

505LMH7/6

2611

(1937-1939)

A

Politique générale de la S.N.C.F. en matière  
de charbons.

I - Intervention de l'Administration

(Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.)	11. 3.38
) Réponse de la S.N.C.F.	30. 3.38
(Intervention de M. BLUM-PICARD	23. 3.38
) Réponse de la S.N.C.F.	14. 4.38
Rapport Moch à la Commission des marchés	16. 3.39

II - Examen par la S.N.C.F.

	C.D.	9.11.37	6	II	
	C.A.	24.11.37	40	IV	
	C.A.	19. 1.38	41	XIII	
	C.A.	2. 2.38	11	IV	
	C.D.	26. 4.38	37	V	
	C.A.	27. 4.38	63	VII	
(s)	C.D.	24. 1.39	8	III	b) 2°)
(s)	C.D.	31. 1.39	2	II	1°)
(s)	C.D.	7. 3.39	37	IV	6°)
(s)	C.A.	19. 7.39	14	III	7°)
	C.D.	5. 9.39	39	VIII	(g)

Politique générale de la S.N.C.F. en matière  
de charbons

Politique générale de la S.N.C.F.  
en matière de charbons

II - Examen par la S.N.C.F.

	C.D.	9.11.37	6	II	
	C.A.	24.11.37	40	IV	
	C.A.	19. 1.38	41	XIII	
	C.A.	2. 2.38	11	IV	
	C.D.	26.4.38	37	V	
	C.A.	27. 4.38	63	VII	
(s)	C.D.	24. 1.39	8	III	b) 2°)
(s)	C.D.	31. 1.39	2	II	1°)
(s)	C.D.	7. 3.39	37	IV	6°)
(s)	C.A.	19. 7.39	14	III	7°)
	C.D.	5. 9.39	39	VIII(g)	

5 septembre 1939

-----  
QU. VIII - Questions diverses

g) Importation de charbons  
étrangers

Pas de P.V. COURT

STENO p. 39

M. LE BESNERAIS. - Les importations de charbons belges et hollandais sont assez importantes en ce moment. C'est dans ces pays que nous cherchons surtout à nous approvisionner.

M. BERTHELOT. - Il y a des difficultés qui ne tiennent pas tant au transport en lui-même qu'aux formalités administratives qui sont très compliquées.

M. LE BESNERAIS. - Il y a pourtant un intérêt majeur à importer la plus grande quantité possible de charbon.

M. TIRARD. - A combien de jours de consommation correspondent nos stocks actuels ?

M. LE BESNERAIS. - A 90 jours. Avant les événements actuels, les stocks ~~xxx~~ paraissaient trop élevés, et j'avais pris des mesures destinées à les diminuer ; mais elles ne devaient être appliquées qu'à la fin du mois de septembre.

-----  
Question III - Marchés et Commandes  
-----

(s) P. 14

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

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. BILM-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.

... autre part, la baisse de la consommation de 1938, due à la diminution de l'activité économique du pays, a entraîné une augmentation des stocks. Ceux-ci ont, normalement, représenté correspondre à la consommation de 1 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.

(s) p. 37

M. RENE MAYER .....je tiens à faire remarquer que notre politique, en ce qui concerne la concurrence entre les charbons nationaux et les charbons d'importation, est quelque peu flottante.

Le charbon anglais se vend sur les côtes de l'Ouest et dans la région méditerranéenne. Il est légitime qu'on permette aux mines de la Loire et du Centre, dont c'est le débouché naturel, d'avoir accès aux usines du littoral méditerranéen. Je trouve donc la mesure excellente en soi et ce n'est pas contre ce tarif que je m'élève (extension du tarif spécial P.V. n°7). Mais nous touchons là à un point particulier d'une question d'ensemble beaucoup plus vaste : il existe en effet d'autres houillères intéressées à trouver des débouchés dans d'autres régions où elles sont concurrencées par des importations de charbons étrangers.

La politique charbonnière que l'on suit actuellement a pour but de diminuer le chiffre total des importations de charbons étrangers tout en augmentant celui des importations de charbons anglais.

C'est là un résultat difficile à obtenir, parce qu'on veut en même temps ne pas mécontenter la Belgique et reprendre des négociations économiques avec l'Allemagne.

Mais, par ailleurs, on n'a pas voulu que nous donnions notre accord à une proposition tendant à faciliter l'accès du charbon lorrain aux régions côtières de l'Atlantique.

Il y a parmi ces diverses tendances une certaine contradiction et la nécessité se fait sentir d'un effort de cohésion qui dépasse d'ailleurs le cadre de la S.N.C.F.

-----

QUESTION II - Comptes rendus hebdomadaires

Politique à suivre en matière d'achats  
de combustibles: choix du produit et  
du fournisseur

M. LE BESNERAIS .....

(S) (p. 2)

Je vous signale, à ce sujet, que, d'après ce qui m'a été rapporté, M. de MCHIE aurait parlé dimanche à Rouen de la question des importations de houille ; il aurait dit notamment qu'il avait demandé à la Société Nationale de réduire les importations de houille étrangère, mais qu'il serait peut-être obligé de lui demander de les reprendre afin de donner un aliment au port de Rouen.

Ce qui nous importe, ce n'est pas l'origine, française ou étrangère, de nos combustibles, mais leur prix : or, les charbons étrangers coûtent plus cher que les charbons français.

-----

QUESTION III - Marchés et commandes

b) de la compétence du  
Comité de Direction

(S) (p. 8)

Politique charbonnière

2°) Commandes supplémentaires de combustibles aux  
Mines Françaises d'Aniche, d'Anzin, de Courrières,  
de Charleroi - Ensemble des Régions - (1.552.030 fr.  
1.824.620 fr. 2.004.420 fr et 1.653.300 fr).-

M. GRIFFET. - La Sous-Commission propose au Comité d'approuver ces commandes supplémentaires ; mais cette affaire appelle des critiques par la façon dont elle est présentée, tant en la forme qu'au fond.

S'il ne s'agit, en définitive, que d'augmenter nos stocks, je n'ai pas d'objection, car, comme l'a très justement remarqué M. René MAYER, nos stocks ne couvrent pas nos besoins pour une durée supérieure à 3 mois et, par ailleurs, cette opération se fait à des prix et conditions des marchés en cours pour le 2ème semestre 1938, ce qui peut présenter des avantages.

C'est cette double considération seule qui aurait dû être mise en avant par le Service et qui peut justifier les commandes supplémentaires en question. Au lieu de cela, la note s'exprime ainsi : "finalement, au cours d'une réunion qui s'est tenue le 4 novembre, sous la présidence de M. le Directeur des Mines, la S.N.C.F. a consenti, moyennant un effort considérable, à accepter les tonnages suivants....".

La Société Nationale doit faire des efforts pour équilibrer son budget, et non pour alimenter la trésorerie d'autres entreprises.

M. LE BERNERAIN. - Ce sera autant de charbon étranger que nous n'aurons pas à importer.

M. MARLIO.— En contre-partie de cet effort considérable, auquel vous faites allusion, n'aurions-nous pu obtenir une réduction de prix, si minime soit-elle ?

M. LE PRÉSIDENT.— On pourrait envisager un prix dégressif.

M. MARLIO.— C'est ce que je voulais dire : les mines peuvent consentir certain sacrifice, puisque la Société Nationale en fait un de son côté.

M. LE PRÉSIDENT.— Est-il possible de reprendre les négociations ?

M. SURLAUF.— Le prix doit être arbitré déjà par le Ministre.

M. GILBERT.— Je ne crois pas.

M. René RAYER.— Nous n'avons pas tout à fait 90 jours de stocks. C'est cela qui m'a déterminé.

M. MARLIO.— Sous les réserves que je viens de faire, je ne suis pas, quant à moi, opposé à ce projet.

M. GRIMBERT.— On peut accepter le projet, mais il faudra retenir les observations formulées pour l'avenir.

M. LE PRÉSIDENT.— Oui. Sous le bénéfice de ces observations, le Comité est d'accord avec la Sous-Commission pour approuver les commandes supplémentaires en question.

27 Avril 1938

63

QUESTION VII - Note de M. GALLIOT  
relative à l'achat des combustibles de la  
S.N.C.F.-

M. LE PRESIDENT demande à M. GALLIOT s'il a des explications à ajouter à l'étude dont il a bien voulu se charger et qui a fait l'objet de la note dont un exemplaire a été distribué à chacun des membres du Conseil.

M. GALLIOT déclare qu'il n'a rien à ajouter à sa note et qu'au surplus il est dans l'ensemble d'accord avec la Direction Générale. Il se borne à appuyer sur les deux idées suivantes : d'une part, en ce qui concerne la question des achats de combustibles, la Société Nationale doit avoir une attitude plutôt active que passive, elle doit rechercher le contact avec les producteurs et les choisir; d'autre part, il importe d'être très strict à la réception, la Société Nationale devant exiger que les charbons qu'elle achète et qu'elle paie soient absolument conformes aux marchés. Cela implique l'existence d'un service de contrôle très bien organisé.

M. GRIMPRET attire l'attention sur le passage suivant de la page 4 du rapport de M. GALLIOT, relatif aux mines d'importance relativement réduite :

"L'Administration supérieure et le Gouvernement devront dire "dans quelle mesure ils entendent que la Société Nationale vienne "en aide à ces mines, et il paraît logique que la Société Nationale "inscrive dans sa comptabilité le surprix qu'elle donne à ces mines "en payant leur charbon à un prix supérieur à sa valeur normale".

Il estime que le Gouvernement n'a pas le droit d'imposer à la Société Nationale une telle aide et, à ce point de vue, le mot "entendent" ne lui paraît pas très adéquat.

D'autre part, si la première partie de la phrase lui paraît trop impérative, la seconde partie lui semble trop dubitative, car, si la Société Nationale décide d'accorder un surprix à certaines

mines, elle devra en faire état dans sa comptabilité.

M. GALLIOT rappelle que, dans le passé, le Gouvernement a fréquemment adressé aux Réseaux des demandes de cette nature et que les Réseaux ont toujours acquiescé. Il est à prévoir que l'Administration supérieure présentera encore des demandes analogues et que la Société Nationale les acceptera. D'ailleurs, elle a déjà accepté, à la demande du Gouvernement, l'acheminement via Gand et Anvers des combustibles qu'elle achète en Allemagne, ce qui représente pour elle une dépense supplémentaire fort appréciable. Il est souhaitable que la Société Nationale puisse alors chiffrer le sacrifice qui lui sera demandé dans un but d'intérêt national ou régional, afin d'en faire état, le cas échéant.

M. LE BESNERAIS se déclare bien d'accord sur l'ensemble des conclusions de M. GALLIOT dans sa note relative à l'achat des combustibles de la S.N.C.F.

Il croit toutefois devoir apporter certaines précisions.

Il reconnaît d'abord toute l'importance que présente le problème de la recherche du meilleur combustible, c'est-à-dire, du combustible le plus économique, compte tenu de sa qualité, rendu au point de destination. Il fait cependant remarquer que certaines réserves s'imposent : même si de légères variations de prix conduisaient à changer, il ne faudrait pas le faire toujours, car il faut tenir compte des habitudes des mécaniciens et des chauffeurs. C'est là un des éléments du problème à considérer.

M. GALLIOT s'associe à cette observation; il précise que la solution qu'il préconise est l'idéal vers lequel il faut tendre.

M. LE BESNERAIS souligne, d'autre part, que la souplesse dont la Société Nationale peut disposer dans son stockage n'est pas aussi grande qu'on pourrait le croire de prime abord. Il faut, en effet, tenir compte du stock minimum qui est imposé par l'autorité militaire.

Par ailleurs, les services que peut rendre un service de prospection sont incontestables, pour connaître exactement les possibilités des divers bassins houillers et il est de première importance d'assurer un contact sur place au départ de la mine ou du port. Un contact intime avec les fournisseurs facilitera incontestablement les opérations de ce service. Mais, en ce qui concerne l'achat même, il estime que l'opération doit être centralisée à Paris.

Enfin, M. LE BESNERAIS rappelle, en ce qui concerne la question des analyses de laboratoire, que la Société Nationale dispose de plusieurs laboratoires à Paris. Une spécialisation de leurs attributions est actuellement à l'étude et les analyses de charbons, en particulier, seront confiées à un ou deux d'entre eux les mieux outillés à cette fin.

Sous le bénéfice de ces observations, M. LE PRESIDENT propose l'adoption des conclusions du Rapport de M. GALLIOT qui sont adoptées à l'unanimité.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-----

Conseil d'Administration

-----

Séance du 27 avril 1938

-----

VII - Note de M. GALLIOT relative à l'achat  
des combustibles de la S.N.C.F.

