

3^{ème} Série.

N^o 70

Le Tarif de faveur
pour le transport
sur le Chemin de fer de l'Ouest
des Agglomérés
fabriqués avec des houilles Anglaises.

Juillet 1896.

| | |
|---|-----|
| Les tarifs 107 et 7 | 881 |
| Interpellations à la Chambre | 882 |
| Proposition pour le transport des Agglomérés | 884 |
| Faible importance de la Main-d'œuvre dans la fabrication des Agglomérés | 886 |

Le tarif de faveur

pour le transport sur le chemin de fer de
 l'Ouest des Agglomérés fabriqués avec des
 houilles Anglaises.

I - Les tarifs 107 et 7.

Le 8 Avril 1895 les C^{ies} des Chemins de fer du Nord et de l'Ouest soumettaient à l'homologation un tarif commun P.V. N^o 107 apportant des abaissements assez importants des prix des transports des houilles françaises. - Ce nouveau tarif, avantageux et pour les houillères du Nord et pour les consommateurs de houille de la région de l'Ouest, paraissait ne devoir donner lieu à aucune opposition. Il n'en fut pas ainsi, les ports de Normandie, auxquels se joignirent diverses Chambres de Commerce, des Négociants en charbon et des Courtiers maritimes, protestèrent contre l'homologation dudit tarif. -

Les houillères du Nord réfutèrent les arguments invoqués par les ports dans leurs protestations, et firent ressortir les avantages qui militaient en faveur de l'homologation du tarif 107 (Voir Opuscule N^o 64, 3^{ème} Série - Juin 1895.) -

La C^{ie} de l'Ouest, émue par la protestation des Ports, voulut leur donner une compensation, et présenta à l'homologation, en même temps que le tarif 107, un nouveau tarif spécial N^o 7, favorable à l'importation des houilles Anglaises et qui détournait les avantages qu'offrait le tarif 107 aux houilles du

Nord pour concurrencer les premières dans la région de l'Ouest. —

Le Comité consultatif des Chemins de fer, auquel furent soumis les tarifs 107 et 7, se prononça pour l'homologation du premier, et contre l'homologation du second. —

II Interpellations à la Chambre.

Le Ministre des travaux publics, en présence des oppositions des Ports, des réclamations des consommateurs et des houillères, et de l'avis donné par le Comité consultatif, ajournait toute décision, lorsqu'il fut saisi de trois interpellations qui furent discutées dans la séance du 23 Novembre 1895 de la Chambre des Députés. —

Au cours de cette discussion M. M. Graux, Bastly & Lamendin parlèrent en faveur de l'homologation du tarif 107, retardé depuis près de neuf mois, et demandèrent conformément à l'avis du Comité consultatif le rejet du tarif 7, qui détruisait, disaient-ils, en grande partie les avantages accordés par le tarif 107. —

M. Lebret, au contraire, réclama l'homologation simultanée des deux tarifs, en insistant particulièrement sur la nécessité d'accorder une compensation aux fabriques d'agglomérés établies dans les Ports, utilisant une main-d'œuvre française considérable, tout en n'employant cependant que des houilles Anglaises. —

M. Guyot-Dessaigne, Ministre des travaux

publics répond aux interpellations. -

Il établit que le tarif 107, à base kilométrique décroissante, est bien préférable aux tarifs fermes et qu'il est extrêmement favorable aux intérêts français puisqu'il permettra aux houilles du Nord de concurrencer sur les marchés de l'Ouest les houilles Anglaises qui y jouissent actuellement d'un véritable monopole. -

Il reproche à M. Sebret, d'avoir fourni à l'appui de l'opposition des Ports, des chiffres évidemment exagérés. -

Il donnera donc son approbation à l'homologation du tarif 107. Mais il accordera une compensation aux Ports en homologuant en même temps le tarif 7. -

M. le Ministre ne se compromet pas, & cherche à satisfaire tout le monde. -

« J'ajouterai, dit-il, une dernière considération. -

« Les agglomérés fabriqués par la main d'œuvre française mais avec de la poussière de Belge (à Hautmont, Teumont, Creil) profitent du tarif 107. - Il nous paraît juste de donner le même traitement aux agglomérés fabriqués dans la région des Ports, à Rouen, à Caen et dans les autres Ports de l'Océan, également par la main-d'œuvre française, mais avec des produits anglais. - Et voilà pourquoi nous homologuerons le tarif 7 en même temps que le tarif 107. »

La discussion close, M. M. Basly, Samendin et Plichon déposent l'ordre du jour suivant :

