

2<sup>ème</sup> Série

---

N<sup>o</sup> 28

---

Les  
Combustibles Français  
et les  
Combustibles Étrangers  
avec  
1 Carte des Bassins houillers de la France

---

Janvier 1886

---

Douai. Imp. Paul Dutilleul - Douai

La chambre des députés est saisie d'un projet de Loi ayant pour objet de réserver à l'agriculture & à l'industrie françaises la fourniture de tous les produits nécessaires à l'alimentation des Services publics.

Dans la Commission chargée de l'examen de ce projet de Loi, il s'est produit des objections, notamment en ce qui concerne les combustibles — On a prétendu que les combustibles étrangers étaient de meilleure qualité que les combustibles indigènes; qu'ils revenaient à des prix moins élevés & par suite qu'il y avait avantage à les employer.

Dans cette Note on s'est proposé de répondre à ces objections, & de fournir à la Commission des explications de nature à l'éclairer sur les conditions spéciales à l'Industrie houillère française

- 
- I. Les Bassins houillers de la France peuvent fournir toute sa consommation.
  - II. Infériorité des Bassins français sous le rapport du gisement, de la main d'œuvre & des transports.
  - III. On trouve en France toutes les variétés de combustibles de l'Étranger, de qualité égale & même supérieure.
  - IV. Les prix des combustibles sont plus élevés en France qu'à l'Étranger sur les lieux de production & surtout sur les lieux de consommation à cause des prix de transport.
  - V. Un abaissement des tarifs du chemin de fer du Nord permettrait aux autres chemins de fer d'employer avec avantage les combustibles indigènes au lieu des combustibles étrangers.
  - VI. Consommation de la Marine de l'État, de la Marine marchande, de la C<sup>ie</sup> parisienne du gaz, etc.

---

Carte des Bassins houillers de la France.

---

# Les Combustibles Français et les combustibles étrangers

## I

### Les Bassins houillers de la France peuvent fournir toute sa consommation.

La France produit 21 et  $\frac{1}{2}$  millions de tonnes de houille.  
Elle en consomme 32 et  $\frac{1}{2}$  millions & en tire de l'étranger 11 millions de tonnes pour lesquelles elle lui paie un tribut de près de 180 millions de francs.

Notre pays se trouve donc dans un état d'infériorité par rapport à certaines nations voisines, l'Angleterre, la Belgique & l'Allemagne au point de vue de sa consommation des combustibles.

Et cependant la France possède des gisements houillers importants, s'étendant sur plus de 570 mille hectares, superficie des 636 concessions établies sur ces gisements.

Sans compter les nombreux petits Bassins houillers du plateau central de l'Ouest & du Sud-Est, il existe 6 Bassins principaux, de Valenciennes, de la Loire, de Saône & Loire, de l'Allier, du Gard & de l'Aveyron, qui renferment des gisements très étendus & très riches, susceptibles de fournir des productions bien plus considérables que celles qu'ils fournissent actuellement. (voir la Carte).

Nous citerons comme exemple le Bassin de Valenciennes qui produit à lui seul 10 millions de tonnes, près de la moitié de la production totale de la France.

El s'étend de la frontière belge, dans les départements du Nord & du Pas-de-Calais, sur une longueur de 110 kilomètres & sur une largeur de 10 kilomètres. 43 concessions y ont été instituées; elles comprennent une superficie de 122 mille hectares. La richesse de ce bassin est évaluée par M. de Clercq, ingénieur en chef des Mines (Rapport au Ministre des travaux publics du 3 Octobre 1873) à 13 milliards de tonnes, susceptible de fournir par

année 30 millions de tonnes, soit 3 fois l'extraction actuelle pendant 433 ans.

D'après M. Vuillemin (*Les Mines de houille d'Aniche 1878*), cette richesse serait seulement de 6 milliards de tonnes pouvant alimenter pendant 300 ans une production annuelle de 20 millions de tonnes ou double de celle actuelle.

Les Bassins indigènes confèrent donc des gisements houillers dont l'exploitation peut être développée largement & permettre d'alimenter facilement la consommation de combustibles de la France.

## II

### Infériorité des Bassins français

sous le rapport du gisement, de la main d'œuvre et des transports.