à Guller 2 observations

20 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

P. 4 - à l'ann. de la note p. 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100

guller  
guller

LB. M. Galliot a communiqué la note relative à l'achat des combustibles de la S.N.C.F. et a demandé l'avis du Conseil. Le Conseil a décidé de renvoyer la note à l'Administration pour qu'elle soit complétée par les renseignements nécessaires. Le Conseil a également décidé de renvoyer la note à l'Administration pour qu'elle soit complétée par les renseignements nécessaires. Le Conseil a également décidé de renvoyer la note à l'Administration pour qu'elle soit complétée par les renseignements nécessaires.

Adopté

Bureau de Documentation  
Minière

PARIS, le 28 Mars 1938

GA/YB

N O T E

relative à l'achat des combustibles  
par la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

I - IMPORTANCE DES MARCHES DES CHEMINS DE FER -

Si nous prenons les chiffres de 1935 ou de 1936 comme éléments de base, nous constatons que les chemins de fer français ont consommé près de 10 millions de tonnes de charbon, dont 6,7 millions d'origine française, et le reste d'origine étrangère.

Remontant plus haut dans l'histoire pour retrouver une année de prospérité, nous voyons qu'en 1930 la consommation était légèrement supérieure à 12 millions de tonnes, dont 48,5% (5,9 millions de tonnes) de production française, 1,2 d'origine sarroise, 1,9 d'origine allemande et 3,1 d'autres origines.

Deux faits importants frappent immédiatement :

- a) les chemins de fer français ont une consommation qui est de l'ordre du septième de la consommation totale française ;
- b) les chemins de fer sont alimentés sensiblement par moitié par des charbons métropolitains et par des charbons d'importation. La proportion des charbons français augmentant naturellement en période de crise, puisque les chemins de fer doivent être les premiers à aider l'industrie française, et diminuant lorsque l'industrie réclame davantage de charbons français. Ceci est d'autant plus vrai que les qualités qui conviennent aux chemins de fer sont en quantité limitée et que la métallurgie en particulier est un consommateur concurrent direct du chemin de fer.

Il est incontestable que dans un avenir prochain, il en sera encore de même : la société nationale consommera encore environ dix millions de tonnes de charbon, et devra en acheter environ la moitié à des producteurs étrangers.

Elle peut certainement le faire dans de meilleures conditions et à meilleur prix que les anciennes Compagnies parce que d'une part ses commandes seront plus importantes, et que d'autre part il lui est plus aisé de réaliser une répartition plus ration-

nelle des combustibles.

Parmi les nombreuses questions que soulève l'approvisionnement en combustible des chemins de fer, nous examinerons successivement la prospection, l'achat, l'acheminement, la répartition et le contrôle des combustibles.

## II - ACHATS A L'ETRANGER - IIa - NECESSITE D'UN GRAND NOMBRE DE SOURCES D'APPROVISIONNEMENT -

Les achats peuvent avoir lieu soit à l'étranger, soit en France.

Il est tout à fait naturel qu'un consommateur, surtout de l'importance d'une compagnie de chemins de fer ou plus encore de la Société Nationale, s'efforce d'avoir le plus grand nombre possible de fournisseurs étrangers. Cela lui permet, en effet, par un jeu de bascule de l'un à l'autre, d'avoir de meilleurs prix et des livraisons plus régulières quand tous sont disposés à lui livrer des charbons, mais surtout quand certains producteurs sont défaillants pour une cause quelconque, cela lui permet d'obtenir plus facilement des accroissements d'expéditions de ceux qui restent capables de faire des livraisons.

Cette politique du PLUS GRAND NOMBRE POSSIBLE DE FOURNISSEURS était celle des anciens Réseaux ; elle doit être continuée et nous devons nous efforcer de trouver des charbons, non seulement chez les grands fournisseurs habituels : Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, mais aussi chez des fournisseurs nouveaux : Pays-Bas, Pologne, Turquie et même Amérique.

En tout cas, nous devons avoir prospecté ces fournisseurs au moins aussi bien que nos fournisseurs habituels et savoir quelles sont les mines et les couches qui sont aptes à nous fournir les qualités dont nous avons ou dont nous pouvons avoir besoin et comment nous pouvons les acheminer vers nos ports.

## IIb - PROSPECTION -

Nous voyons ainsi apparaître la nécessité d'organiser dans notre service "combustible" un service de prospection qui devrait connaître exactement les possibilités techniques des divers bassins houillers dans lesquels nous sommes ou nous pouvons être appelés à rechercher des combustibles, les qualités des charbons sortant des puits des mines exportatrices ou susceptibles de le devenir, les organisations commerciales locales, les ports vers lesquels il faut acheminer ces charbons, ou les autres modes d'acheminement, les conditions du marché des frets, etc...

Ce service devrait également connaître quels sont nos concurrents sur le marché, quels tonnages et quelles qualités ils recherchent, à quelles époques, etc... de telle sorte que nos achats puissent se faire aux meilleures conditions.

### IIc - ACHAT -

Munis des renseignements fournis par la prospection, connaissant parfaitement les possibilités et les prix des divers charbons fournis par une région connaissant également avec exactitude les valeurs d'usage (1) des combustibles qu'il demande aux mines étrangères, et sachant en tenir compte dans ses discussions de prix, le service des achats est armé pour conduire des discussions serrées avec le fournisseur étranger.

Le service des achats doit s'efforcer de connaître les prix de vente sur le marché d'exportation des qualités qu'il recherche en particulier les prix faits aux autres clients du pays où il opère ou des pays concurrents : ces marchés seront souvent beaucoup moins importants que ceux de la Société Nationale, et par suite il devra obtenir des prix nettement plus bas, car la Société Nationale se présente en effet comme un client idéal, recevant de gros tonnages, à des dates à peu près indifférentes, et payant bien ; elle doit, en contrepartie, avoir des prix meilleurs que le client ordinaire, et des livraisons parfaites en qualité.

### IIId - CONTROLE -

Pour obtenir des livraisons parfaites, il est nécessaire de les contrôler.

Les Compagnies de chemins de fer avaient naturellement beaucoup moins développé ces services de prospection et de vérification que ne doit le faire la Société Nationale, car leurs achats étaient beaucoup moins importants. Nous pensons toutefois que, même pour de faibles envois, le contrôle par prélèvements d'échantillons à l'origine ou au port, aux fins d'analyse, aurait largement payé les frais engagés par suite de la meilleure qualité des livraisons.

En tout cas, avec le régime unifié et les tonnages beaucoup plus considérables qui seront en jeu, il nous paraît de toute nécessité de faire acheter les charbons sur place et de les faire recevoir au départ (mine ou port) et par conséquent d'exiger, par ce procédé, des livraisons absolument conformes aux marchés.

.....

---

(1) - Nous parlerons plus loin de ces valeurs d'usage, qui s'appliquent à tous les combustibles, français ou étrangers.

### III - ACHATS AUX MINES FRANCAISES - PROSPECTION, - ACHAT, CONTRÔLE -

#### PRIX ET SURPRIX -

Nous devons distinguer entre les mines françaises celles qui livraient ou étaient susceptibles de livrer à tous les Réseaux, et celles qui ne livraient qu'à un Réseau.

Pour les mines qui livraient à plusieurs Réseaux, c'est-à-dire celles du Nord, du Pas-de-Calais, de Moselle et de Bourgogne la question est exactement la même que pour les bassins étrangers (service de prospection et d'achat à PARIS ou sur place, service de vérification à la mine, prix moindre que celui consenti au client de moindre importance).

Pour les mines qui ne livrent qu'à un seul réseau, c'est-à-dire celles qui au fond n'ont qu'une importance locale, il est arrivé que les réseaux leur aient assuré un soutien plus ou moins net en payant leurs charbons à un prix supérieur au prix normal, soit parce que le réseau avait intérêt à maintenir l'activité de cette mine sur son territoire, soit parce qu'il cédait à des pressions gouvernementales ou locales. La question a un peu changé d'aspect avec la constitution de la Société Nationale : l'Administration supérieure et le Gouvernement devront dire dans quelle mesure ils entendent que la Société Nationale vienne en aide à ces mines, et il paraît logique que la Société Nationale inscrive dans sa comptabilité le surpris qu'elle donne à ces mines en payant leur charbon à un prix supérieur à sa valeur normale. Il n'est pas mauvais que soit ainsi chiffré le sacrifice demandé aux chemins de fer dans un but d'économie nationale ou d'économie régionale. C'est naturellement dans ces mines que les vérifications des qualités livrées devront être les plus sévères, car il est arrivé que le surpris ne se trouvait pas dans le prix à la tonne, mais dans la qualité livrée.

### IV - ACHATS AUX USINES D'AGGLOMERES DU LITTORAL -

Les réseaux qui bordaient l'Océan entretenaient une certaine activité dans les ports en achetant des briquettes fabriquées avec des fines étrangères par des usines d'agglomération appartenant aux importateurs.

Cette question est analogue à celle précédemment effleurée, des mines locales ; elle doit être examinée de la même manière.

La Société Nationale peut avoir intérêt à maintenir et même à développer l'activité des fabriques d'agglomérés dans les ports, surtout si ces fabriques acceptent de travailler en période creuse pour le Chemin de fer, à des prix tenant compte de cette situation, et si elles expédient leurs boulets vers l'intérieur

par voie de fer et non par des camions.

Ici encore, il est nécessaire d'avoir un service d'achat et de contrôle, connaissant bien la situation individuelle de chaque usine, et capable de discuter avec chacune d'elles, car il est inutile de payer à toutes les usines, par application d'une formule générale, le prix minimum nécessaire pour que vive la moins favorisée.

## V - VALEUR D'USAGE DES COMBUSTIBLES -

Les différents acheteurs, aussi bien à l'étranger qu'en France doivent se considérer comme étant au service des utilisateurs, c'est-à-dire de la Traction : le but est en effet de fournir aux locomotives, au plus bas prix possible, le charbon leur permettant d'assurer convenablement leur service.

C'est donc aux services utilisateurs, à la Traction, de préciser aux services acheteurs ce que vaut pour eux tel charbon comparé à tel autre charbon ou à tel mélange de charbon pris comme type.

Il est probable que chaque réseau possède dans ses archives, des résultats provenant d'expériences directes, ou des études expérimentales, ou même d'études de laboratoire, qui permettent de définir la valeur d'utilisation d'un charbon par rapport à un autre : les teneurs en cendres et les températures de fusibilité des cendres, les teneurs en eau, les teneurs en matières volatiles, les pouvoirs calorifiques, le pouvoir agglutinant, etc... sont autant de caractéristiques des charbons qui modifient leur valeur d'utilisation.

L'acheteur doit connaître toutes ces caractéristiques, ce qui lui facilitera le service de prospection et de classement des charbons possibles, mais il ne connaîtra la valeur d'utilisation d'un charbon que par les indications positives et chiffrées du service utilisateur.

Si par exemple le service de la Traction fait connaître à l'acheteur que dans un dépôt considéré, il lui faut consommer 125 kilogrammes d'un charbon B pour obtenir le même service qu'en consommant 100 kilogrammes d'un charbon A, l'acheteur devra s'efforcer d'offrir aux mines qui produisent les charbons A et B des prix départ tels que le prix rendu dans le dépôt soit à peu près 100 pour A et 80 pour B, de telle sorte que la calorie utile revienne au même prix.

Nous ne pouvons nous étendre sur cette question des valeurs d'utilisation des combustibles, beaucoup plus complexe que ne l'indique l'exemple précédent, car les locomotives sont alimentées par des mélanges très complexes, mais nous la signalons comme étant de grande importance, voire même fondamentale pour que le

service des achats puisse payer au juste prix les combustibles qu'il doit procurer à la traction, et choisir convenablement entre les diverses sources d'approvisionnement qui s'offrent à lui.

## VI - ACHEMINEMENT DES COMBUSTIBLES -

Pour remplir parfaitement son rôle, le service des combustibles de la Société Nationale doit non seulement connaître exactement les centres de consommation, les quantités et les qualités désirées dans chaque Centre et les valeurs d'utilisation, non seulement les valeurs des charbons au départ des mines, mais encore il lui faut également connaître les prix de transport des différents points où il peut recevoir du combustible (mines françaises, points frontières, ports) aux différents centres de consommation.

Le calcul des prix d'acheminement comporte des éléments complexes : frets, frais de déchargement et de mise à wagon dans le ports, frais de transport par voie de fer d'une mine ou d'un port vers le lieu de consommation. C'est une question technique complexe sur laquelle nous n'insisterons pas, ce prix d'acheminement étant fonction, en ce qui concerne le fer, du mode de traction, du profil des voies, des hypothèses faites sur la circulation du matériel, sur son passage dans les triages, etc..., etc...

