

Charbon : l'approvisionnement de la France de 1914 à 1920

Pierre Chancerel

Le déclenchement de la 1^{ère} guerre mondiale entraîne des bouleversements radicaux pour le marché du charbon en France-chute des approvisionnements tant nationaux qu'étrangers, réduction de moitié de la consommation des foyers domestiques... – qui conduisent l'Etat à intervenir largement. La fin de la guerre ne se traduit pas pour autant par un retour à la normale, même si l'Allemagne doit livrer du charbon à la France au titre des réparations : les Pouvoirs Publics continuent d'agir pour assurer un combustible suffisant et à un prix modéré.

Les systèmes proposés en 1915 et en 1917 sont assez proches en dépit des options idéologiques différentes de leurs auteurs car la situation est dominée par l'urgence. Les arguments idéologiques semblent plutôt être convoqués par les opposants à ces mesures, qui souhaitent le maintien du cadre libéral d'avant la guerre dans lequel l'Etat se contente de garantir un cadre stable à la libre concurrence. La question du charbon est emblématique du recours aux techniciens plutôt qu'aux hommes politiques: c'est bien l'ingénieur et chef d'entreprise Loucheur qui triomphe, lui qui ne s'est jamais engagé politiquement avant la guerre.

La chronologie de l'histoire économique de la guerre ne recoupe pas celle de son histoire militaire. Loin d'amener la fin du régime de guerre, l'armistice marque le début de nouvelles difficultés. Si les besoins militaires diminuent et la guerre sous-marine cesse, la fin de la guerre entraîne l'arrêt de la solidarité franco-britannique, qui s'est avérée nécessaire à l'approvisionnement de la France en charbon à un prix modéré. La sortie de guerre apparaît donc particulièrement longue et complexe.

À la veille de la Grande Guerre, le charbon est encore la première source d'énergie en France. Or la période de guerre modifie profondément

les conditions d'approvisionnement et le fonctionnement du marché du charbon en France. Dans ce domaine, la première conséquence du conflit est la pénurie chronique de charbon, mais tous les circuits de distribution sont finalement perturbés, ce qui entraîne le recours à des solutions étatiques. Il s'agit donc de s'interroger sur les réponses à la pénurie apportées par l'Etat ainsi que sur les objectifs et les principes de cette politique. Ces questions sont d'autant plus intéressantes après la signature de l'armistice, une fois que les impératifs posés par la défense nationale n'existent plus, mais que les difficultés perdurent¹.

Les bouleversements apportés par la guerre ne sont perceptibles qu'à la lumière de la situation charbonnière de la France en 1913². Le pays consomme alors 63 millions de tonnes. Il produit 40,8 millions de tonnes, dont 27 millions

1. Les archives du Bureau national des Charbons conservées aux Archives nationales sous la cote AJ²⁶ constituent la première source sur cette question. Celle-ci a, par ailleurs, fait l'objet de deux études dans l'après-guerre : Georges SARDIER, *Le Ravitaillement en charbon pendant la guerre*, Paris, E. Larose, 1920, 185 p. et Maurice OLIVIER, *La Politique du charbon (1914-1921)*, Paris, Alcan, 1922, 301 p.

2. Ministère des Travaux publics, *Statistique de l'Industrie Minière*, 1913.

dans le Nord et le Pas de Calais (67 % de la production) Les autres bassins importants sont situés dans le Massif central : Loire, Bourgogne, Gard, Tarn et Aveyron. Depuis le XIX^e siècle, la France doit importer un tiers de sa consommation. En 1913, le chiffre de l'importation est ainsi de 22 millions de tonnes, qui viennent principalement de trois pays : Angleterre (11 millions de tonnes) ; Allemagne (6 millions de tonnes), Belgique (presque 5 millions de tonnes).