Malheureusement il n'en est, et il faut le reconnaître il ne peut en être ainsi. Sous bien des rapports, nos gisements présentent des conditions d'infériorité sur les gisements de l'Angleterre, de la Belgique & de l'Allemagne. Ils sont plus irréguliers, plus accidentés par des failles, par des interruptions de continuité, & par suite, d'une exploitation plus difficile, plus coûteuse. La main d'œuvre est chère, les impôts & les charges de toute espèce sont élevés.

Mais la grande infériorité des houillères françaises tient surtout à la question des transports qui joue un rôle prépondérant pour une matière pondéreuse & de faible valeur comme la houille.

L'Angleterre, dont les mines sont partout rapprochées de la mer, embarque ses houilles à peu de frais sur ses innombrables navires, & est maîtresse absolue de tout le littoral; sa production est de 166 millions de tonnes dont elle exporte près de 22 millions.

L'Allemagne extrait 70 millions de tonnes de houille et de lignite, & dans des conditions de bon marché exceptionnel 5 à 6 francs par tonne en Westphalie & en Silésie, qui, jointes à des tarifs de transport extrêmement réduits, lui permettent de s'emparer du marché de tout l'Est de la France, et d'y livrer près de 1 et  $\frac{1}{2}$  million de tonnes. Toutefois elle importe une quantité supérieure de houilles Anglaises sur ses côtes du Nord.

La Belgique, avec des gisements analogues à ceux du Bassin de Valenciennes, produit 18 millions de tonnes. Elle exporte dans

le Nord & l'Est de la France, près de 4- $\frac{1}{2}$  millions, grâce au bas prix de sa main-d'œuvre, à la multiplicité de ses voies de communication, canaux & chemins de fer appartenant à l'Etat, qui favorise par des tarifs très réduits l'exportation en France.

En France les bassins houillers, à l'exception de celui de Valenciennes, n'ont comme ceux de la Loire, du Gard & de l'Aveyron aucune voie navigable; d'autres comme ceux de Commentry & de Saône & Loire, n'ont que des voies navigables très imparfaites, & par suite ne peuvent écouler leurs produits que par les chemins de fer. À des tarifs de 5 à 6 centimes & plus par tonne kilométrique. Aussi la zone dans laquelle existent leurs houilles est elle toujours très limitée, et dépasse rarement 200 à 250 kilomètres, grevées de frais de transport de 10 & 12<sup>f</sup> par tonne & plus.

Or la voie d'eau, chacun le sait, est la seule qui permette de faire économiquement le transport d'une matière pondéreuse & de faible valeur comme la houille ainsi que le montrent les exemples suivants:

De Douai à Nancy, distance 400 kilomètres, on transporte une tonne de coke par bateau, au fret moyen de 7<sup>f</sup> tandis que par wagon il faut payer 12<sup>f</sup> 50. Les mêmes bateaux ramènent des fontes dans le Nord à 5 frs.

De Douai à Paris, distance 340 kilom. par canal, le transport par bateau coûte 5 à 5<sup>f</sup> 50; par chemin de fer, distance 230 kilom, il coûte 7<sup>f</sup> 40.

Dans le courant de cette année, 2 bateaux de zinc ont été expédiés de Douai à Lyon, distance 1000 kilom. au prix de 16<sup>f</sup> 50 la tonne. Le transport par chemin de fer est taxifié à 34<sup>f</sup>.

On voit par ces exemples l'immense avantage économique qu'offrent les transports par eau sur les transports par chemin de fer. Seuls ils permettent à la houille de franchir des distances de 300, 500 kilomètres & plus.

Le bassin de Valenciennes, quoique favorisé de nombreux canaux & du réseau très complet de chemin de fer du Nord, ne peut cependant expédier ses houilles que dans une zone restreinte, & ne dépassent guère 250 kilom. Situé à l'extrémité Nord de la France, il n'alimente pour ainsi dire que les 8 départements voisins, & encore a-t-il à lutter dans ces départements

contre la concurrence des Houilles Belges, Anglaises & Allemandes qui y arrivent dans les conditions de transport identiques.

La superficie de ces 8 départements est de 43 mille kilomètres carrés, se représente seulement le  $\frac{1}{12}$  de la surface totale de la France, 530 mille kilom. carrés.

