

"Les charbons allemands ruineront-ils les houillères françaises du Nord?" dans Le Figaro (9 juillet 1954)

Légende: Le 9 juillet 1954, le quotidien français Le Figaro met en lumière, à travers l'exemple de la France et de la République fédérale d'Allemagne, les difficultés qui existent à créer un système de concurrence loyale sur le marché du charbon au sein de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA).

Source: Le Figaro. dir. de publ. Brisson, Pierre. 09.07.1954, n° 3058; 128e année. Paris: Le Figaro. "Les charbons allemands ruineront-ils les houillères françaises du Nord?", auteur:Locardel, Pierre , p. 9.

Copyright: (c) Le Figaro

URL:

http://www.cvce.eu/obj/les_charbons_allemands_ruineront_ils_les_houillieres_francaises_du_nord_dans_le_figaro_9_juillet_1954-fr-0b7dfad6-3224-4937-9abb-b5a76ee07eeb.html

Date de dernière mise à jour: 21/01/2015

Les charbons allemands ruineront-ils les houillères françaises du Nord ?

Avec méthode, mais non sans difficulté, la Haute Autorité du pool européen du charbon et de l'acier s'efforce d'harmoniser progressivement à l'intérieur des six pays intéressés les conditions de production et de transport et de créer le cadre d'une concurrence loyale, basée exclusivement sur les données de la géographie et sur l'effort de productivité des entreprises.

Jusqu'ici, la Haute Autorité a fait porter ses efforts surtout sur les prix des transports ; les discriminations de tarifs – c'est-à-dire les différences de traitement fondées sur la nationalité de l'expéditeur, du destinataire ou de la marchandise –, les discriminations les plus visibles ont été supprimées et une trentaine de tarifs ont été ainsi modifiés.

Selon les termes du traité, une nouvelle étape devra bientôt être franchie : les « ruptures de charge » en matière de tarifs de transports devraient être supprimées vers la fin de l'année.

De quoi s'agit-il ?

Les houillères du Nord menacées

Actuellement, lorsque une tonne de coke part d'Allemagne, de Gelsenkirchen, et franchit la frontière pour être débarquée à Homécourt, elle paie, pour un parcours de 363 kilomètres, environ 2.460 francs. Lorsque la même tonne est transportée de Lens à Homécourt, uniquement en territoire français et sur une distance comparable (340 kilomètres), le tarif est de 850 francs.

L'énorme différence entre les deux tarifs relève de deux causes :

– en premier lieu, du système spécial de tarification pratiqué en Allemagne pour les transports de charbon et de minerai de fer ; la plupart des usines sidérurgiques se trouvant à proximité du charbon de la Ruhr et le minerai de fer assez éloigné, les tarifs ont été artificiellement « gonflés » pour le charbon et, au contraire, fixés à un niveau anormalement bas pour le minerai ! Le Figaro a déjà évoqué ce problème très important pour la sidérurgie française acheteuse de charbon allemand ;

– en second lieu, à l'absence de tarifs directs internationaux. Dans notre exemple, ce facteur joue à concurrence de 500 francs par tonne.

La Haute Autorité fait observer à juste titre que cette deuxième cause constitue une anomalie flagrante. Dans tous les pays, les tarifs ferroviaires sont dégressifs (ce qui veut dire que le prix payé par kilomètre est d'autant plus faible que ce kilomètre est éloigné du point de départ) parce que le transport d'un produit sur une longue distance revient relativement moins cher que sur une faible distance.

En outre, la notion de tarifs directs favoriserait la concurrence entre pays de la C.E.C.A. en réduisant le coût du transport à longue distance et, du même coup, inciterait à une « répartition plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé », objectif de la communauté.

Incontestablement, la crainte de nos houillères paraît fondée. Actuellement, les charbons du Nord sont plus chers que les charbons de la Ruhr à concurrence de 1.500 francs par tonne en moyenne ; ce chiffre correspond presque à la protection géographique (c'est-à-dire aux frais d'acheminement du charbon allemand vers les régions françaises desservies présentement par les houillères du Nord) dont bénéficient les bassins du Nord et du Pas-de-Calais vis-à-vis de la Ruhr.

Or, l'application de tarifs internationaux directs aurait pour effet d'abaisser les tarifs Allemagne-France de 600 francs à 800 francs par tonne selon le degré de dégressivité retenu. Dans cette hypothèse, les charbons allemands rendus dans la région parisienne ou le Nord seraient moins chers que le charbon de Lens et d'Anzin.

Telles sont les données du problème. La Haute Autorité a raison de vouloir faire jouer la concurrence ; le gouvernement français a non moins raison de défendre un bassin qui n'est pas marginal et dont l'importance, aux points de vue de la production et des effectifs, est grande dans l'économie française.

Le problème n'est d'ailleurs pas sans solution. Les charbons français sont plus chers que les charbons allemands dans une large mesure pour des raisons extérieures à la gestion propre de nos bassins. Au taux de change actuel, le surcroît de charges salariales par tonne extraite en France ressort à 600 francs et le surcroît de charges financières à 300 francs.

Une harmonisation des charges salariales dans les six pays – ou, en attendant, une compensation du gouvernement et de la Haute Autorité – et l'octroi d'une dotation capital permettraient de récupérer 900 francs par tonne. Dans ce cas, même avec l'application de tarifs internationaux moyennement dégressifs, les charbons du Nord resteraient compétitifs.

C'est dire que ces disparités de prix artificielles doivent être annulées d'une manière ou d'une autre avant que les tarifs dégressifs ne soient mis en oeuvre. Cela, sans parler des parités monétaires à l'intérieur de la C.E.C.A.

Pierre Locardel.