

432M 24918

Ravitaillement de la SMF en combustibles - traction
pendant le 2^{ème} semestre 1939 (717 millions de litres)

Rapporteur: M. B. Lecomte - Picard

Ensemble des Régions

Miner françaises

{ Nord et Pas de Calais
Centre et Midi
Lorraine

Miner étrangères

{ Pologne
Angleterre
Allemagne } sans Ruhr
Belgique
Hollande

C. D. 18 juillet 39
C. A. 19 juillet 39
C. M. 20 juillet 39

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Extrait du Procès-Verbal de la séance du JEUDI 20 juillet 1939

19°- A.C.M. Combust.
64 Ach - 8181

Achat de 3.925.980 T. de combustibles
de traction sur le 2ème semestre 1939
(N° 66) (717.183.113 fr)
Rapporteur M. ASSEMAT

Le Rapporteur signale l'importance de ce marché dont le montant total dépasse 717 millions pour un tonnage global de 3.926.000 tonnes destinées aux besoins du 2ème semestre 1939.

Le montant des achats aux Mines françaises s'élève à 3.196.900 tonnes et à 584.540.451 fr.

Le tonnage importé (Pologne - Angleterre - Allemagne - Belgique - Hollande) atteint 730.000 tonnes et 132.642.662fr

M. ASSEMAT expose les négociations qui ont été engagées avec les divers fournisseurs et il estime que les résultats obtenus sont satisfaisants puisque, dans l'ensemble, les prix obtenus sont analogues à ceux du semestre précédent, alors que le marché charbonnier accuse, ces derniers mois, une vive reprise.

Le Représentant de la S.N.C.F. fournit quelques précisions complémentaires sur les négociations engagées avec les Mines Anglaises et, en réponse à une question posée par M. LABBE, il donne des renseignements en ce qui concerne l'utilisation des charbons polonais.

La Commission, sur la proposition du Rapporteur, émet un avis favorable.

P. 14 7°) Ravitaillement de la S.N.C.F. en combustibles-traction pendant le 2ème semestre 1939 - (717 millions environ).

M. BLUM-PICARD, Rapporteur, indique que les marchés soumis au Conseil correspondent au programme de ravitaillement de la Société Nationale en combustibles-traction pour le 2^{ème} semestre de 1939. Il désire rappeler brièvement par quelques chiffres de quelle manière la consommation globale de la Société Nationale a évolué.

La baisse du trafic dans les années précédentes avait évidemment entraîné une diminution de la consommation de charbon, mais l'année 1937 a présenté, sur ce point, un caractère particulier. Sans vouloir rappeler toutes les difficultés d'ordre économique et social qui ont marqué cette année, M. BLUM-PICARD signale qu'elle a accusé une consommation accrue de combustibles, consécutive, d'une part, à une certaine reprise de l'activité économique, d'autre part, aux modifications apportées dans le régime de la durée du travail, du fait notamment de l'adaptation du personnel nouveau affecté à la conduite des machines.

C'est ainsi que la consommation qui, pendant les années de crise, évoluait aux environs de 9 millions de tonnes, s'est, en 1937, élevée brusquement à plus de 10 millions de tonnes.

Or, en même temps, les houillères françaises subissaient une crise de baisse de production, qui a nécessité des mesures spéciales. Le Gouvernement a décidé de demander à de grands organismes, en particulier à la Société Nationale, d'acheter plus de combustibles à l'étranger; il n'est pas douteux, en effet, que la Société Nationale avait plus de facilité pour s'approvisionner à l'étranger que les petits industriels. C'est ce qui explique que le tonnage d'importation ait été, en 1937, plus élevé que d'habitude.

En contre-partie de ces dépenses supplémentaires qu'il lui imposait, le Gouvernement a autorisé la Société Nationale à se procurer, hors contingent, à l'étranger, tous les tonnages qui lui étaient nécessaires, en lui laissant toute liberté de choisir au mieux des prix qui lui seraient consentis.

La Société Nationale a usé de cette autorisation, mais cette manière de faire soulevait une grosse difficulté que le Gouvernement d'ailleurs ne se dissimulait pas. L'accord passé en 1934 avec le Gouvernement Britannique réserve aux mines anglaises 49,5 % des achats de combustibles faits par la France à l'étranger sur le contingent dit normal. Donner à la Société Nationale le droit d'acheter hors contingent à l'étranger où bon lui semblait était contraire à l'accord de 1934. Des négociations délicates ont été engagées avec le Gouvernement Britannique et il a fallu reconnaître qu'on était obligé, même pour ces achats hors contingent, de réserver une part de 49,5 % aux mines anglaises. M. BIDM-PICARD voudrait insister sur ce point, pour bien montrer que la Société Nationale, dans ses achats à l'étranger, n'est pas entièrement libre; en particulier, il faut aujourd'hui que, sur le total de ses achats à l'étranger, elle réserve en tout état de cause une part de 49,5 % à l'Angleterre, par application de l'accord de 1934.

En 1938, l'activité économique s'étant à nouveau ralentie et la production des houillères françaises s'étant en même temps relevée, le Gouvernement a demandé à la Société Nationale de se fournir d'abord par priorité dans les houillères françaises. Le principe primordial qui est à la base de la politique d'achats de combustibles de la Société Nationale est donc de se fournir par priorité dans les houillères françaises et d'acheter seulement le complément à l'étranger; c'est ce qui explique que la part française, dans les fournitures de combustibles-traction, ait augmenté ces derniers temps.

D'autre part, la baisse de la consommation en 1938, due à la diminution de l'activité économique du pays, a entraîné une augmentation des stocks. Ceux-ci qui, normalement, doivent correspondre à la consommation de 2 mois, soit 1.400.000 tonnes environ, avaient atteint des niveaux sensiblement plus élevés.

C'est dans ces conditions que le Conseil d'Administration a décidé, en mars dernier, au moment où il a examiné les marchés relatifs au premier semestre de 1939, de réduire les achats, de façon à ramener les stocks à leur niveau normal. Mais, vers ce même moment, le Gouvernement est intervenu à nouveau, à la suite de la tension internationale. Le Gouvernement Britannique, en effet, a fait savoir au Gouvernement Français qu'en cas de guerre, les importations par mer seraient, pendant les 2 ou 3 premiers mois des hostilités, très sérieusement entravées, sinon entièrement suspendues. Le Gouvernement Français a donc estimé indispensable de constituer, pour les approvisionnements de toute nature, des stocks de sécurité plus importants que ceux existants jusqu'à présent. Il a invité la Société Nationale en particulier, non seulement à ne pas continuer sa politique de diminution des stocks, mais à prendre toutes dispositions pour les consolider. Il a été ainsi entendu que, pour le second semestre de 1939, on ne poursuivrait pas la politique de résorption des stocks. Ces stocks qui sont tombés au plus bas, au 30 avril dernier, à 1.654.500 tonnes, sont remontés, au 31 mai, à 1.708.400 tonnes. Le programme qui est soumis au Conseil correspond à ce changement de politique et comprend les achats complémentaires destinés à maintenir le niveau des stocks.