La consommation de la houille de ces 8 départements est considérable, 13 millions de tonnes. Elle est fournie par les houillères du Nord à concurrence de ..... 9 millions de tonnes ou 69 % & par les importations par la frontière du Nord-Est, de Boulogne à Givet à concurrence de ..... 4 millions de tonnes ou 31 %

Ainsi le Bassin de Valenciennes qui produit 10 millions de tonnes, en livre 9 millions dans la zone du réseau du chemin de fer du Nord; il n'en fournit en dehors de ce réseau que 1 million.

### III

On trouve en France toutes les variétés de combustibles de l'étranger, de qualité égale et même supérieure.

Les Bassins houillers français renferment toutes les variétés de combustibles que l'on rencontre dans les Bassins de l'étranger, & leurs produits sont de qualité égale & même souvent supérieure à celle des combustibles importés.

Ainsi les houilles de la Loire jouissent d'une réputation exceptionnelle pour la métallurgie & la fabrication du gaz. Les houilles du Gard rivalisent avec celles de l'Angleterre pour la marine, & on rencontre à Blanzey, à Commentry des houilles analogues à celles qui viennent de l'étranger.

Le Bassin de Valenciennes renferme toutes les qualités de houille, qualités qui s'apprécient par leur teneur en matières volatiles. Or, on y exploite des couches qui donnent de 8% à 40% de matières volatiles, en passant par toutes les teneurs intermédiaires, c'est à dire des anthracites de 8 à 12%, des charbons pour générateurs de 12 à 20%, des charbons à coke de 20 à 25%, des charbons pour forge de 25 à 30% & des charbons pour gaz & chauffage.

contre la concurrence des Houilles Belges, Anglaises & Allemandes qui y arrivent dans les conditions de transport identiques

La superficie de ces 8 Départements est de 43 mille kilomètres carrés, & représente seulement le  $\frac{1}{12}$  de la surface totale de la France, 530 mille kilom. carrés.

La consommation de la houille de ces 8 départements est considérable, 13 millions de tonnes. Elle est fournie par les houillères du Nord à concurrence de ..... 9 millions de tonnes ou 69 % & par les importations par la frontière du Nord-Est, de Boulogne à Givet à concurrence de ..... 4 ..... ou 31 %

Ainsi le Bassin de Valenciennes qui produit 10 Millions de tonnes, en livre 9 millions dans la zone du réseau du chemin de fer du Nord; il n'en fournit en dehors de ce réseau que 1 million.

### III

On trouve en France toutes les variétés de combustibles de l'étranger, de qualité égale et même supérieure.

Les Bassins houillers français renferment toutes les variétés de combustibles que l'on rencontre dans les Bassins de l'Etranger, & leurs produits sont de qualité égale & même souvent supérieure à celle des combustibles importés.

Ainsi les houilles de la Loire jouissent d'une réputation exceptionnelle pour la métallurgie & la fabrication du gaz. Les houilles du Gard rivalisent avec celles de l'Angleterre pour la marine, & on rencontre à Blangy, à Commentry des houilles analogues à celles qui viennent de l'Etranger.

Le Bassin de Valenciennes renferme toutes les qualités de houille, qualités qui s'apprécient par leur teneur en matières volatiles. Or, on y exploite des couches qui donnent de 8% à 40% de matières volatiles, en passant par toutes les teneurs intermédiaires, c'est-à-dire des anthracites de 8 à 12%, des charbons pour générateurs de 12 à 20%, des charbons à coke de 20 à 25%, des charbons pour forge de 25 à 30% & des charbons pour gaz & chauffage

approprié à l'usage qui lui est destiné, qu'on n'emploiera pas, par exemple, de l'anthracite au chauffage des générateurs, du charbon à coke pour faire du gaz etc. Cette remarque s'applique du reste aussi bien aux combustibles étrangers qu'aux combustibles français.

#### IV

Les prix des combustibles sont plus élevés en France qu'à l'Étranger, sur les lieux de production, et surtout sur les lieux de consommation, à cause des frais de transport

Sur les lieux de production, les combustibles français sont d'un prix sensiblement plus élevé qu'à l'étranger. C'est la conséquence des conditions d'exploitation plus défavorables, qui ont été exposées précédemment. Les gisements sont plus irréguliers, plus accidentés par des failles, par des interruptions de continuité & par suite l'ouvrier produit moins, la main-d'œuvre est plus chère, les impôts & les charges de toutes espèces plus lourds.

