

N^o 54

Réponse

à la Note reproduisant le parallèle
et les chiffres à l'aide desquels on cher-
che à établir que le prix de revient est
plus élevé sur les lieux de consommation
pour les charbons Anglais & Belges
que pour les charbons Français.

Décembre 1879.



L'auteur de la Note commence par comparer les prix de revient des Bouilles Anglaises avec les Bouilles du Nord de la France, dans les ports de Dunkerque, Calais & Boulogne, situés précisément sur le littoral le plus rapproché des Bassins Français, et il déduit de cette comparaison un avantage marqué en faveur de ces dernières.

Voici ses chiffres :

| Prix de revient sur le carreau de la Mine : | France | Angleterre |
|---|----------------------|------------|
| d'après les Dépositaire | 10 ^f . 89 | |
| " M. Marnottan | 10 à 11 | |
| " M. de Marsilly | 9.50 à 10 | |
| Moyenne | 10 . 41 | |
| Comté de Durham, dépositaire | " | 6. 18 |
| Cardiff M. de Knoltz | " | 6. 54 |
| Prix de revient sur le littoral : | | |
| 1° Prix de revient à la Mine | 10. 89 | 6. 18 |
| 2° de la Mine au port d'embarquement | | |
| M. de Knoltz pour Cardiff | 3. 10 | |
| fraie à Cardiff | " 42 | |
| | 3. 52 | |
| Comptons seulement | | 1. 82 |
| Frais divers sur bateau ou wagon | " 61 | |
| 3° Frêt | | 8. 50 |
| | 11. 50 | 16. 50 |
| Prix du transport des points de départ par Chemin de fer pour Dunkerque | 4. 30 à 5 " | |
| Prix de revient à Dunkerque | 16. 15 | 16. 50 |
| Transport par Chemin de fer à Calais | 5 à 5, 70 | |
| Prix de revient à Calais | 16. 24 | 16. 50 |
| Transport par Ch. de fer à Boulogne | 5. 70 à 6 " | |
| Prix de revient à Boulogne | 16. 74 | 16. 50 |

Ainsi pour Dunkerque, Calais et Boulogne, les prix de revient sont respectivement

pour les houilles Anglaïses 16, 50
 " " Française 16, 15 - 16, 24 - 16, 74

C'est-à-dire sensiblement les mêmes. Il n'y a donc pas avantage marqué pour les houilles françaises, comme le fait entendre l'auteur de la Note en question.

Toutefois cet avantage existe, lorsque les expéditions se font par les Canaux, mais seulement pour Dunkerque et Calais le transport dans la voie d'eau revenant à moitié prix du transport par Chemin de fer.

Mais il n'y a rien à déduire de ce fait; puisque les 2 ports, dont il s'agit, sont situés par rapport aux houillères du Nord, comme Cardiff est situé par rapport aux houillères du pays de Galles.

Si l'on considère les autres ports de la Manche, de l'Océan, de la Méditerranée, on verra que les houilles Anglaïses y arrivent dans des conditions bien plus avantageuses que les houilles d'aucun bassin français; ainsi qu'on en jugera par le tableau suivant:

| | France | Angleterre |
|---|--------|------------|
| Kaër - Prix de revient à la Mine | 10. 89 | 6. 18 |
| Frais divers sur bateau ou wagon | " 61 | 1. 82 |
| | 11. 50 | 8. " |
| Transport | 9. 40 | 8. " |
| Total | 20. 90 | 16. " |
| Caen - Sur navire ou sur wagon | 11. 50 | 8. " |
| Transport | 13. " | 8. " |
| Total | 24. 50 | 16. " |
| Cherbourg - Sur navire ou sur wagon | 11. 50 | 8. " |
| Transport | 16. " | 8. " |
| Total | 27. 50 | 16. " |





La plus forte raison, l'écart entre le prix de revient des houilles Françaises & Anglaises est-il favorable à ces dernières à S^t. Malo, la Rochelle, Bordeaux, &c^o.....

