivalents aux prix des chemins de fer britanniques, lesquels, nous a dit la Mission de Londres, ont été relevés dans la mesure nécessaire. Ils sont les mêmes que ceux des contrats précédents, sauf le prix du criblé Bedwas, en augmentation de trois pence.

Comme antérieurement, ils sont sujets à toute modification imposée par le Gouvernement britannique.

Ils sont à majorer de 3 %, à titre de rémunération des exportateurs, sauf pour les charbons mélangés, c'est-à-dire les tout-venants et menus d'Evans et Reid, Braithwaite Heslop et Pyman Watson.

La dépense totale est d'environ 149 millions.

Il est proposé au Comité de Direction de bien vouloir approuver ces achats.

Le Chef de la Division des Combustibles,

Signé: SANTINI

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 7 mai 1940

III - Marchés et Commandes

3°) Achat de 694.500 T. de charbons britanniques
dont : 475.000 T. du Pays de Galles
219.500 T. du Durham et du Northumberland
(149 millions)