Dès l'été 1914, la guerre modifie le marché du charbon. Certes, dans un premier temps, la vie économique ralentit et les besoins en charbon du pays diminuent fortement : la consommation annuelle passe de plus de 60 millions de tonnes à 40 millions. Mais l'approvisionnement est compromis : la mobilisation générale enlève des hommes aux exploitations et l'invasion du Nord et du Pas de Calais prive le pays de la moitié des mines de ces deux départements³. La production chute de moitié, de 40 à 20 millions de tonnes. Le déficit est toujours de 20 millions de tonnes mais l'importation est également bouleversée : l'Allemagne (on le comprend aisément) et la Belgique envahie ne livrent plus une seule tonne. C'est donc uniquement le Royaume-Uni qui doit fournir le charbon manquant. Il faut donc quasiment doubler l'importation en provenance de ce pays de 11 millions à 20 millions de tonnes annuelles, alors que les ports et les chemins de fer ne sont pas équipés pour recevoir et évacuer une telle quantité et que les transports maritimes sont insuffisants.

Une pénurie chronique

Par ailleurs, tout au long de la guerre, le prix de revient du charbon augmente en raison de l'élévation du prix des matières premières et des salaires ainsi que des indemnités de vie chère accordées aux mineurs⁴. Le prix du char-

bon anglais augmente encore plus puisque à la hausse du prix à la mine anglaise s'ajoute celle du prix du fret maritime, à cause du manque de bateaux et de la spéculation qui s'ensuit, de l'apparition des assurances pour risques de guerre et de l'encombrement des ports. Les navires mettent en effet plus de temps à décharger, font donc moins de voyages par mois, ce qui augmente le coût d'un seul voyage. S'ajoutent les surestaries, c'est-à-dire l'indemnité que l'affréteur doit acquitter à l'armateur pour compenser l'immobilisation du bateau quand le temps de déchargement du navire dépasse la durée prévue par le contrat⁵.

Dès lors, le marché du charbon pendant la guerre est caractérisé par une pénurie chronique, qui entraîne des restrictions et qui se fait sentir plus ou moins durement selon les saisons et les événements militaires. Celle-ci est due au manque de moyens de transports, qui concerne surtout l'importation de charbon anglais. Le marché connaît également une augmentation importante des prix, qui concerne plus le charbon anglais que le charbon français. L'écart s'accroît encore plus vite à partir de juillet 1915, quand les houillères bloquent leurs prix de vente, tandis que les prix du charbon anglais continuent de monter. Le marché du charbon est alors dans une situation tout à fait exceptionnelle dans laquelle un même produit, de même qualité, est vendu à deux prix différents en fonction de son origine, ce qui entraîne des dérèglements importants sur le marché du charbon et sur les transports. Enfin, les ressources disponibles et les prix fluctuent fréquemment en raison des variations saisonnières, des événements militaires et de l'évolution des besoins.

La fixation du cadre réglementaire de guerre : 1914-1917

Dès les premiers mois de la guerre, l'État est amené à intervenir pour améliorer les conditions d'approvisionnement de la France en charbon. Il développe les capacités portuaires

3. Voir notamment Paul GEORGES, « L'effort des mines du Pas-de-Calais non envahi de 1914 à 1918 », dans *Revue de l'industrie minière*, 1^{er} mai 1921, p. 340-341.

4. A.N., 637 AP 96, Note sur les principales augmentations du prix de revient depuis le début de la guerre, par le directeur de la compagnie de Bruay, 29 novembre 1915 et Note sur la hausse des principaux éléments du prix de revient, 30 novembre 1915.

5. A.N., C 7761, séance du 10 novembre 1915 de la commission des Mines de la Chambre des députés, audition de l'importateur Jean Aicard.

et de transport, augmente de la production par le retour à la mine des mineurs mobilisés et prend des mesures de restriction de la consommation.

Mais l'État intervient aussi directement sur le marché. Dès décembre 1914, un « Compte spécial » géré par l'administration des Chemins de fer de l'Etat est destiné à acheter du charbon anglais pour les administrations puis pour les usines d'armement et les populations civiles⁶. À partir de février 1915, une commission de répartition des combustibles fixe des priorités de livraison pour les usines puis établit des zones de desserte pour chaque port et chaque bassin houiller⁷.