En 1883, d'après les résumés statistiques de l'administration des Mines, le prix moyen de vente sur le carreau des puits est en France de 12<sup>f</sup>.50.

Il est de 11 <sup>f</sup> .57	dans le bassin de Valenciennes.
14. 90	" la Loire
12. 71	" du Gard
13. 49	" Blanzg
12. 23	" Commentry
12. 01	" l'Aveyron

C'est dans le Nord qu'il est le plus bas, 11<sup>f</sup>.57 ou de 1.74, soit 15% inférieur à celui de l'ensemble des autres bassins français.

Les prix moyens ci-dessus se sont notablement abaissés en 1884 & en 1885, & en l'absence de documents officiels on peut admettre que dans le Nord le prix moyen de 1885 ne dépassera pas 10<sup>f</sup>.50 à 10<sup>f</sup>.75.

Les bons tout venant se vendent actuellement de 10 à 12<sup>f</sup> suivant grosseur, qualité & importance des marchés, les briquettes 14<sup>f</sup> & les



• cokés de 14<sup>f</sup> à 20<sup>f</sup> suivant la teneur en cendres.

En Belgique, le prix moyen général de vente était en 1883, dans la province du Hainaut de 10<sup>f</sup> 25, & dans la province de Liège de 10<sup>f</sup> 19, ou le même prix que dans le bassin de Valenciennes, droit de douane déduit. En 1884, ce prix moyen s'est abaissé de plus de 2.60, & il continue de s'abaisser en 1885.

Les tout-venant industriels se vendent actuellement de 9 à 10<sup>f</sup>.

En Allemagne, le prix moyen de vente des houillères royales de Saarbrück est de 9<sup>f</sup> 51. Ce prix est encore en 1885 celui du tout-venant.

En Westphalie, le prix moyen de vente est notablement moins élevé, 5<sup>f</sup> 70, & le tout-venant ne vaut actuellement que 7<sup>f</sup> à 7<sup>f</sup> 50.

En Angleterre, la valeur moyenne de la tonne de houille à la sortie des mines serait de 7<sup>f</sup> 03 d'après les évaluations du Board of Trade, pour l'année 1883.

D'après le journal La Houille, les prix des tout-venant actuellement variaient, franco à bord, de 8.70 à 9.40 à Newcastle, de 9<sup>f</sup> à 10.25 à Cardiff.

Tels sont exactement les prix généraux des combustibles sur les lieux de production, en France & à l'Étranger. Ces prix il faut le reconnaître, sont défavorables pour l'industrie française dans la lutte qu'elle soutient contre les produits manufacturiers étrangers. Cette situation qui tient à des circonstances naturelles, indépendantes de la volonté de tous, il faut bien la subir.

Mais la question des transports exerce en France une influence bien plus considérable encore sur les prix auxquels reviennent les houilles aux lieux de consommation.

Ainsi d'après les résumés statistiques de l'administration des Mines, pendant l'année 1883, le prix moyen de la tonne de houille sur les lieux de consommation a été de 21<sup>f</sup> 02 alors que le prix moyen sur le carreau des mines était de 12.50.

Augmentation afférente aux frais de transport . . . . . 8.52 ou 68 %.

Le prix moyen de vente sur les lieux de consommation varie en raison de leur distance des lieux de production. Ainsi ce prix moyen

est de 12.83 & 12.94 dans les dép<sup>ts</sup> du Nord & du Pas-de-Calais



<sup>f</sup>	15.67	dans les départements de la Loire
	16.11	" " de Meurthe & Moselle
	21. "	" " de Saone & Loire
	29.71	" " de la Seine
	33.31	" " de Loir & Cher
		etc, etc...

Cette influence des transports à laquelle vient s'ajouter celle du droit de douane de 1.40, se remarque aussi sur les houilles étrangères importées en France.

Ainsi, d'après les documents de l'administration des douanes en 1883, la valeur moyenne des houilles importées était de 15<sup>f</sup> la tonne et celle des coques de ..... 22

Ces prix varient nécessairement suivant les points frontières d'importation.

Des indications présentées ci-dessus, on est amené à constater que :

1° Sur tout le littoral de l'Océan, de Dunkerque à Bayonne et dans la Méditerranée, les houilles anglaises arrivent à un prix moins élevé que les houilles indigènes.