## VII - DISTRIBUTION DES COMBUSTIBLES - ZONES DE CONSOMMATION -

C'est par le jeu combiné de ces éléments, ainsi que des valeurs d'utilisation, que le service des combustibles déterminera les limites de prix d'achat qu'il pourra payer, et ce prix étant fixé par discussion avec le vendeur, qu'il définira les zones dans lesquelles tel combustible est plus économique que tel autre.

La répartition géographique des combustibles qui existait avant Janvier 1938 était certainement plus onéreuse que celle qui doit être réalisée dans la Société Nationale : en effet, chaque réseau, obligé, par raison de sécurité dans son approvisionnement, d'acheter des combustibles au plus grand nombre possible de fournisseurs, devait ensuite répartir ces combustibles sur son propre réseau, en leur faisant parcourir des espaces beaucoup plus longs que ceux qui seront nécessaires maintenant.

De notables économies doivent résulter d'un zonage rationnel des charbons des diverses sources.

Cette étude de la répartition des charbons sur le réseau national demande à l'évidence la coopération active du service des achats et du service consommateur (traction) ; elle amènera à des modifications importantes dans le ravitaillement actuel des différents dépôts et à une perturbation certaine d'habitudes anciennes. Par exemple les charbons du Nord et du Pas-de-Calais iront moins

loin qu'actuellement ; on consommera moins de charbon sarrois dans la région lyonnaise, et plus aux environs de VESOUL ou NANCY ; BORDEAUX ne recevra plus de briquettes de CARMAUX, ni TARBES de charbons de GRAISSESSAC, mais par contre ces charbons iront à SETE et MONTPELLIER qui ne les connaissaient pas, etc..., etc...

Cette étude de la répartition par zones des diverses qualités de charbon est, il ne faut pas se le dissimuler, une étude à refaire d'une manière permanente, par suite du grand nombre des variables qui sont à considérer pour définir quel est le charbon le plus économique à un instant donné en un point donné. Les deux variables les plus importantes : les prix des charbons (prix au port de débarquement pour les charbons étrangers, prix à la mine pour les charbons français) et les quantités de charbon d'une qualité donnée que l'on peut se procurer, changent constamment, de même que la consommation des dépôts.

Nous ne doutons pas que la Société Nationale ne la fasse rapidement, la tienne à jour, et qu'elle l'utilise pour réaliser une répartition rationnelle des combustibles, parce que ce sera un des éléments les plus importants d'économies à réaliser.

#### VIII - PASSATION DES MARCHES -CONTROLE -

Les marchés avec les fournisseurs doivent prévoir d'une manière fort explicite notamment le prix, le tonnage, la qualité, les conditions de livraison, les conditions de réception et les pénalités.

##### a) prix -

La Société Nationale a intérêt à passer de gros marchés, pour obtenir des prix plus bas que ceux qui sont faits pour les petits marchés et elle a intérêt à les passer aux époques où les autres gros clients ne sont pas sur le marché.

Même à tonnage égal, elle doit obtenir des prix plus bas, au moins des mines françaises, parce qu'en général, elle n'exige pas des délais rigoureux de livraison.

Obligé de maintenir de gros stocks et possédant de grands dépôts, le chemin de fer a toujours accepté de recevoir de grandes quantités de charbon quand les mines n'avaient pas le placement de leurs charbons, et également, de ne rien recevoir quand la clientèle ordinaire réclamait de promptes expéditions.

##### b) qualité - cahier des charges -

Mais en même temps, les marchés doivent prévoir des conditions de réception très précises et des pénalités assez fortes : les cendres, l'eau contenue dans les fines lavées ne doivent pas être payées au prix du charbon.

.....

Il y a donc lieu de revoir les cahiers des charges et les conditions des marchés de telle sorte que soient bien précisées les obligations du vendeur. Un cahier des charges général peut être utile ; en fait, les conditions de production des diverses mines sont tellement différentes qu'il faut pouvoir s'adapter à chaque cas particulier. Par la prospection qu'a dû faire le service d'achat, il est très au fait de ces conditions particulières ; il doit donc en tenir compte dans son marché.

c) contrôle -

Ces obligations étant nettement définies, il est nécessaire d'en surveiller l'application par un contrôle effectif. Le service des achats doit donc comporter des contrôleurs et un laboratoire central où seront faites les analyses.

L'exécution du contrôle peut être faite soit au départ, soit à l'arrivée : sur ce point particulier les habitudes étaient différentes d'un réseau à l'autre. A notre avis, c'est au départ, autant que faire se peut, que doit s'exercer le contrôle : cela a entre autres, le double avantage suivant :

1°) le contrôleur sait d'où vient le charbon et peut par sa seule présence empêcher certains mélanges qui sont difficiles sinon impossibles à déceler à l'arrivée (mélanges rendant les cendres plus fusibles, variation du pouvoir agglutinant par mélanges, etc...).

2°) au cas d'une fourniture trop défectueuse, le refus immédiat, parce que moins onéreux pour le producteur est plus facilement admis par lui ; on évite procédure, perte de temps mauvaise humeur réciproque.

De plus, le contrôleur qui est sur place, s'intéressera certainement à la description parfaite du bassin, couche par couche et qualité par qualité que doit posséder le service d'achat (prospection) ; il connaîtra les expéditions faites à d'autres grands consommateurs, et probablement les prix ; il sera toujours un utile élément de renseignement.

IX - LABORATOIRES -

Si le contrôle est disséminé auprès des mines productrices, ou dans les ports, les analyses qui en sont la suite obligée doivent être groupées dans un laboratoire central des charbons vers lequel afflueront tous les échantillons. C'est certainement la méthode la plus économique et la meilleure pour obtenir rapidement et uniformément les renseignements sur les produits livrés.

Ce laboratoire, spécialisé aux charbons, peut n'être

.....

qu'une section d'un laboratoire beaucoup plus considérable examinant les divers produits employés par le Chemin de Fer.

Mais vu l'importance que représente la dépense Combustible dans le chemin de fer, le laboratoire charbons doit être équipé sans tarder et d'une manière suffisamment large.

En dehors des analyses de contrôle, ce laboratoire pourra éventuellement être chargé d'autres études sur l'utilisation des charbons, car le but du chemin de fer ne doit pas être d'avoir le meilleur charbon, mais celui dont la calorie utile est le moins cher dans la locomotive, tout en respectant les conditions du trafic. On ne doit pas oublier non plus que la France étant à court de charbons gras, l'administration supérieure poussera le Chemin de fer à consommer le plus possible de charbons flambants, soit directement, soit sous forme de mélanges. Le laboratoire peut être d'une grande utilité pour préparer le passage de la situation actuelle à la situation future.

#### X - RESUMES ET CONCLUSIONS -

Partant de ce principe qu'en chaque point du réseau nous devons consommer le charbon qui est le moins cher, tout en permettant d'assurer le service, nous arrivons donc aux conclusions suivantes :

- a) - le service central des combustibles doit connaître quels sont tous les charbons qui techniquement peuvent donner satisfaction (prospection dans les divers bassins français et étrangers, fichier des possibilités d'approvisionnement).
- b) - le service central des combustibles doit connaître les valeurs d'utilisation de ces différents charbons aux lieux d'emploi (entente avec les services utilisateurs, expériences aussi nombreuses que possible, déduction pour les qualités non essayées) Il communiquera ces renseignements aux différents acheteurs.
- c) - le service central des combustibles doit connaître les prix d'acheminement des charbons des points où il peut se les procurer aux points où ils seront consommés (étude des frets, étude des prix de revient sur le réseau suivant itinéraire). Ces renseignements seront précieux pour les acheteurs.
- d) - C'est en utilisant les valeurs d'utilisation, les prix d'acheminement et les prix généraux du moment que le service des achats discutera le prix d'achat, et cherchera à obtenir, compte tenu de l'importance des marchés passés et des facilités qu'offre le chemin de fer, les plus bas prix possibles dans l'état du marché. Cette discussion des prix d'achat doit être conduite soit par le service central, soit par des spécialistes pour chaque région productrice : nos préférences vont à cette

dernière méthode. Nous verrions volontiers le service central spécialiser un personnel acheteur pour la discussion des marchés et par grandes zones de ravitaillement. Ce personnel arriverait vite à connaître parfaitement le marché sur lequel il travaille, il pourrait en même temps, diriger la prospection et le contrôle des livraisons.

- e) - en fonction des prix d'achat, et des prix d'acheminement, le service central des combustibles ravitainera les dépôts de telle sorte que le prix rendu soit le plus bas possible : ce sera la répartition par zones économiques, qui se modifiera suivant les prix et les qualités.
- f) - les marchés et cahiers des charges seraient révisés et précisés.
- g) - C'est au départ de la mine de préférence que serait établi un contrôle serré sur les livraisons. Le personnel chargé de ce contrôle serait au moins en liaison étroite, sinon subordonné aux services acheteurs, et par eux aux services centraux (laboratoires, renseignements).
- h) - un laboratoire central des combustibles est nécessaire - il assumerait d'abord et avant tout des analyses rapides de tous les échantillons prélevés, mais on n'exclurait pas des études générales sur les combustibles qui peuvent être de grande utilité pour le chemin de fer.

En bref, nous concevons en première analyse le service des combustibles constitué par un service central et des services annexes ou locaux :

- le service central fait l'approvisionnement et la distribution: il concentre tous les renseignements sur les possibilités offertes par chaque bassin, sur les valeurs d'utilisation des combustibles, sur les prix d'acheminement, sur les prix des charbons et leurs variations, il établit les cahiers des charges, passe les marchés, en surveille l'exécution et répartit au mieux les charbons reçus entre les divers centres utilisateurs.

- les services annexes ou locaux qui dépendent du service central sont :

d'une part, un grand laboratoire où s'effectueraient les analyses, aussi bien des prélèvements aux réceptions que de ceux faits dans les dépôts,

d'autre part, toutes les missions envoyées sur place dans les bassins producteurs et chargées de recueillir tous renseignements sur les prix et qualités, de préparer et discuter les achats, de contrôler leur exécution, et en particulier de contrôler la qualité des produits livrés.

A. GALLIOT,  
Inspecteur Général des Mines.

CD 26 Avril 1938

• PV comb

• Note de M. GALLIOT relative à l'achat des combustibles de la S.N.C.F. -

QUESTION V - Note de M. GALLIOT relative à l'achat des combustibles de la S.N.C.F. -

Le Comité procède à un échange de vues sur cette note qui sera examinée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 27 avril.

Steno revue et corrigée p 37

M. LE PRESIDENT. - Cette affaire est inscrite à l'ordre du jour de la séance du Conseil de demain.

M. GRISPRET. - A la page 4, il est dit que l'Administration supérieure et le Gouvernement devront dire dans quelle mesure ils entendent que la Société Nationale vienne en aide à certaines mines et qu'il paraît logique alors que la Société

Nationale inscrive dans sa comptabilité le surprix ainsi donné à ces mines. C'est nous donner, à mon sens, ~~XXXXXX~~ un rôle un peu passif sur cette question. Cette proposition commence sous une forme très affirmative, mais s'achève d'une manière plus dubitative en ce qui concerne l'inscription de la dépense.

M. LE PRESIDENT. - J'ai remarqué, en effet, que le rapport est très affirmatif lorsqu'il s'agit d'imposer la dépense, mais moins précis lorsqu'il s'agit <sup>de</sup> l'imputer.

M. René MAYER. - J'aurais aimé trouver dans cette note certaines considérations pratiques sur l'intérêt qu'il y a à fournir pour certains types de machines un combustible bien

défini ; sinon, on s'expose à aboutir à une augmentation de consommation qui absorbe largement l'économie réalisée par ailleurs sur le transport du charbon. De plus, il est bon de ne pas changer continuellement l'approvisionnement des dépôts et de fournir aux équipes de traction un combustible qu'elles connaissent bien.

M. LE GÉNÉRAL. - Je voulais en effet signaler ce point là. D'autre part, M. GALLIOT exagère la souplesse de notre stockage. Nos stocks sont importants, mais la marge est assez réduite en raison de l'importance du stock minimum qui nous est imposé pour la défense nationale.

La question des achats ~~xxxx~~ sur place est également un peu imprécise. Je suis bien d'accord pour envoyer des missions enquêter sur place et se renseigner sur les possibilités d'achat des diverses catégories de charbon, sur les qualités et les prix, mais je tiens à ce que les marchés soient examinés par la division des combustibles et passés à Paris. Un contrôleur ne peut pas discuter sur place la question des prix. D'ailleurs, ~~x~~ pour certaines mines qui ont, à Paris, comme le "Kohlen Syndikat" <sup>un</sup> représentant pour la France, nous sommes bien obligés de

discuter avec ce représentant. En définitive, j'accepte bien volontiers qu'il y ait des prises de contact sur place, mais la passation des marchés doit se faire à Paris.