Ces mesures s'avèrent vite insuffisantes. Le déséquilibre des prix, important à partir de la deuxième moitié de l'année 1915, engendre des courants de transport irrationnels : les forges de Trignac en Loire-Inférieure font venir du charbon du bassin de la Loire par chemins de fer, qui leur reviennent meilleur marché que le charbon anglais débarqué à Saint-Nazaire⁸. Or la France connaît au même moment une crise des chemins de fer qui exige de rationaliser les transports ferrés. Le charbon français moins cher est, en outre, surtout consommé par les grosses industries, qui profitent de leurs relations commerciales anciennes avec les mines françaises, ce qui oblige les foyers domestiques à s'approvisionner en charbon anglais très onéreux. Les déficiences du marché engendrent donc des inégalités liées à la géographie et à la nature des consommateurs.

La solution proposée par le gouvernement ne consiste donc pas seulement à limiter les prix, mais aussi à régler la répartition sur le territoire. À l'automne 1915, il projette de taxer (c'est-à-dire limiter) le prix des charbons anglais et français, d'établir un prix moyen entre les deux prix par un système de péréquation, de constituer un Office de répartition chargé d'assurer la péréquation des prix et de répartir le charbon

et de créer enfin une taxe spéciale sur le charbon industriel, destinée à maintenir un charbon bon marché pour les foyers domestiques.

Le projet divise les parlementaires : ses partisans souhaitent une régulation du marché par l'État pour une meilleure répartition et pour secourir la population civile ; tandis que ses adversaires, au nom du libéralisme, s'y opposent. La ligne de démarcation ne repose pas sur la nécessité de l'intervention ou non de l'État mais plutôt sur la forme que doit prendre cette intervention : les libéraux soutiennent aussi des mesures fortes mais destinées seulement à garantir les conditions de la concurrence d'avant-guerre, c'est-à-dire améliorer les conditions de transport pour garantir une libre concurrence entre producteurs et importateurs, ce qui fera diminuer les prix.

La loi votée le 22 avril 1916 est très éloignée du projet initial. Le Sénat n'accepte que la taxation et uniquement pour permettre au gouvernement de finaliser un accord avec l'Angleterre, qui accepte de limiter le prix du charbon à la mine et du fret charbonnier. En réalité, la taxation adoptée suppose la création d'un organisme administratif de distribution du charbon. Dans une économie de pénurie, dès lors que les prix sont limités, la loi de l'offre et la demande ne peut plus fonctionner : ce n'est plus l'acheteur qui propose le prix le plus élevé qui obtient la marchandise. Il faut donc un organisme qui définit les consommateurs à livrer en priorité. C'est le rôle du Bureau national des Charbons (BNC) créé en avril 1916. Il reçoit toutes les demandes d'importation, fixe les priorités et transmet les demandes à l'administration anglaise, qui délivre des autorisations d'exportations de charbon. Ainsi, les importateurs ne se font plus concurrence et reçoivent chacun un contingent de charbon à importer. À partir de juin 1916, le marché du charbon est donc sous la tutelle de l'État : les prix au port et à la mine sont limités et la répartition de l'importation est contrôlée.

Le système fonctionne à peu près normalement pendant quelques mois et permet d'augmenter sensiblement les quantités importées d'Angleterre. Mais à partir de l'automne 1916, la France connaît une pénurie de charbon importante qui s'explique à la fois par les événements

6. A.N., 637 AP 95, Rapport du directeur des Routes et de la Navigation, 1^{er} décembre 1914.

7. MAE, Fonds nominatif n°89 Herriot, dossier 3, Renseignements sur la réglementation relative aux charbons, 1917.

8. A.N., 637 AP 96, Exposé des motifs du projet de loi sur la vente et la répartition des charbons, p. 5.

militaires et par des difficultés conjoncturelles. D'abord, la bataille de la Somme entraîne un encombrement du réseau ferroviaire du Nord et coupe les mines du Pas-de-Calais restées en activité du reste de la France. La guerre sous-marine diminue le nombre de navires charbonniers, perturbe les conditions de navigation et contribue à faire fortement augmenter les assurances de guerre. Les navires neutres, qui composent presque 50 % de la flotte charbonnière entre la France et l'Angleterre, préfèrent ainsi se tourner vers d'autres trafics, plus rémunérateurs et moins dangereux. La crise est aussi causée par la politique charbonnière : pendant l'été, les stocks constitués ont été insuffisants car les consommateurs attendaient de nouvelles baisses des prix avant de passer des commandes. Enfin, l'hiver 1916-1917 est un des hivers les plus froids qu'ait connu la France depuis longtemps. Il paralyse les transports et accroît les besoins en charbon.