Le principe que l'on a suivi est toujours celui de l'achat, par priorité, aux mines françaises. C'est ainsi que la part de

ces mines, qui était, en 1937, de 53% de la consommation totale, s'est élevée à 63% en 1938 et atteindra 84% en 1939. Il y a là, de la part de la Société Nationale, un effort remarquable, auquel M. BLUM-PICARD tient à rendre hommage. Il faut remarquer, en effet, que la production houillère française comprend des variétés de combustibles difficilement utilisables par les chemins de fer, en particulier les charbons flambants de l'Est de la France, qui sont manifestement ceux qui se développent le plus, et les fines maigres des bassins houillers du sud-ouest. L'obligation où l'on se trouve d'absorber néanmoins ces qualités de charbon nécessite des installations permettant, par des mélanges appropriés avec des combustibles d'importation, de les utiliser.

Le choix des combustibles étrangers est commandé par la nécessité, d'une part, d'avoir des charbons permettant de tels mélanges, d'autre part, de se procurer des criblés gras que ne produisent pas les bassins français et qui sont indispensables pour l'alimentation des machines remorquant des trains à marche rapide.

Telles sont les règles qui sont à la base des programmes d'achat de la Société Nationale.

En dehors des sujétions qui résultent de l'accord franco-britannique, il existe d'ailleurs aussi d'autres sujétions : d'abord celles prévues par l'accord franco-belge, qui oblige le Gouvernement Français à faire transiter via Gand et Anvers une certaine quantité de charbons allemands ou polonais, en compensation des transports qui avaient été détournés pour développer le trafic du port de Dunkerque; ensuite celles résultant de l'accord franco-allemand, qui oblige à acheter une certaine quantité de charbons sarrois. L'accord de juillet 1938

a sans doute réduit ces achats de façon importante, mais il n'en reste pas moins que la Société Nationale doit absorber une quantité importante de charbon sarrois, dont la teneur est à peu près identique à celle du charbon lorrain.

Le programme d'achats soumis au Conseil tient fidèlement compte de toutes les règles et sujétions qui viennent d'être rappelées.

a) Achats en Grande-Bretagne.-

Sur les 730.000 tonnes d'importation prévues pour le second semestre, 49 1/2 %, soit 430.000 T. sont réservées aux mines anglaises.

La Grande-Bretagne pratiquait autrefois un régime de liberté absolue en matière d'exportation commerciale. Elle a dû abandonner ce système pour les exportations de combustibles et il est maintenant impossible à la S.N.C.F. de s'adresser comme autrefois à tels ou tels producteurs ou exportateurs et de les mettre en concurrence. La concurrence ne joue pour ainsi dire plus. Il existe, par district charbonnier, un organisme appelé le coal-control, par qui les vendeurs doivent faire approuver leurs prix; c'est là une grosse difficulté à laquelle le Service d'Approvisionnements de la S.N.C.F. se heurte. C'est assez difficile, en effet, de s'entendre avec ces organismes qui ne sont composés, ni de fonctionnaires, ni de préposés des mines, mais de personnes nommées sans doute par les entreprises houillères, mais malgré cela entièrement indépendantes d'elles. De tels organismes n'ont pas encore une conception pratique des affaires. C'est ainsi qu'au cours des dernières négociations menées par le Service des Approvisionnements, certains d'entre eux ont consenti des prix avantageux

.....

pour certains charbons de qualité supérieure et se sont refusés à accorder des baisses analogues pour des charbons de qualité nettement inférieure. Aussi le Service des Approvisionnements a-t-il été amené à augmenter, dans le total de ses commandes, la part des charbons de qualité supérieure.

Il va sans dire que cette dernière qualité de combustibles est d'un meilleur rendement dans les machines, ce qui suffit à en justifier l'emploi.

Il faut espérer qu'à l'avenir, le coal-control saura mieux comprendre nos besoins. Il s'est déjà rendu compte d'ailleurs qu'il y avait intérêt à consentir des prix spéciaux à un acheteur aussi important que la S.N.C.F. Il a consenti, en juillet 1938, en décembre 1938 et en juillet 1939, sur les qualités supérieures, des prix exceptionnels, puisqu'il a maintenu les prix de décembre sans augmentation, tandis que tout le marché charbonnier est à la hausse. On peut donc dire que le Service des Approvisionnements a tiré le meilleur parti possible d'une situation délicate.

b) Achats en Allemagne.-

Les achats en charbons allemands sont relativement réduits. Les qualités et les prix offerts étaient à peu près comparables à ceux des charbons anglais. D'autre part, l'Allemagne traverse actuellement une crise charbonnière; les retards de livraison sont considérables et le Service des Approvisionnements souffre de ces retards. Il est certain que, si on augmentait les commandes, on subirait des retards importants. Dans ces conditions, les commandes passées en Allemagne ont été réduites au minimum. Elles consistent en tout-venants et en criblés pour la Région du Sud-Est, ainsi

qu'en criblés flambants de la Sarre. Ces charbons sont livrés, surtout en ce qui concerne la Sarre, à des prix relativement acceptables.

c) Achats en Belgique et en Hollande.-

Les achats en Belgique portent tout d'abord sur 24.300 tonnes de briquettes. Certes, la France dispose, en ce qui concerne la fabrication des briquettes, de moyens supérieurs à ceux des pays étrangers, mais les usines sont surtout situées sur le littoral de l'Atlantique et peuvent ainsi difficilement fournir les Régions Nord et Est. Dans ces Régions, la S.N.C.F. a demandé aux houillères françaises de pousser leur production au maximum; malgré cela, il reste un déficit; c'est pour le combler que l'on s'est adressé à la Belgique.

Les fournitures en Belgique portent également sur une certaine quantité de criblés gras, nécessaires à l'amélioration des combustibles de traction de la Région Nord; ces criblés gras ne peuvent pas être fournis par les houillères françaises, qui font un effort exceptionnel en ce qui concerne la fourniture de charbons gras à la métallurgie (problème d'une difficulté très grande qui se présente en effet actuellement pour la métallurgie). Il a donc fallu acheter pour la S.N.C.F. des criblés gras en Belgique; ces criblés ont été livrés à des prix analogues à ceux des fines grasses, ce qui représente, malgré une augmentation importante de prix, des conditions assez exceptionnelles puisque les Belges placent ces mêmes criblés gras à des prix supérieurs sur leur propre marché.

Enfin, et pour les mêmes raisons, la commande d'une certaine quantité de briquettes (11.700 tonnes) est prévue en Hollande.

d) Achats en Pologne.-

Une dernière commande, un peu exceptionnelle, est prévue en Pologne. La S.N.C.F. s'approvisionnait habituellement en criblés flambants lorrains et avait fait un grand effort pour absorber la production de ces mines, car l'utilisation de ces criblés est très défectueuse. Les mines lorraines n'ont pas pu diminuer leurs prix ni continuer à livrer le même tonnage, du fait des besoins de la métallurgie.