2° Sur les frontières du Nord-Est, de Maubeuge à Nancy, ce sont les houilles belges et allemandes qui ont l'avantage sur les houilles du Nord.

3° Enfin cet avantage subsiste pour les points situés à une distance plus ou moins grande, soit du littoral, soit de la frontière.

Quelques exemples vont montrer la situation faite par le prix élevé des transports aux combustibles indigènes dans leur lutte contre les combustibles étrangers.

Dans le département des Bouches-du-Rhône, le prix moyen de vente des houilles sur les lieux de consommation est en 1883 de 25<sup>f</sup>.67.

On y consommait :

Lignite des Bouches-du-Rhône	399.000 t.	contant à la mine	10 <sup>f</sup> .23
Houille du Gard	561.000 "	" "	12.68
Houille de la Loire, etc.	40.000 "		
Houilles anglaises	322.000 "		

---

1.322.000 tonnes

Sans compter les houilles embarquées à Marseille soit pour la navigation, soit pour les côtes de la Méditerranée.

Or, les tout-venant de Cardiff & de Newcastle reviennent à Marseille:

Prix d'achat à bord 9<sup>f</sup> 40 en moyenne  
Fret . . . . . 12. " "

Total . . . 21. 40

Les tout-venant du Gard reviennent à Marseille

Prix d'achat à la mine 12. 68  
Transport sur 19<sup>h</sup> kilom. 8. 50

21. 18

C'est à dire à quelques centimes près le même prix que les houilles anglaises.

Le département de la Gironde consomme 396.000 tonnes au prix moyen de 28, 68.

Savoir: houille de l'Aveyron, etc. . . 33.000 ton. 8 %  
Anglaises . . . . . 362.000 " 92 %

Le fret de Cardiff pour Bordeaux est de . . . . . 6. 50

Si l'on ajoute le prix de la houille à bord à Cardiff 9. 40

Le droit de douane de . . . . . 1. 30

On a pour prix de la houille anglaise à Bordeaux 17. 20

Les houilles de l'Aveyron reviennent à Bordeaux:

Prix d'achat à la Mine . . . . . 11. 50

Transport par chemin de fer, 315 kilom. . . . . 11. "

Total . . . . . 22. 50

Soit à 5, 30 ou 30 % plus cher que les houilles anglaises (La Cie d'Orléans transporte les houilles françaises pour Bordeaux à 3 cent. 5 par tonne kilom. et à 2 cent. 7 les houilles anglaises) de Bordeaux à Lézigueux !!).

Le département de la Seine-Inférieure consomme 1.316.000 ton. au prix moyen de 23, 61, savoir:

Houille du Nord . . . . . 166.000 ton. ou 13 %

Belge . . . . . 38.000 " " 3 "

" Anglaise . . . . . 1.112.000 " " 84 "

Le fret actuel de Cardiff et de Newcastle pour le Havre, Dieppe





et Rouen est de 6<sup>u</sup> à 7<sup>f</sup> de sorte que le charbon Anglais tout-venant revient à Rouen en ce moment :

Prix d'achat à bord .....	9.65
Fret .....	6.00
Droit de douane .....	1.30
	<hr/>
	16.95

Les houilles du Nord reviennent à Rouen :

Achat à la Mine .....	11.
Transport par ch. de fer (204 kilom.) .....	7.40 (3.6 par T. K.)
sur wagon à Rouen .....	18.40
Par bateau ce prix descend à .....	17. "

La parité des transports existe pour Rouen; mais pour le Havre & toute la rive gauche de la Seine, l'avantage en faveur des houilles anglaises est considérable.

Les exemples ci-dessus suffisent pour montrer que sur tout le littoral de l'Océan & dans la Méditerranée, les combustibles français ne peuvent lutter ou ne luttent que dans des conditions très défavorables contre les combustibles Anglais.

Sur les frontières du Nord-Est, de Maubeuge à Nancy les mêmes difficultés se rencontrent.

Ainsi dans le groupe métallurgique de Longwy qui consomme annuellement plus de 500.000 ton. de coke venant exclusivement de Belgique, ce coke revient

Prix d'achat .....	12.50
Transport par wagon (228 kilom.) .....	5.52 (2,4 par T. K.)
Droit de Douane & de Statistique. ....	1.42
	<hr/>
	19.44

Les cokés du Nord reviennent à Longwy :

Prix d'achat .....	14. "
Transport par wagon (271 kilom.) .....	10.40 (3,8 par T. K.)
	<hr/>
	24.40

Différence en faveur des cokés belges 4,96 ou 25 %.