Aussi toute la Normandie, tout l'Ouest et tout le littoral jusqu'à la frontière d'Espagne consomment. ils exclusivement des houilles Anglaises.

Prix de Revient à Paris.

| | France | Angleterre |
|------------------------------------|--------|------------|
| M. Marmottan Newcastle à Rouen | | 9. " |
| page 1. Transbordement | | 1. 50 |
| de Rouen à Paris | | 6. " |
| Prix du charbon sur navire | | 8. " |
| | | 24. 50 |
| M. Marmottan Frêt pour Paris | 6. 50 | |
| Charbon sur bateau à la mine | 11. 50 | |
| | 18. " | |

Seulement il faut observer qu'il n'arrive pas de houille Anglaise à Paris par la voie d'eau. Tout ce qui est déchargé à Rouen sert à l'alimentation de cette Ville ou des environs.

La petite quantité de houille Anglaise qui se consomme à Paris est de la Gailletterie semblable à la Gailletterie de Belgique et du Nord, destinée au chauffage domestique et non à l'usage de l'Industrie. Les prix de cette sorte de houille, que les mines Anglaises produisent en beaucoup plus grande quantité que les mines Belges & surtout que les Mines Françaises, s'établissent ainsi:

| | Anglaise | Belge | Française |
|--------------------------------|----------|--------|-----------|
| Prix sur navire ou wagon | 12. " | 21 " | 22 |
| transport à Paris | 14. " | 8. 50 | 7. 40 |
| à Paris | 26. " | 29. 50 | 29. 40 |

À Rouen les houilles du Nord reviennent :

par Wagon,
 Prix sur wagons à la Mine 11. 50
 Transport par wagon 7. 40

 18. 90

par Bateau
 Prix 11. 50
 Transport 7. "

 18. 50

Or il est constant que l'Industrie Rouennaise s'alimente pour les $\frac{5}{6}$ en houilles Anglaises. C'est donc que ces dernières y arrivent à meilleur marché que 18^f 90 et 18^f 50.

Toutes les localités de la rive gauche de la Seine ne consomment que de la houille Anglaise qui y arrive aussi nécessairement à un prix inférieur à celui des houilles du Nord. Celles-ci arrivent par Wagon.

| | | | | |
|-----------------------------|---|------------------|---|--------|
| à Rouen - Rive gauche | à | 11. 50 + 9 . " | = | 20. 50 |
| Souviers | " | 11. 50 + 10 . 70 | = | 22. 20 |
| Exieux | " | 11. 50 + 12 . 70 | = | 24. 20 |
| Bernay | " | 11. 50 + 12 . " | = | 23. 50 |
| Esioux | " | 11. 50 + 12 . " | = | 23. 50 |
| Flece | " | 11. 50 + 16 . " | = | 27. 50 |
| Caen | " | 11. 50 + 13 . " | = | 24. 50 |

et c. et c.

Ce n'est donc par quelques points particuliers, mais l'ensemble des points du territoire, qu'il faut considérer lorsqu'on veut établir le prix de revient comparatif des houilles Anglaises et des houilles Françaises et on voit alors que l'avantage est d'une manière générale très favorable aux premières.

Parallèle avec la Belgique.

L'auteur de la Note, comparant les exploitations de la Belgique & particulièrement celles de Charleroy, avec les exploitations de la France, fait ressortir un avantage pour ces dernières au point de vue de la production par ouvrier & du prix de revient.

Les exploitants du Nord, qui ont déposé devant la Commission du





Tarif général des Douanes, ont déclaré que les conditions d'exploitation de la Belgique et celles du Nord ne différaient pas sensiblement, sauf sur le point important de la main-d'œuvre. Ils ont dit qu'en Belgique le taux des salaires variait dans de très grandes proportions suivant la demande & le prix de vente des houilles; qu'il en était tout autrement dans le Nord de la France où toute augmentation de salaire, une fois acquise continuait à subsister, qu'aini les houillères Belges avaient pu réduire dans ces années de crise de 50 pour Cent le salaire des mineurs, tandis que dans le Nord la réduction n'avait été que de 10% env. & que cette réduction tenait à une diminution du travail, causée par le chômage de l'extraction.