Pour combler ce déficit, on a eu recours à un certain nombre de criblés flambants polonais, de qualité à peu près analogue. Ces criblés vont être livrés à Bordeaux. On les essaiera. Toute la question est de savoir si les prix exceptionnels consentis ne seront pas compensés, partiellement, par l'insuffisance de leur rendement sur grille.

En ce qui concerne les prix, les prix de base des charbons français sont ceux du premier semestre, majorés toutefois de 1,01 % au titre de la taxe d'armement. Les prix des charbons anglais n'ont, pour les principales catégories, pas varié. En ce qui concerne les charbons belges, il y a une légère augmentation des prix, de même que pour les charbons sarrois, mais ces prix sont encore favorables. Enfin, les charbons allemands et hollandais sont livrés à des prix manifestement intéressants.

Dans ces conditions, le Rapporteur propose au Conseil d'approuver l'ensemble des marchés qui lui sont soumis et dont le montant s'élève à 717 millions environ.

M. LE PRESIDENT remercie M. BLUM-PICARD de l'exposé très intéressant qu'il vient de faire et de la bonne grâce avec laquelle il s'est prêté à rapporter une affaire importante dont il n'a pu être saisi qu'à la dernière minute.

Il constate que les Services paraissent avoir fait un très gros effort pour conclure les achats dans les meilleures conditions.

Il demande à M. BLUM-PICARD d'intervenir auprès des mines lorraines, qui ont réduit leurs livraisons à la S.N.C.F., pour leur faire remarquer qu'elles devraient agir avec plus d'égards envers un client comme elle, qui a consenti de gros efforts pour absorber leur production.

Il tient, d'autre part, à insister sur les sujétions nombreuses auxquelles la S.N.C.F. est soumise en ce qui concerne ses achats de combustibles, alors que, par ailleurs, on lui impose d'équilibrer son budget. C'est ainsi que l'obligation d'importer une partie des combustibles via Gand et Anvers entraîne, pour la S.N.C.F., un supplément de dépenses de plusieurs millions. Du moment que certaines sujétions sont imposées, il serait équitable d'en tenir compte le cas échéant. Il attire tout spécialement l'attention de M. BOUTHILLIER sur cette question.

M. BOUTHILLIER déclare qu'il l'examinera, d'accord avec le Ministère des Travaux Publics.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont adoptées à l'unanimité.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 19 juillet 1939

III - Marchés et Commandes

7°) Ravitaillement de la S.N.C.F. en combustibles - traction pendant le 2ème semestre 1939 - (717 millions environ).

(Rapporteur :
M. BLUM-PICARD.

M. Blum Picard

Etats : - Angleterre
- Allemagne
- Belgique
- Espagne et le Portugal

P. P.

Revenir - de la
Revenir de l'Etat des mines concues

copie

Paris le 17 Juillet 1939

Rapport au Conseil d'Administration

au sujet du ravitaillement de la S.N.C.F., en combustibles
Traction pendant le 2^e semestre 1939.

Mode de passation du Marché: appel à la concurrence suivi de
négociations.

Montant: Environ: 717 millions.

Fournisseurs: Mines Françaises, Belges, Hollandaises, Allemandes,
Polonaises et Anglaises.

Fin 1938, la S.N.C.F. avait décidé de ramener aussi rapi-
dement que possible son stock de charbons, de 1.875.000 tonnes à
1.400.000 t., tonnage correspondant aux besoins normaux de son
exploitation.

En exécution de cette décision les achats du premier
semestre avaient tenu compte des reprises au stock nécessaires
pour assurer la réalisation partielle de l'opération, les achats
du second semestre devant être réglés de façon à la compléter
d'ici le 31 décembre prochain.

Les mesures de sécurité arrêtées par le Gouvernement à la
suite de la tension internationale ont dès mars dernier, imposé
à la S.N.C.F., non seulement d'enrayer la baisse du stock, mais
de prendre toutes dispositions pour le consolider.

Dans cet ordre d'idées, elle a usé de la latitude que lui

.....

donnait son contrat avec les fabricants du littoral pour augmenter le tonnage de briquettes envisagé à l'origine, puis s'est fait réserver par les mines françaises, en dehors de ses marchés normaux et pour livraison à sa demande sur une courte période, 40.000 tonnes environ de briquettes. Ces 40.000 tonnes feront l'objet de propositions ultérieures parce qu'elles doivent être incorporées dans les stocks supplémentaires pour lesquels nous réclamons le bénéfice des dispositions spéciales de financement prévues par le Gouvernement.

En conséquence de ce qui précède, les demandes des services de traction pour le deuxième semestre ont été intégralement couvertes par de nouveaux achats.

Avant d'en exposer l'économie, peut-être convient-il de signaler la vive reprise, au cours de ces derniers mois, puis le raffermissement très net du marché charbonnier, à la suite des demandes considérables de charbons à coke de la métallurgie. En pareille circonstance, il est classique de voir les charbons à coke qui, par leur qualité, tiennent la tête du marché, entraîner dans le mouvement ascensionnel de leurs prix d'abord les charbons similaires, puis, par répercussion, les charbons à vapeur sur lesquels les industries courantes sont contraintes de se rejeter. Cette fois, à cause sans doute de la dépression économique générale, la répercussion n'a pas été aussi directe, et nous n'aurons pas à supporter sur les charbons étrangers une augmentation de dépense aussi forte que nous l'aurions pu craindre.

Comme de coutume, les disponibilités des mines françaises ont conditionné nos achats. Dans l'ensemble, elles ont été supérieures d'environ 68.000 tonnes aux tonnages traités pour le premier semestre; mais, tandis que les mines du Nord et du Pas-de-Calais et les mines du Centre et du Midi ont respectivement offert: 1.755.000 T. contre 1.677.000 T. et 981.000 T. contre 929.000 T, le semestre précédent, les mines lorraines n'ont proposé que 466.000 T. au lieu de 528.000, en diminuant de 46.000 T. les criblés flambants gras et de 16.000 T les menus de même qualité. Nous leur avons fait remarquer ce qu'avait de fâcheux pareille réduction de tonnage sur leurs charbons les meilleurs après les efforts d'adaptation de nos services de traction. Elles l'ont expliquée par certaines difficultés d'extraction et, surtout, par les demandes pressantes de la métallurgie locale en précisant qu'elle était d'ailleurs exceptionnelle.

- L'augmentation des offres de charbons maigres et flambants des mines du Nord et du Pas-de-Calais ayant été accompagnée d'une augmentation parallèle, quoique insuffisante, des charbons gras et demi-gras, nous avons réussi, en prévoyant les mélanges appropriés, à ne rejeter que 7.000 T. de fines maigres; pour les autres bassins les tonnages ont été complètement acceptés.

- En définitive, nous proposons d'attribuer aux mines françaises une fourniture totale de 3.196.000 T. se décomposant par bassins comme suit:

Nord et Pas-de-Calais.....	1.748.000 T
Centre et Midi.....	981.200
Lorraine.....	465.900

...