L'organisation de la répartition du charbon par l'Etat

Pendant plusieurs mois, l'organisation intérieure du marché charbonnier reste en suspens alors que la crise exige une action publique plus efficace. Ce n'est qu'au mois d'avril 1917 que le ministre du Ravitaillement, Maurice Viollette entreprend de contrôler l'ensemble de la répartition des ressources charbonnières de la France. Il diligente d'abord une enquête destinée à connaître les besoins précis des consommateurs pour attribuer au mieux le charbon disponible⁹.

Mais le personnage qui relance une politique charbonnière ambitieuse est Louis Loucheur, ministre de l'Armement, responsable de la politique charbonnière depuis juin 1917. Il fixe les principes de la répartition du charbon par l'État par sa circulaire du 12 juillet 1917¹⁰. Les

consommateurs sont divisés en sept grandes catégories : préfets qui approvisionnent les petits consommateurs ; usines de gaz et d'électricité ; chemins de fer ; industries d'armement ; services de l'intendance ; services de navigation et chambres de commerce.

Chaque catégorie est par ailleurs divisée en groupements sur une base territoriale : les départements pour les préfets, vingt groupements régionaux de l'industrie d'armement (GIA) pour l'armement, enfin le ressort des chambres de commerce. Chacun de ces groupements joue le rôle de répartiteur : il fait l'inventaire des besoins mensuels et répartit ensuite entre les différents consommateurs individuels le contingent mensuel que leur attribue le BNC. C'est en autorisant les transports de charbon depuis une mine ou un port que celui-ci contrôle la répartition du charbon en France.

Ce système offre à l'État le moyen de contrôler et de rationaliser l'ensemble de la répartition du charbon et de déterminer les consommateurs à livrer en priorité. Les contingents fixés mensuellement pour chaque catégorie de consommateurs permettent de connaître plus précisément l'évolution de la consommation charbonnière entre 1913 et 1917. La consommation domestique est divisée par deux, ce qui donne la mesure du sacrifice consenti par la population. Les chemins de fer consomment la même quantité de charbon mais leur poids dans la consommation totale est passé de 14 à 21 %, ce qui confirme leur rôle stratégique. L'industrie d'armement voit également sa consommation démultipliée entre 1913 et 1918. En revanche, l'industrie (hors mines et armement), qui consommait 32 millions de tonnes en 1913 n'en consomme plus que 15,2 millions entre le 1^{er} septembre 1917 et le 31 août 1918¹¹.

Le volume des contingents mensuels évolue au cours du conflit. La priorité est d'abord donnée à la consommation domestique. Mais après

9. A.N., 20010224/1, Contingentement du charbon, 21 juin 1917, corrigé le 30 juin.

10. A.N. AJ 26 45, *Instructions générales sur la répartition et la distribution des charbons*, 12 juillet 1917, complétées et remplacées par les *Instructions générales sur la répartition et la distribution des charbons*, 12 novembre 1917. Cette dernière est reproduite intégralement par G. Sardier, *Le Ravitaillement...*, p. 124-149.

11. A.N., AJ²⁶ 50, Répartition pour novembre et décembre 1917, [1917] et SHD, 10 N 37, Répartition mensuelle du charbon par catégories de consommateurs, août 1917 à octobre 1918. Les totaux sont les chiffres qui apparaissent sur les tableaux du ministère de l'Armement et ne correspondant pas toujours à la somme des tonnages de chaque catégorie, sans qu'on puisse expliquer les différences. Ce sont ces chiffres qui ont été retenus pour le calcul des pourcentages.

l'offensive allemande de mars 1918, qui coupe les voies de chemins de fer reliant les mines du Pas-de-Calais au reste de la France, le ministre de l'Armement diminue les quantités qui leur sont allouées et augmente celles des chemins de fer pour parer aux nécessités militaires. L'attaque allemande a donc des répercussions sur l'ensemble de la consommation française et pas seulement sur les consommateurs du nord de la France.