Aussi n'arrive-t-il pas une tonne de coke du Nord à Longwy.

Dans tout le dép.<sup>t</sup> des Ardennes, il en est à peu près de même. Ce département consomme (1883) 615.000 ton. au prix moyen de 22<sup>f</sup> 52, & sur ce chiffre, le bassin de Valenciennes ne fournit que 34 mille tonnes, ou 5 %.

Dans le groupe métallurgique important de Nancy les cokés de Saxebrück reviennent à

Prix d'achat .....	11 <sup>f</sup> 50	
savoir: Transport .....	5. "	
Droit de Douane .....	1. 30	17. 80

Les cokés du Nord reviennent:

Prix d'achat .....	14. "	
Transport par wagon 366 kilom. ..	12. 15	26. 15

Par bateaux, la Meuse canalisée permet aux cokés belges d'arriver à Nancy

Prix d'achat .....	12. 50	
Fret .....	7. "	
Droit de Douane .....	1. 30	20. 80

Les cokés du Nord transportés par la voie d'eau reviennent

Prix d'achat 1/2 bateau ..	14. 50	
Fret .....	7. "	21. 50

Un nouveau tarif commun par expéditions de 100 tonnes soumis à l'homologation, à raison de 2 cent. par ton. kilom. va réduire notablement les frais de transport pour ces localités, son application fera revenir les cokés du Nord.

à Longwy (271 kilom.) à .....	20 <sup>f</sup> 75
à Nancy (366 " à .....	22. 10

Dans la vallée même de la Sambre, dans le groupe métallurgique de Maubeuge, dont la consommation atteint près de 1 million de tonnes, les combustibles du bassin de Valenciennes sont repoussés par les combustibles belges.

Le transport de Douai à Maubeuge coûte 3<sup>f</sup>.80 tandis que de Mons, du Centre et de Charleroi il ne coûte que 1<sup>f</sup>.91 à 2<sup>f</sup>.98.

Les détails peut-être trop étendus donnés ci-dessus, ont paru indispensables pour montrer la situation d'infériorité sur les points importants de consommation, faite par les prix de transport aux combustibles indigènes par rapport aux combustibles étrangers.

## V

Un abaissement des tarifs du chemin du Nord permettrait aux autres chemins de fer d'employer avec avantage les combustibles indigènes au lieu des combustibles étrangers.

Cette question des transports est un obstacle, mais non insurmontable à l'alimentation de certaines grandes Cies de chemin de fer.

Ainsi d'après les documents officiels du Ministère des travaux publics, la consommation de l'ensemble des chemins de fer français a été en 1883.

## Combustibles

	Indigènes	Etrangers	Totaux
Houille . . . ton	803. 000	560. 000	1. 363. 000
Briquettes . . .	1. 087. 000	624. 000	1. 711. 000
Coke . . . . .	56. 000	44. 000	100. 000
<b>Totaux . ton.</b>	<b>1. 946. 000</b>	<b>1. 228. 000</b>	<b>3. 174. 000</b>

Ainsi 1.228.000 ton. ou 39% de combustibles étrangers servent à l'alimentation des chemins de fer français !

Mais ce sont principalement les Cies de l'Est & de l'Ouest en relations directes cependant avec les houillères du Nord qui emploient presque exclusivement des combustibles étrangers.

Ainsi, en 1884<sup>(1)</sup> le chemin de fer de l'Est a consommé :

## Combustibles

	Indigènes	Etrangers	Totaux
Houille . . . ton	10. 669	345. 578	356. 547
Briquettes . . . "	658	67. 436	68. 144
Coke . . . . . "	9. 295	1. 339	10. 634
<b>Totaux . ton.</b>	<b>20. 622</b>	<b>414. 703</b>	<b>435. 325</b>

soit 5% seulement des combustibles français !

(1) Renseignements fournis par le Ministère des travaux publics.

De même le chemin de l'Ouest a consommé en 1884 :

Houille..... ton.	"	106.452	106.452
Braquettes.....	22.190	225.628	247.818
Coke.....	"	41.230	41.230
<b>Totaux... ton.</b>	<b>22.190</b>	<b>373.310</b>	<b>395.500</b>

ou 6% seulement de combustibles français !