Quant au contrôle des qualités à la livraison, je suis tout à fait d'accord.

M. LE PRÉSIDENT. - M. GALLIOT envisage un laboratoire central équipé d'une manière large et des contrôleurs. Ces contrôleurs n'existent-ils donc pas ?

M. LE GÉNÉRAL. - Si. Nous avons des contrôleurs auprès des mines, mais je crois que ce service pourrait être développé. Quant ~~xxxx~~ aux laboratoires, nous en avons <sup>2</sup> à Paris car il y en avait un par réseau y aboutissant. Je suis en train d'examiner si l'on ne pourrait pas les spécialiser ; un ou deux le seraient

pour l'analyse des charbons : nous nous adresserions à ceux qui sont le mieux outillés à cette fin. Cela éviterait, pour le moment du moins, la construction envisagée par M. GALLIOT d'un grand laboratoire central. Nous avons d'autres dépenses plus urgentes à engager pour le moment.

M. LE PRÉSIDENT. - Il faut que nos laboratoires soient en contact entre eux au point de vue administratif, fournitures, etc... et qu'ils soient au courant de leurs travaux respectifs.

M. LE PRÉSIDENT. - Les analyses de charbon seront confiées à un ou deux laboratoires spécialisés. Il est parfois utile d'avoir deux laboratoires qui s'occupent de la même matière ; une émulation bienfaisante se crée entre eux, notamment dans la recherche des méthodes nouvelles.

M. LE PRÉSIDENT. - Personne n'a d'autre observation à présenter ? La question sera discutée demain.

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

$$\vdots \quad \vdots \quad \vdots \quad \vdots \quad \vdots$$

© 2006 The Authors  
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

18 S.N.C.F.

Qu 20 D4 " En quel but nous on agit en — — — — —  
" étant bien entendu que a a une température

RM

RM Use speech or image  
given on 20th or 21st  
few colored

Les D. et, j'ai essayé la station, M. me dit  
 D. et, il a vu même que le bœuf n'y place, le bœuf  
 bœuf et j'en ai vu 4 places. On a vu la terre et la terre rouge  
 la terre rouge n'est pas la terre rouge

R 114 2 galls on the bark

P<sup>2</sup>      concha      abstrus

LR.

Is 6' 2" 1/2. Don't accept for control.

Bureau de Documentation  
Minière

PARIS, le 28 Mars 1938

GA/YB

N O T E

relative à l'achat des combustibles  
par la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

I - IMPORTANCE DES MARCHES DES CHEMINS DE FER -

Si nous prenons les chiffres de 1935 ou de 1936 comme éléments de base, nous constatons que les chemins de fer français ont consommé près de 10 millions de tonnes de charbon, dont 6,7 millions d'origine française, et le reste d'origine étrangère.

Remontant plus haut dans l'histoire pour retrouver une année de prospérité, nous voyons qu'en 1930 la consommation était légèrement supérieure à 12 millions de tonnes, dont 48,5% (5,9 millions de tonnes) de production française, 1,2 d'origine sarroise, 1,9 d'origine allemande et 3,1 d'autres origines.

Deux faits importants frappent immédiatement :

- a) les chemins de fer français ont une consommation qui est de l'ordre du septième de la consommation totale française ;
- b) les chemins de fer sont alimentés sensiblement par moitié par des charbons métropolitains et par des charbons d'importation, la proportion des charbons français augmentant naturellement en période de crise, puisque les chemins de fer doivent être les premiers à aider l'industrie française, et diminuant lorsque l'industrie réclame davantage de charbons français. Ceci est d'autant plus vrai que les qualités qui conviennent aux chemins de fer sont en quantité limitée et que la métallurgie en particulier est un consommateur concurrent direct du chemin de fer.

Il est incontestable que dans un avenir prochain, il en sera encore de même : la société nationale consommera encore environ dix millions de tonnes de charbon, et devra en acheter environ la moitié à des producteurs étrangers.

Elle peut certainement le faire dans de meilleures conditions et à meilleur prix que les anciennes Compagnies parce que d'une part ses commandes seront plus importantes, et que d'autre part il lui est plus aisé de réaliser une répartition plus ration-

nelle des combustibles.

Parmi les nombreuses questions que soulève l'approvisionnement en combustible des chemins de fer, nous examinerons successivement la prospection, l'achat, l'acheminement, la répartition et le contrôle des combustibles.

## II - ACHATS A L'ETRANGER - Ila - NECESSITE D'UN GRAND NOMBRE DE SOURCES D'APPROVISIONNEMENT -

Les achats peuvent avoir lieu soit à l'étranger, soit en France.

Il est tout à fait naturel qu'un consommateur, surtout de l'importance d'une compagnie de chemins de fer ou plus encore de la Société Nationale, s'efforce d'avoir le plus grand nombre possible de fournisseurs étrangers. Cela lui permet, en effet, par un jeu de bascule de l'un à l'autre, d'avoir de meilleurs prix et des livraisons plus régulières quand tous sont disposés à lui livrer des charbons, mais surtout quand certains producteurs sont défaillants pour une cause quelconque, cela lui permet d'obtenir plus facilement des accroissements d'expéditions de ceux qui restent capables de faire des livraisons.

Cette politique du PLUS GRAND NOMBRE POSSIBLE DE FOURNISSEURS était celle des anciens Réseaux ; elle doit être continuée et nous devons nous efforcer de trouver des charbons, non seulement chez les grands fournisseurs habituels : Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, mais aussi chez des fournisseurs nouveaux : Pays-Bas, Pologne, Turquie et même Amérique.

En tout cas, nous devons avoir prospecté ces fournisseurs au moins aussi bien que nos fournisseurs habituels et savoir quelles sont les mines et les couches qui sont aptes à nous fournir les qualités dont nous avons ou dont nous pouvons avoir besoin et comment nous pouvons les acheminer vers nos ports.

### I Ib - PROSPECTION -

Nous voyons ainsi apparaître la nécessité d'organiser dans notre service "combustible" un service de prospection qui devrait connaître exactement les possibilités techniques des divers bassins houillers dans lesquels nous sommes ou nous pouvons être appelés à rechercher des combustibles, les qualités des charbons sortant des puits des mines exportatrices ou susceptibles de le devenir, les organisations commerciales locales, les ports vers lesquels il faut acheminer ces charbons, ou les autres modes d'acheminement, les conditions du marché des frets, etc...

Ce service devrait également connaître quels sont nos concurrents sur le marché, quels tonnages et quelles qualités ils recherchent, à quelles époques, etc... de telle sorte que nos achats puissent se faire aux meilleures conditions.

#### IIc - ACHAT -

Munis des renseignements fournis par la prospection, connaissant parfaitement les possibilités et les prix des divers charbons fournis par une région connaissant également avec exactitude les valeurs d'usage (1) des combustibles qu'il demande aux mines étrangères, et sachant en tenir compte dans ses discussions de prix, le service des achats est armé pour conduire des discussions serrées avec le fournisseur étranger.

Le service des achats doit s'efforcer de connaître les prix de vente sur le marché d'exportation des qualités qu'il recherche en particulier les prix faits aux autres clients du pays où il opère ou des pays concurrents : ces marchés seront souvent beaucoup moins importants que ceux de la Société Nationale, et par suite il devra obtenir des prix nettement plus bas, car la Société Nationale se présente en effet comme un client idéal, recevant de gros tonnages, à des dates à peu près indifférentes, et payant bien ; elle doit, en contrepartie, avoir des prix meilleurs que le client ordinaire, et des livraisons parfaites en qualité.

#### IIId - CONTROLE -

Pour obtenir des livraisons parfaites, il est nécessaire de les contrôler.

Les Compagnies de chemins de fer avaient naturellement beaucoup moins développé ces services de prospection et de vérification que ne doit le faire la Société Nationale, car leurs achats étaient beaucoup moins importants. Nous pensons toutefois que, même pour de faibles envois, le contrôle par prélèvements d'échantillons à l'origine ou au port, aux fins d'analyse, aurait largement payé les frais engagés par suite de la meilleure qualité des livraisons.

En tout cas, avec le régime unifié et les tonnages beaucoup plus considérables qui seront en jeu, il nous paraît de toute nécessité de faire acheter les charbons sur place et de les faire recevoir au départ (mine ou port) et par conséquent d'exiger, par ce procédé, des livraisons absolument conformes aux marchés.

.....

---

(1) - Nous parlerons plus loin de ces valeurs d'usage, qui s'appliquent à tous les combustibles, français ou étrangers.

### III - ACHATS AUX MINES FRANCAISES - PROSPECTION, - ACHAT, CONTRÔLE - PRIX ET SURPRIX -

Nous devons distinguer entre les mines françaises celles qui livraient ou étaient susceptibles de livrer à tous les Réseaux, et celles qui ne livraient qu'à un Réseau.

Pour les mines qui livraient à plusieurs Réseaux, c'est-à-dire celles du Nord, du Pas-de-Calais, de Moselle et de Bourgogne la question est exactement la même que pour les bassins étrangers (service de prospection et d'achat à PARIS ou sur place, service de vérification à la mine, prix moindre que celui consenti au client de moindre importance).

Pour les mines qui ne livrent qu'à un seul réseau, c'est-à-dire celles qui au fond n'ont qu'une importance locale, il est arrivé que les réseaux leur aient assuré un soutien plus ou moins net en payant leurs charbons à un prix supérieur au prix normal, soit parce que le réseau avait intérêt à maintenir l'activité de cette mine sur son territoire, soit parce qu'il cédait à des pressions gouvernementales ou locales. La question a un peu changé d'aspect avec la constitution de la Société Nationale : l'Administration supérieure et le Gouvernement devront dire dans quelle mesure ils entendent que la Société Nationale vienne en aide à ces mines, et il paraît logique que la Société Nationale inscrive dans sa comptabilité le surpris qu'elle donne à ces mines en payant leur charbon à un prix supérieur à sa valeur normale. Il n'est pas mauvais que soit ainsi chiffré le sacrifice demandé aux chemins de fer dans un but d'économie nationale ou d'économie régionale. C'est naturellement dans ces mines que la vérification des qualités livrées devront être les plus sévères, car il est arrivé que le surpris ne se trouvait pas dans le prix à la tonne, mais dans la qualité livrée.

### IV - ACHATS AUX USINES D'AGGLOMERES DU LITTORAL -

Les réseaux qui bordaient l'Océan entretenaient une certaine activité dans les ports en achetant des briquettes fabriquées avec des fines étrangères par des usines d'agglomération appartenant aux importateurs.

Cette question est analogue à celle précédemment effleurée, des mines locales ; elle doit être examinée de la même manière.

La Société Nationale peut avoir intérêt à maintenir et même à développer l'activité des fabriques d'agglomérés dans les ports, surtout si ces fabriques acceptent de travailler en période creuse pour le Chemin de fer, à des prix tenant compte de cette situation, et si elles expédient leurs boulets vers l'intérieur

par voie de fer et non par des camions.

Ici encore, il est nécessaire d'avoir un service d'achat et de contrôle, connaissant bien la situation individuelle de chaque usine, et capable de discuter avec chacune d'elles, car il est inutile de payer à toutes les usines, par application d'une formule générale, le prix minimum nécessaire pour que vive la moins favorisée.

## V - VALEUR D'USAGE DES COMBUSTIBLES -

Les différents acheteurs, aussi bien à l'étranger qu'en France doivent se considérer comme étant au service des utilisateurs, c'est-à-dire de la Traction : le but est en effet de fournir aux locomotives, au plus bas prix possible, le charbon leur permettant d'assurer convenablement leur service.

C'est donc aux services utilisateurs, à la Traction, de préciser aux services acheteurs ce que vaut pour eux tel charbon comparé à tel autre charbon ou à tel mélange de charbon pris comme type.

Il est probable que chaque réseau possède dans ses archives, des résultats provenant d'expériences directes, ou des études expérimentales, ou même d'études de laboratoire, qui permettent de définir la valeur d'utilisation d'un charbon par rapport à un autre : les teneurs en cendres et les températures de fusibilité des cendres, les teneurs en eau, les teneurs en matières volatiles, les pouvoirs calorifiques, le pouvoir agglutinant, etc... sont autant de caractéristiques des charbons qui modifient leur valeur d'utilisation.

L'acheteur doit connaître toutes ces caractéristiques, ce qui lui facilitera le service de prospection et de classement des charbons possibles, mais il ne connaîtra la valeur d'utilisation d'un charbon que par les indications positives et chiffrées du service utilisateur.