On admettra donc le même prix de revient pour les houillères Belges, Hainaut, Liège & Namur, que pour les houillères du Nord & du Pas-de-Calais, soit 10^f 89, quoiqu'il ait été moindre en Belgique dans ces dernières années par suite de la réduction importante des Salaires.

Le prix de revient de la houille Belge à Paris est:

1^o. par Bateau,

| | |
|---|-------|
| Prix sur bateau | 11.50 |
| Frêt de Mons 7 ^f - Charleroy | 8.50 |
| Moyenne | 7.75 |
| | <hr/> |
| | 19.25 |

2^o. par wagon

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| Prix sur wagon à la Mine | 11.50 |
| Transport de Mons | 7.40 + 1.25 = 8.65 |
| " de Charleroy | 7.40 + 2.50 = 9.90 |
| " du Centre | 7.40 + 2. " = 9.40 |
| | <hr/> |
| Moyenne | 9.30 |
| | <hr/> |
| | 20.80 |

Le prix de revient des houilles Françaises à Paris est:

1^o. par Bateau:

| | |
|-----------------------|-------|
| Prix sur Bateau | 11.50 |
| Frêt | 6.50 |
| | <hr/> |
| | 18. " |

2^o. par Wagon:

| | |
|--------------------------------|-------|
| Prix sur wagon à la Mine | 11.50 |
| Transport | 7.40 |
| | <hr/> |
| | 18.90 |



Il y a en effet un écart de 1^{fr}.25 à 1^{fr}.90 par tonne en faveur des houilles du Nord sur Paris, et cela s'explique par la différence d'éloignement.

Mais sur beaucoup d'autres points, il n'en est plus de même. Ainsi à Mauberge & environs, dans tout le groupe métallurgique de la Sambre, le transport de la houille Belge par Ch. de fer coûte:

| | | | |
|-------------------|-------|------|-------------------------------|
| du Bassin de Mons | | 1.85 | } moyenne 2 ^{fr} .58 |
| " " du Centre | | 2.60 | |
| " " de Charleroy | | 3.60 | |

Tandis que le transport coûte:

| | | | |
|-------------------------|-------|---------------------|-------------------------------|
| de Somain (Nord) | | 3 ^{fr} .70 | } moyenne 5 ^{fr} .03 |
| " Lens (Pas. de Calais) | | 5.40 | |
| " Béthune | | 6. " | |

De sorte qu'avec le même prix à la mine, la houille Belge revient à Mauberge & dans tout les environs à 2^{fr}.45 meilleur marché que la houille Française, aussi celle-ci n'entre pas du tout dans la Consommation de 800.000 T. de cette localité?

Dans les Ardennes, il en est de même, les houilles de Liège y arrivent par la Meuse & par le Chⁿ. de fer avec 4^{fr}. & 4^{fr}.50 de transport, tandis que les houilles du Nord & du P. d. C. n'y arrivent qu'avec des frais de transport de 7 à 8 francs.

Dans tout l'Est de la France, ce sont les houilles prussiennes qui alimentent exclusivement la Consommation, avec un écart de prix de 5 à 6 frs. par suite de la différence des frais de transport.

Dans le Midi & le Sud-Ouest de la France, les houilles Anglaises refoulent les houilles Françaises et en restreignent la consommation dans un faible rayon d'extraction.

Il est donc inexact de dire que le prix de revient est plus élevé sur les lieux de consommation pour les charbons Anglais & Belges que pour les Charbons Français. Cela peut être vrai dans un faible rayon des Bassins Français, mais du moment que l'on s'en éloigne à une certaine distance, les houilles étrangères arrivent dans des conditions de bien meilleur marché à cause des moindres frais de transport.



ULTIMHEAT®
VIRTUAL MUSEUM