Parallèlement, chacun des groupements de consommateurs met en place une péréquation interne des prix pour que tous les adhérents reçoivent leur charbon au même prix. Cette péréquation est faite à l'échelle locale : le département pour la petite industrie, le GIA pour les industries d'armement. Une autre mesure est prise en faveur de la consommation domestique. Louis Loucheur considère qu'il est injuste que les habitants de l'ouest de la France, qui achètent du charbon britannique, le paient deux voire trois fois plus cher que les consommateurs desservis par les mines françaises. Il décide que le charbon anglais destiné à la consommation domestique sera livré au prix français grâce à une ristourne donnée aux importateurs. L'opération est financée par une « surtaxe » perçue par le compte spécial des Chemins de fer de l'Etat sur les charbons français destinés au commerce et à l'industrie. Loucheur réussit donc à établir un prix plus faible pour la consommation domestique et instaure une péréquation partielle réalisée à partir d'un organisme d'Etat.

En rationalisant ainsi la distribution du charbon, en unifiant les prix du charbon domestique sur l'ensemble du territoire, l'Etat tend à gommer les disparités qui existaient avant la guerre. Le prix du charbon variait alors selon les régions en fonction des conditions géographiques ou des conditions de la concurrence – les prix étaient élevés dans les espaces sans concurrence, faibles dans les espaces de concurrence. Le système Loucheur instaure au contraire une solidarité entre l'ensemble des consommateurs. D'une part, la répartition administrative permet de répartir les pénuries sur tous les consommateurs. D'autre part, la péréquation répartit les charges financières dues aux prix anglais élevés. En cela, l'État contribue donc à unifier le marché français du charbon.

Le régime de l'après-guerre

À partir de 1919, les conditions d'approvisionnement en charbon de la France sont complètement modifiées. Avec le retour de l'Alsace-Lorraine, les besoins du pays s'élèvent à 70 millions de tonnes par an. Les mines du Nord et du Pas de Calais ont subi des destructions importantes. Elles manquent aussi de personnel : la loi des huit heures votée en 1919 et les grèves minières de mai 1919 et mai 1920 contribuent à diminuer la production française. Celle-ci s'élève à 20 millions de tonnes en 1919. La France reste donc encore largement tributaire de l'importation (voir Tableau ci-dessous).

Tableau 1						
Importation de charbon en France par pays en 1913, 1919 et 1920 (en tonnes)						
<i>Source : Statistique de l'industrie minière, 1919 et 1920.</i>						
	1913	Part du total	1919	Part du total	1920	Part du total
Angleterre	11 442 000	50,0 %	15 647 000	70,8 %	12 997 041	40,0 %
Allemagne	6 072 000	26,6 %	3 329 000	15,1 %	10 680 536	32,8 %
Belgique	4 859 000	21,2 %	2 017 000	9,1 %	1 311 090	4,0 %
Sarre	-	-	-	-	4 629 406	14,2 %
Etats-Unis	-	-	-	-	2 693 952	8,3 %
Divers	494 000	2,2 %	1 108 000	5,0 %	203 827	0,6 %
Total	22 867 000	100,0 %	22 101 000	100,0 %	32 515 852	100,0 %

Le charbon occupe une place importante dans le traité de Versailles. Celui-ci donne à la France la propriété des mines de la Sarre pendant 15 ans. Mais leur production sert surtout à approvisionner l'Alsace-Lorraine, dont les besoins sont beaucoup plus importants que la production. Le traité prévoit aussi que l'Allemagne verse à la France 27 millions de tonnes par an, à la fois pour compenser la destruction des mines françaises et en guise de réparations en nature. Ce charbon doit être livré au prix intérieur allemand, soit un prix très bas. Mais le traité n'entre en application qu'en janvier 1920 et les livraisons anticipées qui commencent dès septembre 1919 sont très réduites. La mauvaise volonté des Allemands, leurs difficultés économiques intérieures mais aussi l'encombrement des voies de transport, pas conçues pour expédier un tel tonnage, empêchent la livraison intégrale de ces quantités. Ce n'est qu'en juillet 1920 que l'importation allemande devient significative. Les accords de Spa (juillet 1920) qui concernent l'application du traité de Versailles quant aux réparations, prévoient que le gouvernement français versera une prime de 5 marks par tonne pour ravitailler les mineurs allemands, ce qui a pour contrepartie d'augmenter les livraisons de charbon. Enfin, les mines belges et leur organisation commerciale ont été bouleversées par le conflit si bien que la France ne peut compter que sur quelques milliers de tonnes de charbon de ce pays.