Voilà deux grandes Cies de chemin de fer, l'Est et l'Ouest, qui sont subventionnées par l'Etat, qui consomment 820.000 tonnes de combustibles, sur lesquelles elles n'achètent aux houillères françaises que 42.000 ton. ou à peine 5% !!

Quelle est la raison d'un pareil état de chose ?

Uniquement le prix élevé des transports du chemin de fer du Nord des lieux de production aux points de jonction de son réseau avec ceux de l'Est et de l'Ouest.

Ainsi, les houilles du Nord arrivent au chemin de fer de l'Est grevées d'un prix de transport.

par Lison (109 kilom.)	de 4 à 5 f.
" Laon (144 " )	4 f 50
" Paris (216 " )	7.65 à 8.20

De même pour le chemin de fer de l'Ouest, les houilles du Nord paient

pour Rouen..... (184 kilom.)	7 f 40
Paris-Batignolles. (220 " )	8.45

La Cie du Nord par un abaissement de ses tarifs, permettrait aux Cies de l'Est et de l'Ouest de prendre aux houillères du Nord moitié au moins de leur consommation de combustibles, tout en augmentant ses recettes du prix du transport de quatre cent mille tonnes.

Nous ne connaissons pas exactement la consommation des chemins de fer de l'Etat, mais nous savons qu'elle est exclusivement alimentée par des combustibles anglais.

Cependant les houillères du Nord, du Centre et de l'Aveyron, pourraient facilement fournir une partie de ces combustibles si les Cies du Nord et d'Orléans, abaissaient leurs tarifs pour cette fourniture, au grand avantage des houillères indigènes, comme à leur propre avantage, puisqu'elles trouveraient là une source de recettes qui

leur échappent entièrement aujourd'hui.

La C<sup>ie</sup> du Nord a le plus grand intérêt à faciliter aux Houillères du Nord la fourniture de leurs charbons aux chemins de fer de l'Est de l'Ouest &c de l'Etat. Elle y trouverait un élément important de transports directs qui lui échappent pour ainsi dire, entièrement aujourd'hui; mais de plus des transports indirects, celui des matières nécessaires à l'exploitation de ces charbons, des objets de consommation des ouvriers employés à ce surcroît de production, et celui dû au mouvement de voyageurs ouvriers qui résulte toujours d'une augmentation de salaires.

Elle devrait, dans l'intérêt de tous, réduire ses tarifs pour les fournitures de combustibles aux chemins de fer, par rame de 10 wagons par exemple, de Douai.

pour	Liéson	..... à ..	2 <sup>f</sup> 60
"	Laon	..... "	3. 30
"	Paris	..... "	6. "
"	Batignolles	..... "	6. 50
"	Rouen	..... "	6. "

Avec ces tarifs, & avec des déductions de prix que les Houillères consentiraient pour s'assurer les Marchés importants des grandes C<sup>ies</sup> de chemins de fer, il est certain que celles-ci auraient avantage à abandonner en grande partie l'emploi des combustibles étrangers.

Ainsi, pour le chemin de l'Ouest les charbons tout-venant anglais reviennent comme il a été dit précédemment

à bord à Rouen à .....	16. 90
Frais de chargement en wagon .....	50
	<hr/> 17. 40

Les tout venant du Nord avec le tarif réduit revendraient sur wagons à Rouen .....

Les houilles anglaises reviennent à Paris-Batignolles:

Prix sur wagon à Rouen comme ci-dessus .....	17. 40
Transport de Rouen à Batignolles (69 kilom à 2 <sup>m</sup> )	1. 38
	<hr/> 18. 78

Les houilles du Nord avec le tarif réduit revendraient à .....

17. 50	
De même les briquettes coûtent à bord à Cardiff .....	13. "
prix auquel il faut ajouter fret, droit d'entrée & transbordem <sup>t</sup> à wag. ....	7. 40
sur wagon à Rouen .....	<hr/> 20. 40



Les briquettes du Nord reviendraient à Rouen :

Prix d'achat .....	14. "	
Transport par wagon .....	6. "	20. "

À Batignolles les briquettes anglaises reviennent à ..... 21. 78  
 et celles du Nord reviendraient à ..... 20. 50

On le voit pour mettre les C<sup>ies</sup> de chemin de fer de l'Est de l'Ouest & de l'Etat à même de remplacer avec avantage les combustibles étrangers par les combustibles du Nord, il est de toute nécessité d'obtenir de la C<sup>ie</sup> du Nord une réduction de tarifs qui lui sera profitable. C'est à ce résultat que doivent tendre tous les efforts.