Les prix de base sont ceux du premier semestre. Ils sont toutefois à majorer de 1,01 % au titre de la taxe d'armement, conformément à la décision prise par le Comité National de Surveillance des prix.

En ajoutant au tonnage de 3.196.000 tonnes ci-dessus 126.000 tonnes de briquettes à livrer sur contrats en cours par les fabricants du littoral, il restait à demander à l'étranger:

38.000 tonnes de briquettes,

575.000 - de criblés divers,

36.000 - de tout-venants améliorés,

81.000 - de tout-venants ordinaires,

soit, au total, 730.000 tonnes, dont environ 270.000 destinées au Nord-Est du réseau, permettaient de mettre en concurrence les charbons belges, hollandais, sarrois et allemands (Ruhr) via Strasbourg, tandis que les 460.000 tonnes complémentaires, destinées à l'Ouest et au Sud du réseau et qui normalement sont importées par voie maritime donnaient la possibilité d'opposer aux charbons anglais les charbons allemands et polonais.

Sur ce tonnage, étaient à réserver à la Grande-Bretagne 340.000 Tonnes, en vue de lui assurer, conformément à l'accord franco-britannique de 1934, et compte tenu de nos commandes du premier semestre, 49,5 % de nos importations totales.

- Un premier contact officieux nous avait permis de penser

....

que les mines galloises productrices des criblés de choix réservés à nos services spéciaux ne demanderaient qu'une augmentation de prix modérés et, peut-être, accepteraient le maintien des prix précédents.

Le Kohlen Syndikat, pressenti immédiatement après, nous a, par contre, déclaré que les circonstances justifiaient à ses yeux des hausses variant de 1/6 pour les criblés à 2/- pour les tout-venants ordinaires et nous a donné l'impression très nette de ne pas disposer de tout-venants ordinaires; de ne pas désirer accroître son tonnage de criblés; enfin, de n'avoir qu'une faible aisance en tout-venants améliorés.

Prié de revoir la question s'il le jugeait opportun, il nous a fait tenir quelques jours plus tard les propositions définitives, suivantes:

- pour les criblés: 20/3 la tonne métrique fob Rotterdam,
26/- sur wagon Strasbourg,
25/3 sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 3 d. à Rotterdam, et de 1/3 à Strasbourg

- pour les tout-venants: 19/7 1/2 fob Rotterdam,
améliorés 25/4 1/2 sur wagon Strasbourg,
24/7 1/2 sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 10 d 1/2 à Rotterdam et de 1/10 1/2 à
Strasbourg

- pour les tout-venants: 19/- fob Rotterdam
ordinaires 24/9 sur wagon Strasbourg
24/- sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 1/9 à Rotterdam et de 2/9 à Strasbourg.

Or, entre temps, les mines Powell Duffryn et Tredegar, officiellement consultées, avaient obtenu du Coal Controller le maintien de leurs prix précédents: 21/6 pour les criblés Rhymney Valley

.....

et Tredegar et 21/- pour les Windsor et Tredegar Southern; de ce fait il apparaissait immédiatement que la position allemande se trouvait sérieusement compromise.

En effet, compte tenu de ce que le prix de 21/ des criblés Windsor et Tredegar Southern s'entend par tonne anglaise de 1016 kg. plus de 3 d 1/4 de warfage et que les prix allemands sont nets, mais à la tonne métrique, les prix rendus à Bordeaux et à Caronte, seuls ports où l'on envisage d'envoyer les criblés allemands donnent, dans le premier, l'avantage aux criblés anglais et, dans le second, une différence de 5 1/2 d, soit 1,5 % en faveur des allemands.

Mais les criblés anglais sont homogènes et proviennent d'une seule mine, tandis que les criblés allemands sont constitués par un mélange, d'ailleurs soigné et régulier, dont la teneur en matières volatiles est plus élevée et les cendres sensiblement plus fusibles; par conséquent, compte tenu de la qualité, l'avantage reste, à Caronte également, aux criblés anglais. Etant données, au surplus, les difficultés qu'éprouve le Kohlen Syndikat à livrer les retards du premier semestre, il semble préférable de limiter sa fourniture aux 36.000 tonnes de tout-venants améliorés demandés spécialement par l'Alsace-Lorraine à Strasbourg et 50.000 tonnes de criblés destinés à certains dépôts de la Région du Sud-Est et dont le prix à Strasbourg est avantageux, par comparaison avec les criblés belges ou les criblés importés par Caronte.

-Notre négociation avec les Belges et les Hollandais a porté sur un ensemble de briquettes, de criblés gras et de criblés flambants de qualité un peu supérieure aux criblés sarrois les meilleurs.

Pour les briquettes, belges et hollandais ont mainte-
nu leurs prix précédents, à savoir: 142 francs belges départ
Charleroi et 9,75 florins sur wagon Trois Vierges. Au change
actuel, le prix belge correspond à un prix sur wagon frontière,
dédouané, légèrement inférieur au prix départ mines des bri-
quettes du Nord et du Pas-de-Calais. Aux "prix rendus dépôts"
correspondants:

- 24.300 T. vont aux fabricants belges;
- 11.700 aux mines hollandaises d'Oranje Nassau.

Pour les criblés, par contre, les mines belges ont
considéré comme une concession de nous demander le prix de 175 f.
belges sur wagon frontière, non dédouané, prix payé par les métal-
lurgistes français pour des tonnages très importants de fines à
coke. La hausse par rapport au prix précédent est de 35 f., elle
reprend intégralement la baisse obtenue en décembre dernier, à la
faveur de circonstances économiques exceptionnellement défavora-
bles aux fournisseurs. Tel quel, le prix reste d'ailleurs intéres-
sant pour les 15.000 T. de criblés gras nécessaires à la Région
Est pour compléter son ravitaillement. Pour le complément de
10.000 T. de criblés flambants nécessaire à la même région, nous
avons pu obtenir, non sans difficulté, une baisse de 10 f. sur le
prix ci-dessus, en sorte que la fourniture totale belge en bri-
quettes et criblés des deux catégories atteindrait 49.300 T. et
serait comme la fourniture hollandaise double de la précédente.

Quant aux 120.000 T. de criblés flambants sarrois, cor-
respondant à notre contingent depuis 1938, ils se placent avan-
tageusement par comparaison avec les criblés belges, malgré la
hausse de 6 d. que nous a appliquée le Kohlen Syndikat sur

le prix de 18/.

- Le déficit en criblés flambants lorrains, criblés que nous avons été conduits à répartir entre plusieurs régions nous a amenés à examiner quelles ressources nous pourrions trouver en Pologne. Or, nous étions précisément sollicités par le représentant en France d'un des groupes polonais les plus puissants qui renouvelait les offres intéressantes qu'il nous avait faites à plusieurs reprises pour des charbons essayés par certains réseaux. Toutefois, comme ces charbons n'avaient pas toujours donné, à l'usage, des résultats nettement satisfaisants, nous avons jugé prudent de n'acheter que quelques cargaisons, afin de préciser et compléter notre documentation.