La France reste donc largement tributaire de l'Angleterre. Or, une fois la guerre terminée, le gouvernement britannique remet en cause les accords sur les prix en vigueur depuis juin 1916. Il décide d'assurer un charbon bon marché à sa population et de faire payer le charbon d'exportation très cher. Le prix maximum du charbon à la mine destiné à la France devient désormais le prix minimum d'exportation. Surtout, à partir du 1^{er} juillet 1919, les frets maritimes ne sont plus limités, ce qui entraîne une concurrence entre les importateurs et contribue à faire augmenter les prix. Enfin, frets et charbon sont payés en livre. Or, la dépréciation du change contribue également à augmenter le prix du charbon. Alors qu'une livre valait 25 F avant la guerre ; elle en vaut 52 en septembre 1920 et 60 en décembre. Résultat : le charbon

anglais est parfois vendu dans les ports au prix de 400 F la tonne, alors qu'il valait 25 F avant la guerre et qu'il était monté à 150 F au pire moment du conflit.

L'État français continue d'intervenir

La situation de l'après-guerre est donc finalement beaucoup plus délicate que la guerre elle-même. Les décisions britanniques obligent l'État à intervenir à nouveau sur le marché du charbon. Le gouvernement français essaie de négocier une baisse des prix auprès des Britanniques et de faire pression sur ce pays en facilitant l'importation américaine mais sans succès.

Le gouvernement français agit aussi sur les prix à la consommation. Comme le marché national reste marqué par un déséquilibre important entre prix français et anglais, Loucheur instaure une nouvelle péréquation générale des prix en août 1919. Une surtaxe de 25 F par tonne de charbon français finance une ristourne versée aux importateurs de charbon anglais. La surtaxe augmente jusqu'à être portée à 125 francs à cause de l'augmentation des cours. Puis les charbons allemands et belges sont également surtaxés, tandis que les consommateurs de charbons anglais et américains reçoivent une ristourne.

Très vite, le principe d'une péréquation nationale est cependant aboli pour être remplacé par des régimes de prix particuliers. Des industries qui assurent des services publics et qui consomment beaucoup de charbon (chemins de fer, gaz, électricité) bénéficient en effet de « péréquations spéciales » : les entreprises de ces branches sont distraites de la péréquation générale et s'organisent entre elles. Comme elles consomment davantage de charbon français et allemand – bon marché – que l'ensemble des consommateurs, elles bénéficient d'un prix moyen de combustible plus faible. Le service des charbons voit alors affluer un ensemble de demandes : pour ne pas augmenter le prix du pain, on organise une péréquation spéciale pour les charbons de battages (utilisés dans les moulins), que réclament aussitôt les viticulteurs, qui estiment que leur régime doit être analogue à celui des agriculteurs. Les pêcheurs font valoir que leur secteur subit de

grosses difficultés. De même les entreprises de travaux publics, les cimenteries montrent qu'il leur faut aussi un charbon bon marché pour ne pas augmenter les coûts de la reconstruction dans les régions dévastées.

Le charbon devient ainsi l'instrument d'une politique économique, mais aussi la proie des groupes de pression. Au cours de l'année 1920, les bases sur lesquelles organiser la répartition et la péréquation des prix sont donc modifiées. Plutôt qu'une organisation générale, qui tendrait à placer tous les consommateurs sur un pied d'égalité – sorte de préfiguration d'une politique d'aménagement du territoire –, on envisage désormais une organisation par branche.

Pourtant, les péréquations spéciales perturbent aussi les équilibres économiques et régionaux établis avant la guerre et, par conséquent, engendrent des critiques de la part des acteurs économiques. Trois exemples permettent de l'illustrer.