## VI

### Consommation de la Marine de l'Etat, de la Marine Marchande, de la C<sup>ie</sup> parisienne du Gaz, etc.

La Marine de l'Etat consomme dans ses arsenaux des combustibles indigènes. Elle en utilise aussi en partie sur ses navires au départ des ports français. Mais il n'existe pas que nous sachions, des dépôts de charbons français dans les mers lointaines, sauf à Cöck, & ses navires se ravitaillent aux dépôts des charbons anglais. Il ne pourrait qu'être très avantageux d'organiser les dépôts de houilles indigènes dans les principaux ports de ravitaillement de la Marine française.

Les C<sup>ies</sup> de navigation subventionnées ne consomment que des combustibles étrangers. Malgré l'avantage de prix qu'elles y trouvent n'y aurait-il pas utilité d'insérer dans leurs conventions l'obligation d'user des combustibles français? La charge qui leur serait imposée serait faible, si les C<sup>ies</sup> de chemin de fer faisaient des tarifs d'exportation, bien mieux justifiés que les tarifs d'importation qu'elles pratiquent, & qui leur seraient souvent bien plus profitables.

Avec ces tarifs d'exportation, les charbons indigènes pourraient dans un grand nombre de cas être utilisés par la marine marchande qui se ravitaille dans nos ports exclusivement de charbons étrangers.

La C<sup>ie</sup> parisienne du gaz consomme annuellement 1 million de tonnes de houille, dont la moitié est livrée sous forme de coke à la consommation de Paris & autres localités.

Sur ce million de tonnes, elle en reçoit 550.000 tonnes environ du Nord lui revenant.

Price d'achat .....	11	
Transport par bateau.....	5 50	16.50
Transport par wagon.....	7. 40	18. 40
Elle en reçoit environ 200.000 ton. d'Angleterre lui revenant		
Price d'achat à bord.....	9. "	
Fret pour Dunkerque.....	6. "	
Transbordement à wagon.....	0. 50	
Transport par wagon.....	7. 40	
Droit de Douane.....	1. 30	24. 20

Et d'Allemagne environ 200.000 tonnes, revenant:

Price d'achat.....	7. "	
Transport par wagon.....	16. "	
Droit de Douane.....	1. 30	24. 30

Comment se fait-il que cette Cie qui reçoit des houilles du Nord de 16<sup>f</sup>.50 à 18<sup>f</sup>.40, en achète en Angleterre & en Allemagne qui lui reviennent de 24<sup>f</sup>.20 à 24<sup>f</sup>.30, c'est là un fait inexplicable, ou qui tient à des considérations particulières inconnues!

Pour la Marine de l'Etat comme pour la marine marchande, pour la Cie parisienne du gaz comme pour les chemins de fer & pour une foule d'industries situées en dehors du réseau de la Cie du Nord, l'abaissement des tarifs de cette Cie aurait pour résultat de rendre avantageux à ces divers services l'emploi des combustibles indigènes & de les substituer aux combustibles étrangers.

Ce résultat profiterait à tous & particulièrement à la Cie du Nord elle même, ainsi qu'il a été expliqué précédemment.

Aussi n'est-ce pas sans étonnement qu'on voit cette Cie faciliter l'importation des combustibles anglais, belges & allemands en leur accordant des tarifs plus réduits que ceux qu'elle accorde aux combustibles étrangers.

Ainsi elle applique le même prix de transport de 7.40 pour Paris aux houilles

partant de Lens, Distance 210 kilom. (3cent 52 par T. K.)		
" de Dunkerque.....	305	" (2 " 42 " " )
" de Quiévrain.....	264	" (2 " 80 " " )
" d'Esquelines.....	241	" (3 " 07 " " )

Janvier 1886.



# CARTE DES GISEMENTS HOUILLERS DE LA FRANCE





ULTIMHEAT®  
VIRTUAL MUSEUM