Au prix de 14/6/fob Gdynia, les criblés polonais arrivent à Bordeaux à 25 francs de moins que les criblés anglais à 21/-, mais s'il est exact, comme certains essais l'ont paraît-il décelé, que leur utilisation entraîne une augmentation de consommation de 10 à 15%, cet avantage disparaît. C'est précisément ce que nous demanderons à la Traction de vérifier.

- Reste la négociation anglaise, au sujet de laquelle il paraît utile de rappeler notre position vis-à-vis des vendeurs.

Antérieurement à la mise en vigueur du Coal Mines Act, le commerce d'exportation des charbons britanniques était complètement entre les mains de commerçants spécialisés qui achetaient le charbon aux mines pour le revendre aux consommateurs, donnaient à ces derniers, à leurs risques et périls, les garanties que refusaient les mines, et s'ingéniaient à adapter les conditions

du marché aux besoins de leurs clients, en jouant de leur position personnelle. Certains d'entre eux, spécialistes des fournitures de charbons de traction, s'étaient acquis une réputation méritée de compétence et de loyauté et avaient, fréquemment, permis aux réseaux de tirer du jeu de la concurrence le maximum d'avantages.

Or, depuis l'institution du Contrôle des charbons dans différents bassins britanniques, aucune offre ne peut être remise à un client éventuel par un exportateur, sans l'autorisation préalable du Contrôleur, quant au tonnage et au prix. De ce fait, la position personnelle des exportateurs dont bénéficiait éventuellement le client paraît singulièrement compromise.

- En juillet 1938, à la suite de négociations, intervenues sous l'égide des pouvoirs publics, au sujet de l'application de l'accord franco-britannique de 1934, un accord était intervenu sur le prix de 21/6 pour les criblés gallois Powell Duffryn et Tredegar que nous réservons à nos services spéciaux.

En décembre dernier, afin de pouvoir éventuellement opposer aux allemands une concurrence efficace, nous avons demandé des offres pour des charbons dont nous laissions le choix aux vendeurs, afin d'obtenir une échelle de prix nous permettant de confronter nos idées et celles du Coal Control.

Or, le prix de 21/- nous avait été remis pour de nombreux charbons intrinsèquement très différents; pour des charbons nettement inférieurs, une différence de 6 d., tout à fait insuffisante, à notre avis nous avait été proposée. En présence de cette situation nous avons pris les charbons les meilleurs,

Ayant, cette fois à commander un tonnage important:
430.000 tonnes, dont 29.000 T. de criblés, 35.000 T. de

....

tout-venants de lère qualité et 105.000 T. de tout-venants ordinaires, nous avons, en vue de clarifier le plus possible la question, demandé des prix, d'une part pour les criblés Powell Duffryn et Tredegar; d'autre part pour six charbons dénommés employés par les anciens Réseaux et qu'il était possible de classer compte tenu de leur utilisation; enfin, pour des charbons de Newport non désignés, de qualité inférieure aux précédents.

Or, à l'exception des North's Navigation, offerts à un prix plus élevé que celui des criblés de choix, le prix de 21/- nous a de nouveau été demandé pour tous les charbons, à l'exception de deux charbons très inférieurs - l'un, même, trop sulfuré pour nous convenir - dont les prix étaient respectivement de 20/10 1/2 et 20/9, c'est à dire inférieurs de 1 1/2d. et 3 d. seulement au prix des autres.

Malgré ce résultat décevant, nous avons fait pour celui qui nous intéressait le plus, le Bedwas, une contre-offre à 20/9 qui nous a été refusée, et tenté sans y réussir, d'obtenir une diminution pour deux autres charbons de moindre valeur, à notre point de vue.

Toutefois nous venons d'être avisés, aujourd'hui même, que le prix de 21/- a été abaissé par le Coal Control à 20/9 pour trois des charbons que nous avions demandés en dehors des Powell Duffryn et Tredegar. Or, ce prix s'il est acceptable pour le Bedwas, puisque nous l'avons nous même proposé par notre contre-offre, reste, à notre avis, trop élevé pour les deux autres charbons Llanbradach -Risca/Sirhowy - . Aussi estimons-nous

.....

préférable, compte tenu à la fois des différences de qualité des charbons offerts et de notre politique générale, de couvrir nos besoins en criblés Powell Duffryn, Windsor d'une part, Tredegar et Tredegar Southern, d'autre part, en prenant tout ce que pourront nous réserver les mines en Windsor et Tredegar dont le prix n'est que de 21/ , et de ne prendre en dehors que les 20.000 T. de Bedwas qui nous sont offertes à 20/9.

- Parmi les tout-venants, 35.000 T de tout-venants spéciaux doivent après accord avec les Services de Traction, remplacer des criblés ordinaires. Or, il nous a été proposé par les Mines Tredegar, un tout-venant homogène, comportant 40 % de Tredegar et 60 % de menus gailleteux Oakdale, considérés parmi les meilleurs du Pays de Galles, au prix de 18/9 et demi, prix qui, après négociation, a été ramené à 18/3 et demi. Nous proposons de l'accepter pour le tonnage considéré, persuadés de donner à la Traction un combustible de choix.

- Enfin, pour les tout-venants ordinaires, après avoir négocié avec trois fournisseurs qui, avec des mélanges différents nous proposaient des produits de qualité sensiblement équivalente au prix de 18/2 et demi et 18/4 et demi, nous avons finalement obtenu des prix respectifs de 17/4 et 17/3.

Nous proposons d'attribuer 55.000 T. à la Compagnie Est et Nord qui nous a fait le prix meilleur et 50.000 T à M.M.PYMAN WATSON dont le mélange justifie et au delà, à notre avis, le

penny qu'ils demandent en supplément.

Il convient de reconnaître qu'en maintenant pour les quatre criblés que nous considérons les meilleurs les prix de 21/6 et 21/, le Coal Controller n'a pas profité des possibilités de hausse qu'eût justifié la fermeté actuelle du marché - fermeté d'ailleurs passagère à notre avis. Nous regrettons néanmoins de n'avoir pas encore réussi à obtenir pour les charbons qui nous intéressent, une échelle de prix raisonnable correspondant à la différence de qualité, alors que les mines sont tout à fait disposées à l'accorder. Nous conservons l'espoir d'y réussir ultérieurement.

Ci-joint un tableau donnant la répartition par bassins français et par pays étrangers des commandes objet des propositions ci-dessus, ~~et la décomposition par fournisseurs des commandes de charbons étrangers.~~

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ces négociations.