« La Chambre invite M. le Ministre des Travaux publics à s'inspirer des décisions du Comité consultatif des chemins de fer, en homologuant

« le tarif commun Nord-Ouest, N. 107, favorable au
« transport des houilles françaises et en écartant le
« nouveau tarif N. 7 proposé par la C.^{ie} des chemins
« de fer de l'Ouest, en faveur des charbons Anglais. »

Plusieurs députés demandent l'ordre du jour pur et simple qui est adopté par 227 voix contre 183. —

Les tarifs 107 et 7 sont homologués le 29 Novembre 1895 et définitivement appliqués à partir du 20 Dec^{bre} suivant. —

III — Proposition pour le transport des Agglomérés.

Encouragée par les paroles du Ministre des Travaux publics dans la séance de la Chambre du 23 Novembre 1895, la C.^{ie} de l'Ouest fait en Janvier 1896, une nouvelle proposition concernant les transports d'agglomérés entre toutes les gares de son réseau. —

Cette proposition répond à la réserve contenue dans la décision Ministérielle homologuant le tarif spécial P.V. Ouest N. 7, ainsi conçue. —

« Modification du tarif en vue d'assurer aux
« agglomérés de houille de fabrication française
« provenant des usines desservies par la Compagnie
« de l'Ouest des avantages équivalents à ceux que
« le nouveau tarif N. 107 attribue aux agglomérés
« de houille des usines de la Compagnie du Nord. »

La proposition est envoyée au Comité consultatif des chemins de fer, avec deux protestations; l'une de M. Hayez, député du Nord « par ce que les
« prix à appliquer sur le réseau de l'Ouest seraient

« bien inférieurs à ceux en vigueur sur le réseau du
 « Nord » l'autre de la Chambre de Commerce de
 Rouen « parce qu'elle serait payer le transport
 « d'un produit fabriqué à un prix moins élevé que
 « celui de la matière première. » -

Après consultations des divers intéressés, M.
Bousquet Rapporteur, donne à la date du 6
 Juin 1896, l'avis suivant. -

« En présence d'une instruction unanime à tous
 « les degrés à signaler les inconvénients de la propo-
 « sition de la Cie. et son peu d'harmonie avec la
 « décision Ministérielle du 29 Novembre 1895, la
 « proposition actuelle n'étant qu'un développement
 « du tarif 7, le Comité éprouvera sans doute peu
 « d'hésitation à ajourner une modification qui ne
 « serait qu'exagérer la portée de ce tarif. » -
 « Dans ces conditions nous estimons qu'il n'y
 « a pas lieu d'homologuer le tarif présenté et
 « qu'il convient d'inviter la Cie. à formuler de
 « nouvelles propositions plus rationnelles » -

Le Comité consultatif partagera sans doute
 l'avis de son Rapporteur et le Ministre mieux
 éclairé refusera, nous l'espérons, son approbation
 au nouveau tarif pour le transport des Agglomérés
 fabriqués dans les Ports avec des houilles anglaises,
 tarif accordant à l'étranger une faveur qui n'est
 nullement justifiée, comme nous le démontrons
 dans les lignes suivantes. -

IV. Faible importance de la Main d'œuvre dans la fabrication des Agglomérés.

Il résulte des débats de la Chambre que la faveur proposée par la Cie de l'Ouest aux transports des Agglomérés fabriqués dans les Ports desservis par son réseau, avec des houilles Anglaises, a été provoquée exclusivement par l'opportunité d'assurer aux ouvriers les Salaires que comporte cette fabrication. —

L'importance de ces Salaires est très-minime, ainsi que nous allons en donner la preuve, & il est à présumer que si elle avait été connue au Ministre il n'aurait nullement mis en avant pareil argument pour motiver la réserve inscrite dans son approbation des tarifs. —

On a beaucoup parlé du privilège accordé par le tarif 107 aux fabriques d'Agglomérés de Haumont, Teumont & Creil, employant des charbons Belges. —

Ces fabriques ne produisent que de faibles quantités, ensemble 40.000 T. de briquettes spéciales pour le chauffage domestique. —

C'est sur les Mines du Nord et du Pas-de-Calais que sont établies les grandes fabriques d'Agglomérés qui alimentent les chemins de fer, la marine de l'Etat, les entreprises de navigation & différents établissements industriels. Toutes ces fabriques emploient exclusivement des charbons français. —

En 1895, elles ont produit :

| | | |
|----|--|------------|
| 1: | la C ^{ie} des Mines d'Anzin | 200.000 T. |
| 2: | M. M. Albert Delhaynin & C ^{ie} (Charbon d'Aniche)..... | 125.000 " |
| 3: | la C ^{ie} des Mines de N. Escarpelle | 45.000 " |
| 4: | " " d'Ostricourt | 20.000 " |
| 5: | " " de Meurchin | 30.000 " |
| 6: | " " de Noeux | 100.000 " |
| 7: | quelques fabriques particulières | 30.000 " |

en Totalité... 550.000 T.