Si par exemple le service de la Traction fait connaître à l'acheteur que dans un dépôt considéré, il lui faut consommer 125 kilogrammes d'un charbon B pour obtenir le même service qu'en consommant 100 kilogrammes d'un charbon A, l'acheteur devra s'efforcer d'offrir aux mines qui produisent les charbons A et B des prix départ tels que le prix rendu dans le dépôt soit à peu près 100 pour A et 80 pour B, de telle sorte que la calorie utile revienne au même prix.

Nous ne pouvons nous étendre sur cette question des valeurs d'utilisation des combustibles, beaucoup plus complexe que ne l'indique l'exemple précédent, car les locomotives sont alimentées par des mélanges très complexes, mais nous la signalons comme étant de grande importance, voire même fondamentale pour que le

service des achats puisse payer au juste prix les combustibles qu'il doit procurer à la traction, et choisir convenablement entre les diverses sources d'approvisionnement qui s'offrent à lui.

## VI - ACHEMINEMENT DES COMBUSTIBLES -

Pour remplir parfaitement son rôle, le service des combustibles de la Société Nationale doit non seulement connaître exactement les centres de consommation, les quantités et les qualités désirées dans chaque Centre et les valeurs d'utilisation, non seulement les valeurs des charbons au départ des mines, mais encore il lui faut également connaître les prix de transport des différents points où il peut recevoir du combustible (mines françaises, points frontières, ports) aux différents centres de consommation.

Le calcul des prix d'acheminement comporte des éléments complexes : frets, frais de déchargement et de mise à wagon dans le ports, frais de transport par voie de fer d'une mine ou d'un port vers le lieu de consommation. C'est une question technique complexe sur laquelle nous n'insisterons pas, ce prix d'acheminement étant fonction, en ce qui concerne le fer, du mode de traction, du profil des voies, des hypothèses faites sur la circulation du matériel, sur son passage dans les triages, etc..., etc...

## VII - DISTRIBUTION DES COMBUSTIBLES - ZONES DE CONSOMMATION -

C'est par le jeu combiné de ces éléments, ainsi que des valeurs d'utilisation, que le service des combustibles déterminera les limites de prix d'achat qu'il pourra payer, et ce prix étant fixé par discussion avec le vendeur, qu'il définira les zones dans lesquelles tel combustible est plus économique que tel autre.

La répartition géographique des combustibles qui existait avant Janvier 1938 était certainement plus onéreuse que celle qui doit être réalisée dans la Société Nationale : en effet, chaque réseau, obligé, par raison de sécurité dans son approvisionnement, d'acheter des combustibles au plus grand nombre possible de fournisseurs, devait ensuite répartir ces combustibles sur son propre réseau, en leur faisant parcourir des espaces beaucoup plus longs que ceux qui seront nécessaires maintenant.

De notables économies doivent résulter d'un zonage rationnel des charbons des diverses sources.

Cette étude de la répartition des charbons sur le réseau national demande à l'évidence la coopération active du service des achats et du service consommateur (traction) ; elle amènera à des modifications importantes dans le ravitaillement actuel des différents dépôts et à une perturbation certaine d'habitudes anciennes. Par exemple les charbons du Nord et du Pas-de-Calais iront moins

loin qu'actuellement ; on consommera moins de charbon sarrois dans la région lyonnaise, et plus aux environs de VESOUL ou NANCY ; BORDEAUX ne recevra plus de briquettes de CARMAUX, ni TARBES de charbons de GRAISSESSAC, mais par contre ces charbons iront à SETE et MONTPELLIER qui ne les connaissaient pas, etc..., etc...

Cette étude de la répartition par zones des diverses qualités de charbon est, il ne faut pas se le dissimuler, une étude à refaire d'une manière permanente, par suite du grand nombre des variables qui sont à considérer pour définir quel est le charbon le plus économique à un instant donné en un point donné. Les deux variables les plus importantes : les prix des charbons (prix au port de débarquement pour les charbons étrangers, prix à la mine pour les charbons français) et les quantités de charbon d'une qualité donnée que l'on peut se procurer, changent constamment, de même que la consommation des dépôts.

Nous ne doutons pas que la Société Nationale ne la fasse rapidement, la tienne à jour, et qu'elle l'utilise pour réaliser une répartition rationnelle des combustibles, parce que ce sera un des éléments les plus importants d'économies à réaliser.

#### VIII - PASSATION DES MARCHES -CONTROLE -

Les marchés avec les fournisseurs doivent prévoir d'une manière fort explicite notamment le prix, le tonnage, la qualité, les conditions de livraison, les conditions de réception et les pénalités.

##### a) prix -

La Société Nationale a intérêt à passer de gros marchés, pour obtenir des prix plus bas que ceux qui sont faits pour les petits marchés et elle a intérêt à les passer aux époques où les autres gros clients ne sont pas sur le marché.

Même à tonnage égal, elle doit obtenir des prix plus bas, au moins des mines françaises, parce qu'en général, elle n'exige pas des délais rigoureux de livraison.

Obligé de maintenir de gros stocks et possédant de grands dépôts, le chemin de fer a toujours accepté de recevoir de grandes quantités de charbon quand les mines n'avaient pas le placement de leurs charbons, et également, de ne rien recevoir quand la clientèle ordinaire réclamait de promptes expéditions.

##### b) qualité - cahier des charges -

Mais en même temps, les marchés doivent prévoir des conditions de réception très précises et des pénalités assez fortes : les cendres, l'eau contenue dans les fines lavées ne doivent pas être payées au prix du charbon.

Il y a donc lieu de revoir les cahiers des charges et les conditions des marchés de telle sorte que soient bien précisées les obligations du vendeur. Un cahier des charges général peut être utile ; en fait, les conditions de production des diverses mines sont tellement différentes qu'il faut pouvoir s'adapter à chaque cas particulier. Par la prospection qu'a dû faire le service d'achat, il est très au fait de ces conditions particulières ; il doit donc en tenir compte dans son marché.

c) contrôle -

Ces obligations étant nettement définies, il est nécessaire d'en surveiller l'application par un contrôle effectif. Le service des achats doit donc comporter des contrôleurs et un laboratoire central où seront faites les analyses.

L'exécution du contrôle peut être faite soit au départ, soit à l'arrivée : sur ce point particulier les habitudes étaient différentes d'un réseau à l'autre. A notre avis, c'est au départ, autant que faire se peut, que doit s'exercer le contrôle : cela a entre autres, le double avantage suivant :

1°) le contrôleur sait d'où vient le charbon et peut par sa seule présence empêcher certains mélanges qui sont difficiles sinon impossibles à déceler à l'arrivée (mélanges rendant les cendres plus fusibles, variation du pouvoir agglutinant par mélanges, etc...).

2°) au cas d'une fourniture trop défectueuse, le refus immédiat, parce que moins onéreux pour le producteur est plus facilement admis par lui ; on évite procédure, perte de temps mauvaise humeur réciproque.

De plus, le contrôleur qui est sur place, s'intéressera certainement à la description parfaite du bassin, couche par couche et qualité par qualité que doit posséder le service d'achat (prospection) ; il connaîtra les expéditions faites à d'autres grands consommateurs, et probablement les prix ; il sera toujours un utile élément de renseignement.

IX - LABORATOIRES -

Si le contrôle est disséminé auprès des mines productrices, ou dans les ports, les analyses qui en sont la suite obligée doivent être groupées dans un laboratoire central des charbons vers lequel afflueront tous les échantillons. C'est certainement la méthode la plus économique et la meilleure pour obtenir rapidement et uniformément les renseignements sur les produits livrés.

Ce laboratoire, spécialisé aux charbons, peut n'être

.....

qu'une section d'un laboratoire beaucoup plus considérable examinant les divers produits employés par le Chemin de Fer.

Mais vu l'importance que représente la dépense Combustible dans le chemin de fer, le laboratoire charbons doit être équipé sans tarder et d'une manière suffisamment large.

En dehors des analyses de contrôle, ce laboratoire pourra éventuellement être chargé d'autres études sur l'utilisation des charbons, car le but du chemin de fer ne doit pas être d'avoir le meilleur charbon, mais celui dont la calorie utile est le moins cher dans la locomotive, tout en respectant les conditions du trafic. On ne doit pas oublier non plus que la France étant à court de charbons gras, l'administration supérieure poussera le Chemin de fer à consommer le plus possible de charbons flambants, soit directement, soit sous forme de mélanges. Le laboratoire peut être d'une grande utilité pour préparer le passage de la situation actuelle à la situation future.

#### X - RESUMES ET CONCLUSIONS -

Partant de ce principe qu'en chaque point du réseau nous devons consommer le charbon qui est le moins cher, tout en permettant d'assurer le service, nous arrivons donc aux conclusions suivantes :

- a) - le service central des combustibles doit connaître quels sont tous les charbons qui techniquement peuvent donner satisfaction (prospection dans les divers bassins français et étrangers, fichier des possibilités d'approvisionnement).
- b) - le service central des combustibles doit connaître les valeurs d'utilisation de ces différents charbons aux lieux d'emploi (entente avec les services utilisateurs, expériences aussi nombreuses que possible, déduction pour les qualités non essayées) Il communiquera ces renseignements aux différents acheteurs.
- c) - le service central des combustibles doit connaître les prix d'acheminement des charbons des points où il peut se les procurer aux points où ils seront consommés (étude des frets, étude des prix de revient sur le réseau suivant itinéraire). Ces renseignements seront précieux pour les acheteurs.
- d) - C'est en utilisant les valeurs d'utilisation, les prix d'acheminement et les prix généraux du moment que le service des achats discutera le prix d'achat, et cherchera à obtenir, compte tenu de l'importance des marchés passés et des facilités qu'offre le chemin de fer, les plus bas prix possibles dans l'état du marché. Cette discussion des prix d'achat doit être conduite soit par le service central, soit par des spécialistes pour chaque région productrice : nos préférences vont à cette

dernière méthode. Nous verrions volontiers le service central spécialiser un personnel acheteur pour la discussion des marchés et par grandes zones de ravitaillement. Ce personnel arriverait vite à connaître parfaitement le marché sur lequel il travaille, il pourrait en même temps, diriger la prospection et le contrôle des livraisons.

- e) - en fonction des prix d'achat, et des prix d'acheminement, le service central des combustibles ravitaillera les dépôts de telle sorte que le prix rendu soit le plus bas possible : ce sera la répartition par zones économiques, qui se modifiera suivant les prix et les qualités.
- f) - les marchés et cahiers des charges seraient révisés et précisés.
- g) - C'est au départ de la mine de préférence que serait établi un contrôle serré sur les livraisons. Le personnel chargé de ce contrôle serait au moins en liaison étroite, sinon subordonné aux services acheteurs, et par eux aux services centraux (laboratoires, renseignements).
- h) - un laboratoire central des combustibles est nécessaire - il assumerait d'abord et avant tout des analyses rapides de tous les échantillons prélevés, mais on n'exclurait pas des études générales sur les combustibles qui peuvent être de grande utilité pour le chemin de fer.

En bref, nous concevons en première analyse le service des combustibles constitué par un service central et des services annexes ou locaux :

- le service central fait l'approvisionnement et la distribution: il concentre tous les renseignements sur les possibilités offertes par chaque bassin, sur les valeurs d'utilisation des combustibles, sur les prix d'acheminement, sur les prix des charbons et leurs variations, il établit les cahiers des charges, passe les marchés, en surveille l'exécution et répartit au mieux les charbons reçus entre les divers centres utilisateurs.

- les services annexes ou locaux qui dépendent du service central sont :

d'une part, un grand laboratoire où s'effectueraient les analyses, aussi bien des prélèvements aux réceptions que de ceux faits dans les dépôts,

d'autre part, toutes les missions envoyées sur place dans les bassins producteurs et chargées de recueillir tous renseignements sur les prix et qualités, de préparer et discuter les achats, de contrôler leur exécution, et en particulier de contrôler la qualité des produits livrés.

A. GALLIOT,  
Inspecteur Général des Mines.

QUESTION IX - Note de M. GALLIOT relative à l'achat des combustibles de la Société Nationale des Chemins de fer français.

PV Court -

Le Comité procède à un premier échange de vues sur la question, qu'il reprendra dans sa prochaine séance, en vue de l'examen par le Conseil d'Administration dans sa séance du 27 avril.

Deuxième et troisième - p. 64

M. LE PRÉSIDENT - La note de M. GALLIOT sera examinée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 27 avril.

M. René MAYER - Ne pourrions-nous pas avoir une discussion au Comité au sujet de cette note avant qu'elle ne vienne au Conseil. La note de M. GALLIOT est très intéressante, mais elle soulève un certain nombre d'observations.

C'est ainsi qu'il est important de mentionner qu'une même qualité de charbon n'est pas bonne pour toutes les locomotives. Il ne suffit pas de rechercher le meilleur charbon au meilleur prix de transport pour l'amener à un point déterminé, encore faut-il tenir compte des locomotives qui, en fait, consomment le charbon.