Le Chef de la Division
des Combustibles

Signé: SANTINI

Service des Approvisionnements
Commandes et Marchés

Dossier 64 Ach

ACHATS de COMBUSTIBLES Traction
sur le 2ème Semestre 1939

	<u>Tonnages</u>	<u>Valeurs</u>
Nord et Pas de Calais	1.748.900 T.	311.330.168 ^{frs}
Centre et Midi	931.200	194.324.705,-
Lorraine	465.900	78.885.573,-
TOTAL France :	<u>3.196.900 T.</u>	<u>584.540.451,-</u>
Pologne	33.000 T.	4.234.725,-
Angleterre	430.000	77.091.056,-
Allemagne (Sarre)	120.000	19.647.000,-
Allemagne (Ruhr)	86.000	19.539.693,-
Belgique	49.300	9.844.125,-
Hollande	11.700	2.286.063,-
TOTAL Importation:	<u>730.000 T.</u>	<u>132.642.662,-</u>
TOTAL GENERAL des Achats:	<u>3.926.000 T.</u>	<u>717.183.113^{frs}</u>

Tonnage de briquettes du Littoral
déjà traité avec le tonnage du
1er Semestre 1939..... 126.000 T.

Tonnage approvisionné pour le
2ème semestre 4.052.000 T.

18 juillet 1939

QU. III - Marchés et commandes

a) de la compétence
du C.A.

P.V. COURT &
STENO p. 6

Le Comité prend acte de la désignation de Rapporteurs en ce qui concerne les marchés suivants inscrits à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Administration du 19 juillet 1939 :

2°) Ravitaillement de la S.N.C.F. en combustibles-traction pendant le 2ème semestre 1939 - (717 millions environ).

Rapporteur : M. BLUM-PICARD

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-

Comité de Direction

-:-:-

Séance du 18 juillet 1939

-:-

III - Marchés et Commandes

b) de la compétence du
Conseil d'Administration

2°) Ravitaillement de la S.N.C.F. en ()
combustibles-traction pendant le) Rapporteur :
2ème semestre 1939 - (717 millions(M. BLUM-PICARD
environ))

du 18 JUIL 1939 193

"Marchés et Commandes"

(Question N° 2/2)

du 19 JUIL 1939 193

"Marchés et Commandes"

(Question N° 7)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris le 17 Juillet 1939

Rapport au Conseil d'Administration

au sujet du ravitaillement de la S.N.C.F., en combustibles
Traction pendant le 2^e semestre 1939.

Mode de passation du Marché: appel à la concurrence suivi de
négociations.

Montant: Environ: 717 millions.

Fournisseurs: Mines Françaises, Belges, Hollandaises, Allemandes,
Polonaises et Anglaises.

Fin 1938, la S.N.C.F. avait décidé de ramener aussi rapi-
dement que possible son stock de charbons, de 1.875.000 tonnes à
1.400.000 t., tonnage correspondant aux besoins normaux de son
exploitation.

En exécution de cette décision les achats du premier
semestre avaient tenu compte des reprises au stock nécessaires
pour assurer la réalisation partielle de l'opération, les achats
du second semestre devant être réglés de façon à la compléter
d'ici le 31 décembre prochain.

Les mesures de sécurité arrêtées par le Gouvernement à la
suite de la tension internationale ont dès mars dernier, imposé
à la S.N.C.F., non seulement d'enrayer la baisse du stock, mais
de prendre toutes dispositions pour le consolider.

Dans cet ordre d'idées, elle a usé de la latitude que lui

.....

8181

donnait son contrat avec les fabricants du littoral pour augmenter le tonnage de briquettes envisagé à l'origine, puis s'est fait réserver par les mines françaises, en dehors de ses marchés normaux et pour livraison à sa demande sur une courte période, 40.000 tonnes environ de briquettes. Ces 40.000 tonnes feront l'objet de propositions ultérieures parce qu'elles doivent être incorporées dans les stocks supplémentaires pour lesquels nous réclamons le bénéfice des dispositions spéciales de financement prévues par le Gouvernement.

En conséquence de ce qui précède, les demandes des services de traction pour le deuxième semestre ont été intégralement couvertes par de nouveaux achats.

Avant d'en exposer l'économie, peut-être convient-il de signaler la vive reprise, au cours de ces derniers mois, puis le raffermissement très net du marché charbonnier, à la suite des demandes considérables de charbons à coke de la métallurgie. En pareille circonstance, il est classique de voir les charbons à coke qui, par leur qualité, tiennent la tête du marché, entraîner dans le mouvement ascensionnel de leurs prix d'abord les charbons similaires, puis, par répercussion, les charbons à vapeur sur lesquels les industries courantes sont contraintes de se rejeter. Cette fois, à cause sans doute de la dépression économique générale, la répercussion n'a pas été aussi directe, et nous n'aurons pas à supporter sur les charbons étrangers une augmentation de dépense aussi forte que nous l'aurions pu craindre.

Comme de coutume, les disponibilités des mines françaises ont conditionné nos achats. Dans l'ensemble, elles ont été supérieures d'environ 68.000 tonnes aux tonnages traités pour le premier semestre; mais, tandis que les mines du Nord et du Pas-de-Calais et les mines du Centre et du Midi ont respectivement offert: 1.755.000 T. contre 1.677.000 T. et 981.000 T. contre 929.000 T, le semestre précédent, les mines lorraines n'ont proposé que 466.000 T. au lieu de 528.000, en diminuant de 46.000 T. les criblés flambants gras et de 16.000 T les menus de même qualité. Nous leur avons fait remarquer ce qu'avait de fâcheux pareille réduction de tonnage sur leurs charbons les meilleurs après les efforts d'adaptation de nos services de traction. Elles l'ont expliquée par certaines difficultés d'extraction et, surtout, par les demandes pressantes de la métallurgie locale en précisant qu'elle était d'ailleurs exceptionnelle.

- L'augmentation des offres de charbons maigres et flambants des mines du Nord et du Pas-de-Calais ayant été accompagnée d'une augmentation parallèle, quoique insuffisante, des charbons gras et demi-gras, nous avons réussi, en prévoyant les mélanges appropriés, à ne rejeter que 7.000 T. de fines maigres; pour les autres bassins les tonnages ont été complètement acceptés.

- En définitive, nous proposons d'attribuer aux mines françaises une fourniture totale de 3.196.000 T. se décomposant par bassins comme suit:

Nord et Pas-de-Calais.....	1.748.000 T
Centre et Midi.....	981.200
Lorraine.....	465.900
	...

Les prix de base sont ceux du premier semestre. Ils sont toutefois à majorer de 1,01 % au titre de la taxe d'armement, conformément à la décision prise par le Comité National de Surveillance des prix.

En ajoutant au tonnage de 3.196.000 tonnes ci-dessus 126.000 tonnes de briquettes à livrer sur contrats en cours par les fabricants du littoral, il restait à demander à l'étranger:

38.000	tonnes de briquettes,
575.000	- de criblés divers,
36.000	- de tout-venants améliorés,
81.000	- de tout-venants ordinaires,

soit, au total, 730.000 tonnes, dont environ 270.000 destinées au Nord-Est du réseau, permettaient de mettre en concurrence les charbons belges, hollandais, sarrois et allemands (Ruhr) via Strasbourg, tandis que les 460.000 tonnes complémentaires, destinées à l'Ouest et au Sud du réseau et qui normalement sont importées par voie maritime donnaient la possibilité d'opposer aux charbons anglais les charbons allemands et polonais.