D'après M. Lebret, il existe 18 fabriques
 d'Agglomérés dans les Ports de N. Ouest, alimentées
 exclusivement par des houilles Anglaises, savoir :

- 1 à Rouen
- 2 à Dieppe
- 3 au Havre
- 1 à Trouville
- 3 à Caen
- 1 à Grandville
- 1 à St. Malo
- 1 à Brest
- 3 à St. Nazaire
- 2 à Nantes

18 en totalité

Nous ne possédons pas de renseignements précis
 sur les quantités fabriquées annuellement par ces
 usines, dont la plupart sont peu importantes
 n'utilisant que des menus provenant du criblage des
 charbons arrivant dans les Ports.

Aussi croyons nous évaluer largement leur production en admettant pour chacune d'elle une moyenne de 15.000 T.
Soit pour les 18 fabriques en question... 270.000 T.

Ainsi la fabrication comparative des Agglomérés par localités est:

| | |
|---|--------------------|
| 1° dans le Nord & le Pas-de-Calais, avec des houilles françaises de... | 550.000 T. ou 64% |
| 2° dans les Ports de l'Ouest, avec des houilles Anglaises de... | 270.000 T. " 32% |
| 3° à Jeumont, Haumont & Creil, avec des houilles Belges de..... | 40.000 T. " 4% |
| <hr/> | |
| Total... | 860.000 T. ou 100% |

Pour quelle somme entre la main d'œuvre dans la fabrication des agglomérés ? Un franc par Tonne ainsi qu'il résulte du prix de revient relevé dans les importantes usines du Nord, savoir :

| | |
|--|-------|
| 1° - Prix du charbon employé..... | 7.50 |
| 2° - Brai 8% à 50 fis. les % Kilos..... | 4. " |
| 3° - Frais généraux, entretien, frais divers.... | 1. " |
| 4° - Main d'œuvre..... | 1. " |
| <hr/> | |
| Prix de revient total..... | 13.50 |

Les 270.000 T. d'Agglomérés fabriqués dans les Ports de l'Ouest avec des houilles Anglaises ne procurent donc aux ouvriers qu'un salaire bien minime de 270.000 frs.!

C'est donc bien à tort que le Ministre des Travaux

publiés & M. Lebret, mal renseignée, ont fait valoir devant la Chambre, l'importance de la main d'œuvre à conserver aux ouvriers des fabriques d'Agglomérés des Ports, pour motiver l'octroi d'un tarif exceptionnel & de faveur des transports des Briquettes sur le Chemin de fer de l'Ouest. -

Que représente cette modeste somme de 270.000 frs. comparée au chiffre des salaires payés aux ouvriers des Mines du Nord ?

D'abord, la main d'œuvre de fabrication de 550.000 T. d'agglomérés à 1 fr. 550.000 frs.

Ensuite celle de la production de 550.000 T. de houille employée à cette fabrication & fournissant aux Mineurs du Nord, une main d'œuvre de 5 fr. 50 par Tonne, soit 3.025.000 frs.

Total de la main d'œuvre française acquise par la fabrication de 550.000 T. d'Agglomérés dans les Mines du Nord 3.575.000 frs.
ou 13 fois plus que celle acquise par la fabrication d'Agglomérés dans les Ports de l'Ouest. -

Nous ne savons si ces chiffres sont connus de M. Bousquet, le Rapporteur de la Commission du Comité consultatif des chemins de fer. Ils confirment d'une manière frappante son avis opposé à la proposition de la Cie de l'Ouest. - Et nous espérons que le Comité adoptant cet avis se refusera à donner son approbation à ladite proposition. -

Enfin, nous espérons que M. le Ministre des travaux publics, mieux renseigné sur la minime importance de

la main d'œuvre acquise aux ouvriers des fabriques
d'Agglomérés des Ports, et tenant compte des salaires
13 fois plus considérables des ouvriers Mineurs français
n'homologuera pas le transport du tarif des Briquettes
de la C^{ie} de l'Ouest, tarif qui ne profitera qu'aux houilles
Anglaises, au grand détiment des houilles Françaises. -

Juillet 1896.