Il y a un autre point très important, c'est qu'il faut éviter de changer tous les trois mois le charbon destiné à telle ou telle locomotive, pour ne pas soumettre à trop de variation, l'art de faire le feu du mécanicien et du chauffeur, au détriment de la consommation.

M. LE PRÉSIDENT - Je l'ai dit à M. GALLIOT qui est d'accord.

M. René MAYER - Cela me paraît primordial: il faut qu'il y ait une certaine stabilité dans le charbon brûlé.

M. LE PRÉSIDENT - J'ai une autre remarque au point de vue de l'achat. Envoyer les gens pour se rendre compte sur place, oui, mais l'achat doit être traité à Paris.

M. LE PRÉSIDENT - Il est entendu que nous examinerons dans notre séance du 26 <sup>e</sup>t les questions soulevées par la note de M. GALLIOT, avant de la soumettre au Conseil du 27.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 13 avril 1938

IX - Note de M. GALLIOT relative à l'achat des combustibles de la S.N.C.F.

RM

1° *Longi* —

2° *Longi* d'achat 5 la 3 mois à 100 francs, ou 100 francs par tonne.

LB

*General*

2 Février 1938

Question IV p 11

3°) Marchés de combustibles  
avec les mines de la  
Région du Sud-Ouest.-

M. GALLIOT, Rapporteur, indique que les marchés qu'il est chargé de rapporter devant le Conseil sont huit marchés de combustibles préparés par la Région du Sud-Ouest, et relatifs aux achats à faire, pendant le 1er semestre 1938, aux mines situées dans la région, c'est-à-dire les mines d'Albi, de Carmaux, de la Compagnie Générale Industrielle, de Graissessac, de Champagnac, du Bourbonnais et d'Ahun. Ne doivent d'ailleurs être soumis au Conseil, en raison de leur importance, que les marchés d'Albi (7,5 millions), Carmaux (7,7 millions), Compagnie Générale Industrielle (11,8 millions) et Champagnac (5,3 millions).

Après s'être rapproché des services, M. GALLIOT estime que ces marchés ont été sérieusement discutés avec les fournisseurs. Les hausses qu'ils font ressortir sur les prix d'octobre sont insignifiantes et n'atteignent que 1 fr., mais, par rapport aux prix du début de 1937, les hausses atteignent 30 à 51 fr. suivant les qualités, soit une augmentation de 30 à 35 %. D'autre part, il a pu vérifier que les équivalences de prix aux lieux d'utilisation

avaient été sérieusement examinées et qu'on s'est efforcé, quand on a discuté les prix avec les fournisseurs, de comparer la valeur utile de ces charbons avec celle des charbons les plus caractéristiques des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

Toutefois, M. GALLIOT signale quelques points sur lesquels des améliorations pourront être apportées dans les marchés à venir.

Tout d'abord, la teneur en eau des charbons et menus lavés n'est pas précisée en général: l'eau est plus chère dans un charbon que les cendres, puisqu'il faut dépenser des calories pour l'évaporer. Il y a donc lieu de se montrer sévère pour les charbons mal égouttés et prévoir dans les contrats prochains des pénalités pour les teneurs excessives en eau.

D'autre part, les contrats prévoient une hausse uniforme de 2 fr,50 pour chaque franc d'augmentation de salaire, ce qui est certainement excessif pour les mauvais charbons, alors que ce n'est peut-être pas assez pour les charbons de très bonne qualité.

La dernière observation porte sur la question des zones de consommation : par exemple, les briquettes de Graissessac sont expédiées jusqu'à Tarbes qui est à peu près à la même distance de Graissessac que Marseille. Il serait préférable que les charbons de Graissessac restent dans la région Béziers, Sète, Montpellier. De même, les briquettes de Carmaux sont expédiées jusqu'à Bordeaux: or, il est évident qu'il vaudrait mieux consommer à Bordeaux les briquettes d'importation. Ceci pose d'ailleurs la question de la qualité des briquettes du littoral, faites avec des fines étrangères : c'est une question importante qu'il faudra résoudre dans l'avenir, dans un but d'économie générale.

M. GALLIOT ne doute pas que ces divers problèmes ne soient résolus quand le Conseil aura à examiner les marchés du 2ème semestre. En ce qui concerne ceux qui sont présentés aujourd'hui, il propose au Conseil de les approuver.

M. TIRARD tient à rendre hommage aux efforts accomplis par les chefs de Service du Réseau P.O.-Midi qui ont préparé ces marchés, au mieux des intérêts de la Société Nationale. Il ajoute que, dans ces marchés, il n'y a pas seulement la question technique qui est en jeu ; ils comportent aussi un aspect social dont il faut tenir compte et à cet égard les marchés passés par la Société Nationale ont une grande importance puisqu'ils contribuent à enrayer le chômage.

M. JARRIGION a entendu avec grand intérêt les explications qui ont été données par M. GALLIOT, car il se proposait justement de soulever certaines des questions qui ont été traitées par le Rapporteur. Pour apprécier en effet la valeur et l'utilité des marchés qui sont présentés, il est nécessaire de connaître à quelle région, à quels centres les charbons sont destinés, s'ils correspondent à la nature du service à assurer dans ces régions. Quels sont les besoins à satisfaire ? La qualité des charbons répond-elle aux besoins des divers services consommateurs ?

Il faut, d'autre part, examiner si les prix demandés sont des prix normaux et s'il n'est pas possible d'avoir, dans d'autres centres, pour un prix sensiblement équivalent, des charbons de même qualité. Sans doute, il faut faire vivre les régions minières un peu partout. Mais, ainsi qu'il a été rappelé dans une réunion précédente, la Société Nationale n'est pas une Société de bienfaisance. Il ne faudrait pas que, sous prétexte de venir en aide à certaines mines, elle arrive à passer des marchés trop onéreux,

.....

ou alors dans ce cas, la Société Nationale pourrait réclamer du Gouvernement les compensations nécessaires.

M. LE PRESIDENT rappelle que M. GALLIOT a bien voulu se charger de présenter au Conseil un rapport d'ensemble sur la question des charbons. C'est ce rapport, actuellement en préparation, qui examinera tous ces points qui viennent d'être soulevés.

M. JACQUET voudrait poser une question sur un point particulier qui ne concerne pas spécialement les marchés de charbon : il s'agit du coût du transport de la tonne kilométrique qui, dans la notice distribuée aux membres du Conseil, est chiffré à 0 fr. 10 pour une distance minimum de 250 km. Il pense que ce chiffre représente le prix de revient pour le chemin de fer, prix qui n'a encore jamais pu être calculé d'une façon précise.

Il demande s'il y a là une indication sur laquelle on pourra se baser à l'avenir.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il se préoccupe vivement de cette question du prix de revient. Il ajoute qu'elle est actuellement à l'étude du Service Central de l'organisation technique et qu'un rapport sera présenté en temps utile sur la question.

M. LE BESNERAIS indique qu'il ne peut s'agir, dans le cas présent, d'une évaluation précise du prix de revient de la tonne kilométrique. Ce prix, d'ailleurs, est très variable ; par exemple, il est infime dans le cas où le transport est effectué dans un wagon qui devait revenir à vide ; il est, au contraire, plus élevé si le matériel qui a servi à transporter la marchandise ne peut pas trouver de fret de retour, puisqu'au prix de transport proprement dit de la marchandise, il faut ajouter les frais de traction du matériel vide en retour.

.....

Au surplus, en ce qui concerne l'utilisation des combustibles, il ne faut pas perdre de vue que la Société Nationale est bien obligée pour l'instant de tenir compte des tractations antérieures pour la fourniture de charbon. Il est bien entendu d'ailleurs que, d'ores et déjà, la Société Nationale peut acheminer le charbon qui lui est livré, là où elle estime qu'elle a intérêt à le faire.

M. LE PRESIDENT remercie M. GALLIOT de son rapport et propose au Conseil d' approuver les marchés qu'il vient de rapporter.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

19 Janvier 1958

141

QUESTION XIII - Marchés de charbons -

M. LE PRESIDENT donne la parole à M. GALLIOT qui a bien voulu se charger de présenter un rapport sur la question.

M. GALLIOT indique qu'il a examiné les marchés présentés par la Région du Sud-Est et qu'il propose au Conseil de les approuver mais, qu'il voudrait à ce sujet, pour la première fois que la question des charbons est invoquée devant le Conseil, présenter quelques observations d'ensemble en ce qui concerne les marchés de charbon, en s'inspirant de la nécessité actuelle de travailler sous le signe de l'économie.

Il faut arriver à consommer la calorie utile au meilleur prix, et pour cela il est nécessaire de connaître en chaque point des régions le prix de cette calorie.

Il semble que ce soit moins la division des combustibles que le service du matériel qui doive être chargé de définir la valeur de cette calorie utile.

M. LE BESNERAIS indique que les deux services auraient à s'en occuper et c'est une des raisons pour lesquelles il demandait qu'il y ait une division spéciale des combustibles, en raison des questions particulières qui se posent en la matière.

M. GALLIOT insiste sur la nécessité d'étudier la qualité des charbons importés au point de vue de leur rendement à la consommation. C'est ainsi que les charbons d'Héraclée, dont l'importation ne date que d'il y a un ou deux ans et a eu surtout pour but de permettre de faire rentrer des créances de l'Etat et des ressortissants français sur la Turquie, se révèlent d'une utilisation difficile en raison de leur teneur en cendres et en soufre. Il faut comparer leur qualité à celle des charbons anglais, allemands et français et se montrer sévère en ce qui concerne leur réception.

M. LE BESNERAIS estime que la question des charbons d'Héraclée n'est encore que dans la période des essais; on ne peut prendre, pour l'instant, une décision définitive, les résultats étant jusqu'ici insuffisamment concluants.

M. LE PRESIDENT demande si l'essai a été fait sur l'initiative du P.L.M. ou à la demande du Gouvernement ?

M. GALLIOT répond que le Gouvernement fait tout son possible pour que ces charbons soient utilisés en France, afin de faire rentrer les créances françaises possédées sur la Turquie.

Examinant ensuite les achats de charbon dans la Sarre, - charbon dont l'utilisation va s'étendre jusqu'à Lyon, tandis que des charbons de qualité analogue vont remonter de Blanzky vers Vesoul, Troyes et au Nord -, M. GALLIOT pose la question du zonage de la distribution des combustibles d'origines diverses.

Jusqu'ici chaque Compagnie avait ses fournisseurs, et elle cherchait logiquement à en avoir le plus grand nombre pour pouvoir parer aux défaillances de certains d'entre eux résultant de grèves, par exemple.

Désormais, c'est la Société Nationale qui passera les marchés, elle aura les mêmes clients et, peut être d'autres encore; elle doit se préoccuper de répartir les commandes pour réduire les transports intérieurs au minimum.

M. LE BESNERAIS se déclare tout à fait d'accord.

M. GALLIOT soulève ensuite la question des achats effectués en vue de venir en aide à certaines mines. Lui-même naguère est intervenu en ce sens à différentes reprises auprès des Compagnies de Chemins de fer. Il reconnaît que les Compagnies ont souvent répondu aux demandes présentées, quoique les Compagnies ne soient pas des Sociétés de bienfaisance. La Société Nationale ne doit pas, non plus, être une Société de bienfaisance, il demande que, si ces achats sont effectués à un prix dépassant le prix normal, une discrimination soit faite entre la valeur effective du

charbon livré et la dépense supplémentaire qui justifierait une subvention équivalente.

M. LE PRESIDENT souligne l'importance de la question. Il faut que si, pour des raisons d'économie nationale, à la demande du Gouvernement, la Société Nationale vient au secours de certaines mines, elle puisse ensuite se retourner vers le Gouvernement afin de lui réclamer une compensation pour les dépenses supplémentaires ainsi imposées.

Il appartiendra à M. le Directeur Général de tenir un compte exact de ces dépenses supplémentaires, afin d'en réclamer l'équivalent au Gouvernement.

M. GALLIOT demande que ce compte soit tenu pour chaque mine, afin d'éviter que la Société Nationale, qui, d'après le projet de budget qui lui a été présenté, ne fera certainement pas de bénéfices, donne des secours à certaines mines qui, elles, sont bénéficiaires.

M. LE PRESIDENT estime que la question doit être examinée de très près et demande à M. le Directeur Général de procéder à cet examen.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve à l'unanimité les marchés qui lui sont soumis.

24 Novembre 1937

Question IV

p 40

Approvisionnement  
en charbon.-

M. LE PRESIDENT rappelle toute l'importance que revêt pour la Société Nationale, ainsi que le Conseil a pu s'en rendre compte lors de la discussion du budget, la question des approvisionnements en charbon.