Sur ce tonnage, étaient à réserver à la Grande-Bretagne 340.000 Tonnes, en vue de lui assurer, conformément à l'accord franco-britannique de 1934, et compte tenu de nos commandes du premier semestre, 49,5 % de nos importations totales.

- Un premier contact officieux nous avait permis de penser

que les mines galloises productrices des criblés de choix réservés à nos services spéciaux ne demanderaient qu'une augmentation de prix modérés et, peut-être, accepteraient le maintien des prix précédents.

Le Kohlen Syndikat, pressenti immédiatement après, nous a, par contre, déclaré que les circonstances justifiaient à ses yeux des hausses variant de 1/6 pour les criblés à 2/- pour les tout-venants ordinaires et nous a donné l'impression très nette de ne pas disposer de tout-venants ordinaires; de ne pas désirer accroître son tonnage de criblés; enfin, de n'avoir qu'une faible aisance en tout-venants améliorés.

Prié de revoir la question s'il le jugeait opportun, il nous a fait tenir quelques jours plus tard les propositions définitives, suivantes:

- pour les criblés: 20/3 la tonne métrique fob Rotterdam,
26/- sur wagon Strasbourg,
25/3 sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 3 d. à Rotterdam, et de 1/3 à Strasbourg

- pour les tout-venants: 19/7 1/2 fob Rotterdam,
améliorés 25/4 1/2 sur wagon Strasbourg,
24/7 1/2 sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 10 d 1/2 à Rotterdam et de 1/10 1/2 à Strasbourg

- pour les tout-venants: 19/- fob Rotterdam
ordinaires 24/9 sur wagon Strasbourg
24/- sur chaland Strasbourg;

soit une hausse de 1/9 à Rotterdam et de 2/9 à Strasbourg.

Or, entre temps, les mines Powell Duffryn et Tredegar, officiellement consultées, avaient obtenu du Coal Controller le maintien de leurs prix précédents: 21/6 pour les criblés Rhymney Valley

et Tredegar et 21/- pour les Windsor et Tredegar Southern; de ce fait il apparaissait immédiatement que la position allemande se trouvait sérieusement compromise.

En effet, compte tenu de ce que le prix de 21/ des criblés Windsor et Tredegar Southern s'entend par tonne anglaise de 1016 kg. plus de 3 à 1/4 de warfage et que les prix allemands sont nets, mais à la tonne métrique, les prix rendus à Bordeaux et à Caronte, seuls ports où l'on envisage d'envoyer les criblés allemands donnent, dans le premier, l'avantage aux criblés anglais et, dans le second, une différence de 5 1/2 à, soit 1,5 % en faveur des allemands.

Mais les criblés anglais sont homogènes et proviennent d'une seule mine, tandis que les criblés allemands sont constitués par un mélange, d'ailleurs soigné et régulier, dont la teneur en matières volatiles est plus élevée et les cendres sensiblement plus fusibles; par conséquent, compte tenu de la qualité, l'avantage reste, à Caronte également, aux criblés anglais. Etant donné, au surplus, les difficultés qu'éprouve le Kohlen Syndikat à livrer les retards du premier semestre, il semble préférable de limiter sa fourniture aux 36.000 tonnes de tout-venants améliorés demandés spécialement par l'Alsace-Lorraine à Strasbourg et 50.000 tonnes de criblés destinés à certains dépôts de la Région du Sud-Est et dont le prix à Strasbourg est avantageux, par comparaison avec les criblés belges ou les criblés importés par Caronte.

-Notre négociation avec les Belges et les Hollandais a porté sur un ensemble de briquettes, de criblés gras et de criblés flambants de qualité un peu supérieure aux criblés sarrois les meilleurs.

51700

Pour les briquettes, belges et hollandais ont mainte-
nu leurs prix précédents, à savoir: 142 francs belges départ
Charleroi et 9,75 florins sur wagon Trois Vierges. Au change
actuel, le prix belge correspond à un prix sur wagon frontière,
dédouané, légèrement inférieur au prix départ mines des bri-
quettes du Nord et du Pas-de-Calais. Aux "prix rendus dépôts"
correspondants:

- 24.300 T. vont aux fabricants belges;
- 11.700 aux mines hollandaises d'Oranje Nassau.

Pour les criblés, par contre, les mines belges ont
considéré comme une concession de nous demander le prix de 175 f.
belges sur wagon frontière, non dédouané, prix payé par les métal-
lurgistes français pour des tonnages très importants de fines à
coke. La hausse par rapport au prix précédent est de 35 f., elle
reprend intégralement la baisse obtenue en décembre dernier, à la
faveur de circonstances économiques exceptionnellement défavora-
bles aux fournisseurs. Tel quel, le prix reste d'ailleurs intéres-
sant pour les 15.000 T. de criblés gras nécessaires à la Région
Est pour compléter son ravitaillement. Pour le complément de
10.000 T. de criblés flambants nécessaire à la même région, nous
avons pu obtenir, non sans difficulté, une baisse de 10 f. sur le
prix ci-dessus, en sorte que la fourniture totale belge en bri-
quettes et criblés des deux catégories atteindrait 49.300 T. et
serait comme la fourniture hollandaise double de la précédente.

Quant aux 120.000 T. de criblés flambants sarrois, cor-
respondant à notre contingent depuis 1938, ils se placent avan-
tageusement par comparaison avec les criblés belges, malgré la
hausse de 6 d. que nous a appliquée le Kohlen Syndikat sur

....

le prix de 18/.

..

- Le déficit en criblés flambants lorrains, criblés que nous avons été conduits à répartir entre plusieurs régions nous a amenés à examiner quelles ressources nous pourrions trouver en Pologne. Or, nous étions précisément sollicités par le représentant en France d'un des groupes polonais les plus puissants qui renouvelait les offres intéressantes qu'il nous avait faites à plusieurs reprises pour des charbons essayés par certains réseaux. Toutefois, comme ces charbons n'avaient pas toujours donné, à l'usage, des résultats nettement satisfaisants, nous avons jugé prudent de n'acheter que quelques cargaisons, afin de préciser et compléter notre documentation.

Au prix de 14/6/fob Gdynia, les criblés polonais arrivent à Bordeaux à 25 francs de moins que les criblés anglais à 21/-, mais s'il est exact, comme certains essais l'ont paraît-il décelé, que leur utilisation entraîne une augmentation de consommation de 10 à 15%, cet avantage disparaît. C'est précisément ce que nous demanderons à la Traction de vérifier.

..

- Reste la négociation anglaise, au sujet de laquelle il paraît utile de rappeler notre position vis-à-vis des vendeurs.

