

SOS L M 47/10

2611

(1938-1939)

A

2010

Politique charbonnière à l'égard des mines anglaises

{ Dépêche du M. des T.P. 11.3.38  
{ Réponse de la S.N.C.F. 30.3.38

{ Note BLUM-PICARD 23.3.38  
{ Réponse de la S.N.C.F. 14.4.38

(s) C.D. 7. 3.39 37 IV 6°

Politique charbonnière à l'égard des mines anglaises

7 mars 1939  
à

Question IV - 6°

(s) p:37

M. RENE MAYER .....

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.

.....

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.



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.



MINISTERE

des TRAVAUX PUBLICS.

Paris, le 11 mars 1938

Direction des Mines

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION de la SOCIETE 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 optima 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 parait 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.