Le Comité de Direction propose au Conseil de demander à M. GALLIOT, Inspecteur Général des Mines, en raison de sa compétence spéciale, d'examiner le problème en liaison avec M. le Directeur Général et les Services de la Société Nationale et de présenter un rapport d'ensemble sur les questions relatives à l'achat et éventuellement à la répartition des combustibles.

M. GALLIOT acceptant, le Conseil adopte cette proposition.

-----

Approvisionnement  
en charbon.-

QUESTION II - Approvisionnement en charbon

16  
M. LE BESNERAIS rappelle que la question des approvisionnements en charbon est l'une des plus importantes qu'ait à examiner la Société Nationale à raison, tant de la complexité des problèmes qu'elle soulève que de l'importance de la dépense ( 2 milliards environ en 1938 ).

La note qui a été distribuée propose, en fin de compte, de demander à l'un des membres du Conseil d'Administration, M. GALLIOT, Inspecteur Général des Mines, en raison de sa compétence spéciale, de présenter au Conseil les rapports intéressant les questions relatives à l'achat et éventuellement à la répartition des combustibles.

M. MARLIO n'a pas d'objection - tant s'en faut - à l'utilisation des compétences spéciales au sein du Conseil d'Administration.

Il se demande, toutefois, s'il n'y aurait pas quelque inconvénient à désigner, une fois pour toutes - ainsi que semblent l'impliquer les conclusions de la note - un rapporteur permanent ayant en somme délégation spéciale pour s'occuper de toutes les questions se rapportant à une matière déterminée, telle que celle des combustibles.

M. LE PRESIDENT répond que, en fait, il ne s'agit pas de donner délégation à un rapporteur permanent pour toutes les questions ressortissant à tel domaine dans son ensemble. L'idée est seulement de demander à M. GALLIOT de présenter un rapport général sur les problèmes que soulève la question des combustibles, rapport dans lequel il exposerait ses vues personnelles, le Comité ayant, ensuite, toute liberté d'apprécier.

M. MARLIO est d'accord sur la formule ainsi précisée.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT désire présenter une double observation.

D'abord, la note fait état de prix de revient dans les mines du Centre. Mais il ne faut pas oublier que certaines mines, dans le Centre n'extraient que des tonnages infimes et, comme généralement elles sont largement dotées en cadres de direction les frais généraux arrivent à représenter, pour elles, une part très importante du prix de la tonne. C'est donc mine par mine que la question du prix de revient doit être examinée.

D'autre part, en ce qui concerne les fines à coke, il y aurait grand intérêt à ce que la Société Nationale se tienne en liaison avec la direction des mines, afin d'éviter que l'intervention des chemins de fer ne perturbe considérablement le marché des charbons cokéfiabiles.

.....

Sous le bénéfice de ces observations, le Comité décide de demander à M. GALLIOT de présenter au Conseil un rapport d'ensemble sur les questions relatives à l'achat et éventuellement à la répartition des combustibles.

M. LE PRESIDENT rappelle, à propos de la question des charbons, qu'il a informé le Comité de Direction d'un accord entre les Gouvernements français et Belge sur l'acheminement des charbons de la Sarre, accord dont le résultat sera de grever la S.N.C.F. d'une surcharge de 2 millions par an pendant 5 ans. Il demande au Comité de Direction s'il est bien d'avis qu'il écrive au Ministre des Travaux Publics pour lui demander de bien vouloir dédommager la Société Nationale de ce surcroît de charges.

Le Comité de Direction est bien d'accord pour que M. LE PRESIDENT écrive en ce sens au Ministre des Travaux Publics.

-----

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

NOTE EN VUE DU COMITE DU MARDI 9 NOVEMBRE 1937

## ACHAT ET REPARTITION DES CHARBONS

Les Grands Réseaux Français auront consommé, en 1937, 10 Millions de tonnes de charbons représentant, aux prix actuels, une dépense de l'ordre de 2 Milliards de francs.

L'importance de cette somme conduit à examiner dès maintenant la façon dont la S.N.C.F. peut aborder le problème des approvisionnements en charbons, et plus particulièrement celui des achats et celui de la répartition.

Le problème de l'utilisation des combustibles, **en effet,** a depuis longtemps fait l'objet d'études de la part des Réseaux; ces études doivent se poursuivre, mais ne semblent pas susceptibles d'apporter à brève échéance des modifications importantes, conduisant à des économies appréciables, elles ne peuvent le faire que progressivement.

1°) ACHATS. - Sur les 9.400.000 Tonnes consommées entre le 1er Juillet 1935 et le 30 Juin 1936, les Mines françaises avaient fourni 6.740.000 Tonnes. Sur les 10.000.000 de tonnes consommées en 1937, elles n'auront fourni que 5.800.000 Tonnes environ.

Or, les charbons français qui étaient en 1936 plus chers que les charbons étrangers, sont en ce moment, pour la

.....

plupart, d'un prix légèrement inférieur, à valeur égale d'utilisation.

Il y aurait donc intérêt pour la S.N.C.F. à ce que les Mines françaises reviennent à une fourniture de charbons voisine de celle de 1935-36 et, pour la France, à ce que cette fourniture supplémentaire provienne d'un accroissement de la production de ses Mines.

= Par ailleurs, si les charbons français sont, pour la plupart, actuellement plus avantageux que les charbons étrangers, il ne faut pas oublier qu'il existe ou plutôt qu'il a déjà existé des exceptions à cette règle; les Réseaux, en effet, consomment certains charbons médiocres provenant de Mines situées sur leur territoire et les ont payés cher à certains moments, en particulier après mise en vigueur du régime des contingents.

On peut se demander s'il ne conviendrait pas, en cas de retour à une disposition analogue du marché, d'abandonner ces combustibles médiocres et coûteux, à moins que, - cette solution étant jugée peu conforme à l'intérêt général -, le Gouvernement ne prenne à sa charge la différence entre le prix de revient et la valeur commerciale de ces combustibles.

= Les achats faits aux Mines du Nord et du Pas-de-Calais sont déjà groupés; ceux aux Mines du Centre le sont pratiquement, puisque chacune d'elles n'a pour client que le P.O. ou le P.L.M.. Ce n'est que dans des cas très rares que le P.O. et le P.L.M. ont acheté simultanément à la même mine.

.....

Les achats en Allemagne - où le Kohlen Syndikat est unique vendeur - sont concertés officieusement entre Réseaux. Il semble donc qu'il y ait peu à gagner, de ce côté, par une centralisation officielle.

On peut espérer qu'il n'en soit pas de même en Angleterre bien que les prix y soient actuellement fixés par un organisme central, le "Sales Committee", ainsi qu'en Belgique où l'établissement du tarif est également centralisé.

En outre, l'importance des achats effectués à l'étranger par chaque Réseau est déjà considérable (plusieurs centaines de milliers de tonnes par Réseau en Allemagne et en Angleterre) et il ne paraît pas que leur regroupement soit de nature à apporter une diminution appréciable des prix, chaque commande comportant, dès maintenant, un important tonnage et se traduisant par des livraisons par bateau complet ou par train complet.

De toute façon, l'achat en commun ne peut être que favorable en ce qui concerne les prix.

= Le contrôle des qualités à l'achat est déjà commun, sauf pour le P.L.M., dans les Mines du Nord et du Pas-de-Calais. L'A.L. l'EST et l'ETAT ont également un contrôle commun pour les charbons de la Ruhr. Cette méthode pourra se généraliser pour les charbons des autres provenances.

## 2°) REPARTITION.

C'est de modifications dans la répartition que viendront sans doute, en ce qui touche les charbons, les principales économies dues à la création de la S.N.C.F., en particulier sur la somme des dépenses assurées par certains Réseaux

.....

pour le transport des charbons destinés à d'autres Réseaux, dépenses qui sont de l'ordre de 100 Millions de francs par an.

= Si les charbons des Mines du Centre sont utilisés uniquement sur place par le P.O. et le P.L.M., et ceux de la Sarre par l'A.L., l'EST et le P.L.M., les charbons des Mines du Nord et du Pas-de-Calais, par contre, sont répartis à travers la France ainsi que ceux de la Ruhr et les charbons anglais.

Il faut donc mettre sur pied une politique nouvelle de répartition des combustibles, en tenant compte des considérations suivantes :

- 1°) ne pas changer brutalement, pour éviter des répercussions sérieuses sur la régularité, les combustibles consommés par chaque mécanicien ;
- 2°) certains Réseaux ( Le NORD, l'ETAT, partiellement l'EST et l'A.L.) disposent de chantiers de mélange des combustibles permettant la constitution de combustibles standard, alors que d'autres n'en sont pas pourvus, et ne peuvent utiliser dans d'aussi bonnes conditions les fines maigres, ni les fines grasses. Il faudra examiner l'intérêt qu'il y aurait à développer ces chantiers ;
- 3°) l'organisme créé doit être assez souple pour pouvoir faire face aux brusques modifications dans les tonnages offerts par les divers producteurs français ou étrangers ; ces à-coups se sont produits à plusieurs reprises depuis une vingtaine d'années.

= Il faut noter, d'autre part, que les modes de transport des combustibles étrangers ne sont pas tous financièrement équivalents. Par exemple, le transit par ROTTERDAM des charbons

.....

de la Ruhr est moins coûteux que le transit par GAND et ANVERS récemment envisagé, pour une partie de ces charbons, par le Gouvernement.

La Société Nationale a, parmi ses Administrateurs, un spécialiste des questions de charbons, Mr. GALLIOT, Inspecteur Général des Mines.

On pourrait confier à Mr. GALLIOT, avec qui le Service des Approvisionnements d'une part, et le Service du Matériel et de la Traction, d'autre part, se mettaient en relations, la présentation au <sup>C. d. P. d'urgence</sup> Conseil des rapports intéressant les questions relatives à l'achat, et, éventuellement, à la répartition des combustibles.

Politique d'achats de charbonsIntervention de l'Administration Supérieure  
-----

{	Lettre du M. des T.P.	11.3.38
{	Réponse de la S.N.C.F.	30.3.38
{	Intervention BLUM-PICARD	23.3.38
{	Réponse de la S.N.C.F.	14.4.38
	Rapport de M. MOCH à la Commission des Marchés des chemins de fer	16.3.39

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Extrait du PROCES-VERBAL de la séance du jeudi 16 mars 1939

Achat de briquettes du Littoral pour livraison de mars à décembre 1939 (N° 37) (53.032.000 frs)

Achat de 120.000 tonnes de criblés de la Sarre (N° 38) (19.116.000 frs environ)

Achat de 2.606.350 T. de combustibles de traction (N° 39) (480.235.000 frs)

Achat de 295.200 t. de criblés  
13.000 t. de Tout-venants  
219.900 t. de menus lavés  
en provenance des mines lorraines (N° 40) (87.177.500 frs)

Achat de 372.000 T. de charbons anglais et allemands sur le premier semestre 1939 (N° 41) (71.373.000 frs)

Achat de 30.400 T. de combustibles de traction belges et hollandais, livrables du 1er mars au 30 juin 1939 (N° 42) (5.525.745 frs)

Rapporteur : M. MOCH.

Le Rapporteur indique qu'il présentera ensemble ces six dossiers qui sont relatifs à l'acquisition de charbons français et étrangers. Le total des quantités achetées s'élève à 3.700.000 tonnes dont 522.000 t. de charbons étrangers. Le montant global de ces 6 marchés est de 716 millions de francs.

M. MOCH expose que les conditions d'achat de combustibles par la S.N.C.F. sont commandées par des facteurs qui s'imposent à elle indépendamment des notions de prix. Ce sont :

- L'importance de la consommation de la S.N.C.F. qui est en légère décroissance par rapport à 1938. La consommation totale prévue pour 1939 est de l'ordre de 8.600.000 tonnes.

- Les stocks importants existant au 1er janvier 1939 dont le montant est d'environ 1.900.000 tonnes et que la S.N.C.F. se propose de réduire de 3 à 400.000 tonnes.

+ La production disponible des mines françaises, production que la politique gouvernementale commande d'absorber au maximum compatible avec les nécessités techniques de la traction. Le Rapporteur précise que, sur ce point, l'effort technique fait par les Services de Traction a suivi entièrement cette directive

.....

gouvernementale.

Le volume total de l'importation étant ainsi déterminé par différence, la répartition de l'importation est encore commandée par des accords internationaux : accords avec l'Angleterre en vertu desquels 50 % environ des tonnages importés doivent être anglais & accords de Naples qui nécessitent une importation minimum de 240.000 tonnes de charbons sarrois.

C'est seulement en fonction de ces considérations générales qu'on peut examiner les conditions d'achat de la S.N.C.F.