D'abord, la péréquation des prix, établie par mesure d'équité, peut aussi aboutir au résultat inverse. C'est, en tout cas, ce que pointent les chemins de fer du Nord et de l'Est, alimentés en charbon bon marché. Les réseaux d'Orléans et de l'Etat, qui consomment surtout du charbon anglais, demandent que toutes les compagnies paient leur combustible au prix moyen. Celles de l'Est et du Nord font donc valoir que, alors que ce sont elles qui ont le plus souffert des destructions, cette proposition s'avère injuste, puisqu'elle bénéficiera finalement à des compagnies qui n'ont aucune ligne à reconstruire.

Ensuite, l'Alsace-Lorraine, alimentée exclusivement en charbon français et allemand, jouit également d'une situation particulière. Le haut-commissaire français d'Alsace-Lorraine refuse de payer les surtaxes qui grèvent les charbons consommés. Il fait valoir que la France ne doit pas s'aliéner les populations de ces deux régions en leur faisant payer cher un charbon qu'elles achetaient jusque là bon marché. Mais cette décision attise les rancunes des industriels de l'Est de la France, qui dénoncent « un véritable privilège à une catégorie d'industriels aux dépens d'une autre catégorie¹² », au point que

le groupe Schneider refuse également de payer les surtaxes sur le charbon français puisque l'exception alsacienne favorise les usines de la Lorraine au détriment des siennes, provoquant ainsi une concurrence déloyale.

Enfin, les aciéries du Nord expliquent qu'elles ont été installées à proximité des charbonnages pour bénéficier de charbon à bon marché et que leurs coûts d'approvisionnement pèsent surtout sur le minerai de fer. La sidérurgie de l'Est, située près des gisements de minette de Lorraine, est quant à elle dans la situation inverse. Or, la péréquation des prix du charbon, en tendant à uniformiser le prix du combustible sur tout le territoire, retire aux aciéries du Nord leur avantage sur les usines de l'Est et les place en situation d'infériorité.

De la pénurie à la surproduction

Ces critiques font émerger l'idée d'une solidarité régionale, selon laquelle le prix du charbon doit être le même pour les consommateurs d'une même région et non au sein d'une même branche. Pour les partisans de cette conception, la localisation géographique des entreprises et leur accès à l'énergie doivent être avantagés comme des facteurs de compétitivité, contrairement aux autres conceptions qui tendent à niveler le coût de l'énergie entre les entreprises du même secteur.

La fin de la tutelle de l'Etat sur le marché du charbon est due à un changement brusque et inattendu de la situation industrielle du pays. Alors que la France connaît une situation de pénurie depuis 1914, la fin de l'année 1920 est marquée par une crise industrielle, qui se caractérise par une surproduction et une baisse significative des besoins en combustible. Le charbon devient pléthorique, à tel point qu'il est difficile à écouler. Cette crise économique est passagère mais c'est elle qui précipite la suppression du BNC. En février et mars les surtaxes et les ristournes sont abolies. Le Bureau des charbons est supprimé le 1^{er} mars 1921.

La politique charbonnière est l'occasion de souligner le caractère empirique et apolitique des solutions mises en œuvre. Les systèmes proposés en 1915 et en 1917 sont assez proches

12. A.N., AJ²⁶ 91, Lettre de la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons, 28 octobre 1920.

en dépit des options idéologiques différentes de leurs auteurs car la situation est dominée par l'urgence. Les arguments idéologiques semblent plutôt être convoqués par les opposants à ces mesures, qui souhaitent le maintien du cadre libéral d'avant la guerre dans lequel l'Etat se contente de garantir un cadre stable à la libre concurrence. La question du charbon est emblématique du recours aux techniciens plutôt qu'aux hommes politiques: c'est bien l'ingénieur et chef d'entreprise Loucheur qui triomphe, lui qui ne s'est jamais engagé politiquement avant la guerre.

La chronologie de l'histoire économique de la guerre ne recoupe pas celle de son histoire militaire. Loin d'amener la fin du régime de guerre, l'armistice marque le début de nouvelles difficultés. Si les besoins militaires diminuent et la guerre sous-marine cesse, la fin de

la guerre entraîne l'arrêt de la solidarité franco-britannique, qui s'est avérée nécessaire à l'approvisionnement de la France en charbon à un prix modéré. La sortie de guerre apparaît donc particulièrement longue et complexe.