Antérieurement à la mise en vigueur du Coal Mines Act, le commerce d'exportation des charbons britanniques était complètement entre les mains de commerçants spécialisés qui achetaient le charbon aux mines pour le revendre aux consommateurs, donnaient à ces derniers, à leurs risques et périls, les garanties que refusaient les mines, et s'ingéniaient à adapter les conditions

....

du marché aux besoins de leurs clients, en jouant de leur position personnelle. Certains d'entre eux, spécialistes des fournitures de charbons de traction, s'étaient acquis une réputation méritée de compétence et de loyauté et avaient, fréquemment, permis aux réseaux de tirer du jeu de la concurrence le maximum d'avantages.

Or, depuis l'institution du Contrôle des charbons dans différents bassins britanniques, aucune offre ne peut être remise à un client éventuel par un exportateur, sans l'autorisation préalable du Contrôleur, quant au tonnage et au prix. De ce fait, la position personnelle des exportateurs dont bénéficiait éventuellement le client paraît singulièrement compromise.

- En juillet 1938, à la suite de négociations, intervenues sous l'égide des pouvoirs publics, au sujet de l'application de l'accord franco-britannique de 1934, un accord était intervenu sur le prix de 21/6 pour les criblés gallois Powell Duffryn et Tredegar que nous réservons à nos services spéciaux.

En décembre dernier, afin de pouvoir éventuellement opposer aux allemands une concurrence efficace, nous avons demandé des offres pour des charbons dont nous laissions le choix aux vendeurs, afin d'obtenir une échelle de prix nous permettant de confronter nos idées et celles du Coal Control.

Or, le prix de 21/- nous avait été remis pour de nombreux charbons intrinsèquement très différents; pour des charbons nettement inférieurs, une différence de 6 d., tout à fait insuffisante, à notre avis nous avait été proposée. En présence de cette situation nous avons pris les charbons les meilleurs.

Ayant, cette fois à commander un tonnage important:
430.000 tonnes, dont 29.000 T. de criblés, 35.000 T. de
.....

tout-venants de lère qualité et 105.000 T. de tout-venants ordinaires, nous avons, en vue de clarifier le plus possible la question, demandé des prix, d'une part pour les criblés Powell Duffryn et Tredegar; d'autre part pour six charbons dénommés employés par les anciens Réseaux et qu'il était possible de classer compte tenu de leur utilisation; enfin, pour des charbons de Newport non désignés, de qualité inférieure aux précédents.

Or, à l'exception des North's Navigation, offerts à un prix plus élevé que celui des criblés de choix, le prix de 21/- nous a de nouveau été demandé pour tous les charbons, à l'exception de deux charbons très inférieurs - l'un, même, trop sulfuré pour nous convenir - dont les prix étaient respectivement de 20/10 1/2 et 20/9, c'est à dire inférieurs de 1 1/2d. et 3 d. seulement au prix des autres.

Malgré ce résultat décevant, nous avons fait pour celui qui nous intéressait le plus, le Bedwas, une contre-offre à 20/9 qui nous a été refusée, et tenté sans y réussir, d'obtenir une diminution pour deux autres charbons de moindre valeur, à notre point de vue.

Toutefois nous venons d'être avisés, aujourd'hui même, que le prix de 21/- a été abaissé par le Coal Control à 20/9 pour trois des charbons que nous avions demandés en dehors des Powell Duffryn et Tredegar. Or, ce prix s'il est acceptable pour le Bedwas, puisque nous l'avons nous même proposé par notre contre-offre, reste, à notre avis, trop élevé pour les deux autres charbons Llanbradach -Risca/Sirhowy - . Aussi estimons-nous

.....

préférable, compte tenu à la fois des différences de qualité des charbons offerts et de notre politique générale, de couvrir nos besoins en criblés Powell Duffryn, Windsor d'une part, Tredegar et Tredegar Southern, d'autre part, en prenant tout ce que pourront nous réserver les mines en Windsor et Tredegar dont le prix n'est que de 21/ , et de ne prendre en dehors que les 20.000 T. de Bedwas qui nous sont offertes à 20/9.

- Parmi les tout-venants, 35.000 T de tout-venants spéciaux doivent après accord avec les Services de Traction, remplacer des criblés ordinaires. Or, il nous a été proposé par les Mines Tredegar, un tout-venant homogène, comportant 40 % de Tredegar et 60 % de menus gailleteux Oakdale, considérés parmi les meilleurs du Pays de Galles, au prix de 18/9 et demi, prix qui, après négociation, a été ramené à 18/3 et demi. Nous proposons de l'accepter pour le tonnage considéré, ~~persuadés de donner à la Traction un~~ combustible de choix.

- Enfin, pour les tout-venants ordinaires, après avoir négocié avec trois fournisseurs qui, avec des mélanges différents nous proposaient des produits de qualité sensiblement équivalente au prix de 18/2 et demi et 18/4 et demi, nous avons finalement obtenu des prix respectifs de 17/4 et 17/3.

Nous proposons d'attribuer 55.000 T. à la Compagnie Est et Nord qui nous a fait le prix meilleur et 50.000 T à M.M.PYMAN WATSON dont le mélange justifie et au-delà, à notre avis, le

penny qu'ils demandent en supplément.

Il convient de reconnaître qu'en maintenant pour les quatre criblés que nous considérons les meilleurs les prix de 21/6 et 21/, le Coal Controller n'a pas profité des possibilités de hausse qu'eût justifié la fermeté actuelle du marché - fermeté d'ailleurs passagère à notre avis. Nous regrettons néanmoins de n'avoir pas encore réussi à obtenir pour les charbons qui nous intéressent, une échelle de prix raisonnable correspondant à la différence de qualité, alors que les mines sont tout à fait disposées à l'accorder. Nous conservons l'espoir d'y réussir ultérieurement.

Ci-joint un tableau donnant la répartition par bassins français et par pays étrangers des commandes objet des propositions ci-dessus, ~~et la décomposition par fournisseurs des commandes de charbons étrangers.~~

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ces négociations.

Le Chef de la Division
des Combustibles

Signé: SANTINI

Service des Approvisionnements
Commandes et Marchés

Dossier 64 Ach

ACHATS de COMBUSTIBLES Traction
sur le 2ème Semestre 1939

	<u>Tonnages</u>	<u>Valeurs</u>
Nord et Pas de Calais	1.748.900 T.	311.330.168 ^{frs}
Centre et Midi	981.200	194.324.705,-
Lorraine	465.900	78.885.573,-
TOTAL France :	<u>3.196.900 T.</u>	<u>584.540.451,-</u>
Pologne	33.000 T.	4.234.725,-
Angleterre	430.000	77.091.056,-
Allemagne (Sarre)	120.000	19.647.000,-
Allemagne (Ruhr)	86.000	19.539.693,-
Belgique	49.300	9.844.125,-
Hollande	11.700	2.286.063,-
TOTAL Importation:	<u>730.000 T.</u>	<u>132.642.662,-</u>
TOTAL GENERAL des Achats:	<u>3.926.000 T.</u>	<u>717.183.113^{frs}</u>

Tonnage de briquettes du Littoral
déjà traité avec le tonnage du
1er Semestre 1939..... 126.000 T.

Tonnage approvisionné pour le
2ème semestre 4.052.000 T.