Charbons français. - Les tonnages sont en augmentation pour tous les bassins, tout particulièrement pour le bassin de l'Est. Les conditions d'achat sont sensiblement les mêmes que celles du deuxième semestre 1938 sous réserve de quelques diminutions de prix que la S.N.C.F. a obtenues des mines, compte tenu de la nécessité pour elle d'expédier à des distances plus grandes le charbon en provenance de ces mines. Ces diminutions de prix sont intervenues surtout pour les mines lorraines et dans une moindre proportion pour les mines du Centre.

La clause de révision est satisfaisante.

Charbons anglais. - Les conditions d'achat sur le marché anglais sont commandées par le contrôle sévère des prix en Angleterre entièrement centralisé entre les mains du "coal controller", contrôle qui donne une grande rigidité aux prix anglais et a réduit dans une proportion considérable les écarts de prix entre qualités de choix et basses qualités. La S.N.C.F. s'est défendue contre cette tendance en n'achetant en Angleterre que des charbons de qualité, au prix f.c.b. général 18/6, prix qui est le même qu'au deuxième semestre 1938 en diminution de trois shillings sur le deuxième semestre 1937.

Charbons allemands. - Les charbons sarrois sont en diminution de 0/6 par rapport au 2ème semestre 1938 ce qui doit être considéré comme très satisfaisant. Les charbons de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle sont payés sensiblement aux mêmes prix qu'au 2ème semestre 1938, sous réserve des achats pour livraison à Strasbourg pour lesquels la frêt rhénan est en augmentation de 9 pence.

Il faut noter que pour les charbons qui seront livrés via Gand ou Anvers, au lieu d'être livrés via Rotterdam, une augmentation de 0/6 à 0/9 sera payée par la S.N.C.F. charge sensible qui est imputable à la nécessité de respecter, dans la mesure du possible, un accord franco-belge.

Charbons belges et hollandais. - Leur tonnage est très faible. Les prix sont en diminution très sensible par rapport au semestre précédent, diminution qu'il faut attribuer au désir de ces pays de conquérir des quotas en vue de la constitution, qu'il faut malheureusement considérer comme prochaine, du Cartel International des charbons.

La diminution de prix des charbons belges et hollandais est telle que pour la première fois depuis longtemps les prix rendus sont, toutes choses égales d'ailleurs, inférieures aux prix français.

Agglomérés des usines du littoral. - La S.N.C.F. a dû tenir compte de ce qu'il s'agit d'une industrie française dont elle ne pouvait pas réduire par trop les commandes sans provoquer une crise grave chez des producteurs déjà atteints par une diminution sensible de la consommation. Elle a pu obtenir d'eux des prix en légère diminution par rapport aux prix du semestre précédent, les prix actuels étant d'ailleurs assez près d'être comparés à ceux de la concurrence étrangère.

Le Rapporteur conclut en proposant l'approbation des marchés.

La Commission émet pour chacun d'eux un avis favorable.





MINISTERE  
D' S TRAVAUX PUBLICS.  
-----

Paris, le 23 mars 1938.

Direction des Mines .  
-----

LE CONSEILLER D'ETAT ,DIRECTEUR  
des MINES.

à Monsieur le PRESIDENT, de la  
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

Comme suite à l'entretien que nous avons eu à ce  
sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint une  
note relative au achats de charbons des réseaux de che-  
mins de fer en Angleterre.

LE CONSEILLER D'ETAT: DIRECTEUR  
des MINES,

Signé: BLUM-PICARD

21 mars 1938.

## N O T E

pour les achats de charbon des réseaux de chemins de fer  
français en Angleterre.

-----

Au cours des dernières conversations franco-anglaises, il a été suggéré que les réseaux français se mettent en rapport avec leurs fournisseurs britanniques pour la conclusion des contrats d'achats portant sur une période assez longue, de l'ordre d'une année, et comportant en contre-partie un abaissement substantiel des prix.

Il semble en effet que les exportateurs anglais n'accepteront pas de faire des rabais sérieux, s'ils n'ont pas des assurances touchant la fourniture de quantités importantes, mais que par contre l'intérêt qu'ils ont à s'assurer le maintien de leur part actuelle dans les approvisionnements des réseaux serait assez grand, pour les amener à consentir de tels rabais.

Il faudrait donc envisager une discussion portant sur la totalité des achats des réseaux français dans les bassins anglais, et notamment au Pays de Galles, pour une année entière. La centralisation des achats des réseaux par la Société Nationale des Chemins de fer devrait permettre d'engager ces pourparlers. On doit d'ailleurs se demander s'il ne convient pas à cette occasion de réformer les errements anciens des chemins de fer en matière d'achat de charbon en Grande-Bretagne. On a vu, en effet, jusqu'à présent, les réseaux se présenter isolément sur le marché et se faire concurrence auprès de leurs fournisseurs communs.

Cette concurrence a eu sur les prix un effet néfaste qui a été particulièrement sensible au cours des derniers mois qui ont vu les besoins en charbons étrangers des chemins de fer français s'accroître précisément au moment où les disponibilités étaient plus rares.

Au surplus, cette méthode de discussion en ordre dispersé pouvait avoir des avantages au moment où les charbons étaient abondants et la concurrence libre. Elle ne présente plus que des inconvénients, maintenant que les prix sont contrôlés par un organisme central, le Control Board qui s'oppose aux rabais, même si certaines mines étaient disposées à en consentir.

.....

Il est évident qu'en face du contrôle centralisé des ventes, il faut créer une organisation centralisée des achats.

Par ailleurs, il y a lieu également d'insister sur un autre point qui présente une importance au moins aussi grande le manque de coordination des achats et des transports des divers réseaux, entraînait des sujétions coûteuses: certaines mines en effet avaient à charger, pour un réseau déterminé, un bateau d'une capacité très supérieure à la part de leur production disponible. Il faut, en effet, considérer que les mines anglaises n'ont pas de stock, si ce n'est un petit tonnage sur wagon: elles gardent donc le navire à quai le temps nécessaire pour le remplir avec leur propre production, alors que des mines voisines fournissant également aux réseaux français, pourraient compléter le chargement du navire. Il en résulte des pertes de temps entraînant des frais considérables que l'on peut estimer à 4 ou 5.000 francs par jour pour un navire charbonnier de 4.000 tonnes. Ces frais pourraient être évités par une organisation des achats et des transports permettant le chargement rapide des bateaux, avec des charbons de provenances diverses, placés dans des cales séparées en cas de besoin.

Un tel programme donnerait satisfaction d'une part, aux mines assurées d'enlèvements plus réguliers et plus rapides et qui par suite feraient des prix plus bas, d'autre part, à l'armement français dont le matériel serait mieux utilisé ce qui lui permettrait de transporter une fraction plus importante du charbon des réseaux et de consentir à une baisse des frets. Il ne faut pas oublier que sous le régime actuel les chemins de fer sont pratiquement forcés de couvrir les frets de la flotte charbonnière française.

L'exécution du programme d'enlèvements et de transports des charbons, et même son étude préalable, nécessiteraient la création sur place d'une mission d'achats.

Cette Mission pourrait être réduite à 2 ou 3 personnes qui auraient également pour fonction de contrôler les qualités fournies et de renseigner les services centraux sur l'évolution du marché.

Il est à peine besoin de souligner les avantages que présenterait pour le ravitaillement en temps de guerre des réseaux et d'une façon générale de tous les consommateurs français l'existence, dès le temps de paix, d'un tel organisme dont les relations personnelles et la documentation seraient des plus précieuses. L'importance de la question paraît donc mériter une mise à l'étude immédiate.

$$-\frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2} - \frac{1}{2}$$

Paris, le 30 mars 1938

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 11 mars 1938, vous avez bien voulu attirer mon attention sur la politique générale d'achat des charbons de la Société Nationale et notamment, d'une part, sur les achats de charbons anglais et, d'autre part, sur l'absorption d'un contingent supplémentaire de charbons de la Moselle.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous ne manquerons pas d'examiner de très près cette dépêche et je puis vous indiquer, d'ores et déjà, que nous comptons envoyer à Londres, pour examiner la question d'achats de charbons anglais, M. MARTIN, Chef de la Division des Combustibles du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés, accompagné d'un ou deux collaborateurs, et notamment de M. SANTINI, actuellement chargé du Service des Combustibles de la Région du Sud-Est.

Quant aux charbons flambrants lorrains, j'ai donné ordre à mes Services techniques d'étudier les mesures propres à en rendre l'utilisation plus aisée sur les locomotives et, d'autre part, des pourparlers sont engagés avec les Mines en vue de l'absorption immédiate d'une partie de leurs disponibilités.

Veuillez agréer,.....

Le Président  
du Conseil d'Administration,  
signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.-

MINISTERE  
des TRAVAUX PUBLICS.  
-----  
Direction des Mines  
-----

Paris, le 11 mars 1938

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
de la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la politique générale d'achat des charbons de la Société Nationale des Chemins de Fer. L'unification des Grands Réseaux a fait que la Société Nationale est devenue le plus gros acheteur de houille tant en France qu'à l'étranger, puisque grosso modo, les Chemins de fer consomment 11 millions de tonnes dont 4 millions de charbons d'importation. Il importe donc que, par la réalisation d'une politique bien conçue, la Société Nationale des Chemins de Fer puisse s'approvisionner dans des conditions optimales au point de vue prix et au point de vue tonnage, au double point de vue :

1°)- de l'achat du charbon au prix le plus avantageux pour elle;

2°)- du bénéfice à réserver à notre industrie houillère de l'activité maximum compatible, de façon à diminuer, autant que faire se peut, les sorties de devises et à maintenir un stimulant pour la production de nos propres charbonnages.

En ce qui concerne les achats à l'étranger, la récente mission du Directeur des Mines à Londres a montré l'intérêt de réaliser à l'heure actuelle des marchés de longue durée avantageux au point de vue prix, en ce qui concerne les charbons britanniques. La situation du marché britannique est telle que des contrats importants en tonnages et en durée sont à l'heure actuelle d'une importance capitale pour l'industrie houillère britannique. Si sous l'égide des deux Gouvernements des marchés de longue durée pouvaient être conclus par la Société Nationale des Chemins de Fer, celle-ci pourrait obtenir des avantages importants de prix et elle garantirait en contre-partie à l'industrie houillère britannique un débouché constant, fort intéressant pour elle. D'autre part, il est certain que l'accord de contingentement inclus dans le traité franco-britannique de 1934 a été tourné en 1937, puisque la liberté totale a été donnée aux Chemins de fer d'acheter leur charbon supplémentaire où bon leur convenait. Pour éviter que cet accord soit dénoncé

.....

il importe donc que la Société Nationale des Chemins de Fer réalise pratiquement des marchés avec l'industrie houillère britannique qui correspondent en fait au droit que celle-ci tient de l'accord commercial de 1934. Je serais donc très désireux que la Société Nationale étudiat la possibilité que j'indique. Il importe qu'une délégation, suffisamment importante et compétente, puisse aller à Londres traiter avec l'ensemble de l'industrie houillère et que les Comités de contrôle des prix britanniques soient représentés aux discussions.

D'autre part, vous n'ignorez pas que le Gouvernement fait tous ses efforts pour développer la production de nos houillères françaises. En particulier le bassin de la Moselle, qui produit des charbons flambants, va mettre sur le marché cette année une production accrue de 800.000 tonnes de houille. D'assez grosses difficultés se révèlent pour assurer le placement de ces charbons et il serait vraiment paradoxal qu'au moment où nous cherchons par tous les moyens à réduire nos importations de charbons étrangers, les houillères lorraines soient amenées à stocker et même à ne pas exécuter les journées supplémentaires qui leur sont réclamées par le Gouvernement. Pour assurer le placement de ces charbons supplémentaires sans désorganiser considérablement le marché et étant donné la position excentrique du bassin houiller, il semble qu'un effort doive être demandé aux Grands Services Publics, en augmentant leurs achats de charbons flambants lorrains. Evidemment, cet effort ne doit pas être préjudiciable au point de vue prix à la Société Nationale. Il nécessitera, d'autre part, une adaptation technique qui ne paraît pas impossible à réaliser, puisque au temps où les mines de la Sarre appartenaient à l'Etat français elles plaçaient des tonnages importants de charbons français dans les réseaux de l'Etat et d'Orléans qui n'en prennent plus actuellement. J'estime donc qu'il serait indispensable que la Société Nationale étudie, avec les principales houillères françaises, un programme général d'achats s'étendant sur l'année en cours compte tenu des possibilités de production accrues des divers bassins.

L'ensemble de ces questions apparaît suffisamment important pour que vous vouliez bien faire consacrer, par des personnalités suffisamment compétentes, une étude approfondie sur ce problème capital de l'alimentation en combustibles de nos Chemins de fer français.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

Signé H. QUEUILLE.