Le Bureau national des Charbons ne semble pas avoir laissé d'héritage institutionnel. Il a constamment été vu comme un mal nécessaire et, dès que la guerre est finie, on cherche à la supprimer. La répartition administrative n'est jamais envisagée pour le temps de paix. L'héritage est plutôt à rechercher dans les groupements professionnels de consommateurs et de producteurs. La guerre a permis, par exemple, le développement du Syndicat central des importateurs de charbon et a montré aux fonctionnaires et aux consommateurs que le marché pouvait être contrôlé par des composants d'achat et de vente. ■

PROGRAMME DU COLLOQUE DU 16 MARS A LA SOCIETE DE GEOGRAPHIE. 184 BOULEVARD ST GERMAIN.75006 « VIVE L'ENERGIE ! Pour la croissance, les choix pour notre avenir »	
9h30 – 10h : Ouverture du colloque Jean-Robert Pitte -Président de la Société de Géographie-Membre de l'Institut Christian Pierret – Ancien Ministre de l'Industrie et de l'Energie	L'énergie entre politiques, technologies et développement durable <i>Président de séance :</i>
Ressources énergétiques et enjeux <i>Président de Séance :</i>	14h15-14h30 Michel Deshaies - Professeur - Université de Lorraine « La transition énergétique en Allemagne, un contre-modèle ? »
10h00-10h15 Florian Fizaine - Ingénieur de recherche, Laboratoire d'économie de Dijon (Univ. Bourgogne) "La décarbonation du mix énergétique est-elle la meilleure porte d'entrée pour diminuer les émissions de CO2 ? Une réponse préliminaire vue sous l'angle des métaux"	14h30-14h45 Claude Roy – Président du Club des bioéconomistes, Académie d'Agriculture « La bioéconomie peut-elle faire feu de tout bois ? »
10h15-10h30 Vincent Courtillot – Université Paris-Diderot – Institut de Physique du Globe- Académie des Sciences « Les sources, la compréhension et la modélisation du changement climatique : questions encore ouvertes	14h45-15h Serge Besse , AREVA Stockage d'Energie, Responsable du service recherche et technologie
10h30-10h45 Valérie Faudon – Sciences Po. – Déléguée générale de la SFEN (Société Française d'Energie Nucléaire) « Protéger le climat, garantir l'accès à une électricité peu coûteuse : l'indispensable nucléaire »	15h-15h15 Richard Lavergne , Référent Energie au Membre Conseil général de l'économie, Ministère de l'Economie et des Finances
10h45-11h Jean-Pierre Favennec , Professeur (IFP School, Dauphine, Sciences Po.)	L'avenir énergétique. Quelles nouvelles technologies ? <i>Table ronde animée par Antoine Spire-Journaliste</i> Avec Michel DERDEVET , Secrétaire général, membre du COMEX, ENEDIS Pierre Terzian , Directeur de la revue Pétrostratégies Olivier Appert – Président du Conseil Français de l'Energie, Délégué général de l'Académie des technologies Michel Lussault , Professeur, Ecole Normale supérieure de Lyon
Quels mix énergétiques pour une vraie croissance ? <i>Table ronde animée par Antoine Spire-Journaliste</i> Avec Georges BOUCHARD – Délégué général, Association Française du Gaz Jean-Marie CHEVALIER – Professeur Emérite, Université Paris-Dauphine Jean-Marc Levy – Délégué général, France-Hydro-Electricité Georges-François Dumont , Recteur- Professeur des Universités – Paris IV Sorbonne	17h-17h20 Pause-café CONCLUSION Françoise ARDILLIER-CARRAS – Université Orléans- CEDETE, Vice-présidente de la Société de géographie
12h45-14h- Déjeuner-buffet	17h30-18h00 - « L'Europe de l'énergie, une utopie ? » Débat final mené par Antoine Spire-Journaliste Corinne Lepage , Ancienne Ministre de l'Environnement Christian BATAILLE , Député du Nord