

Le port d'Anvers et le trafic des potasses d'Alsace, 1920-1950

Influences politiques en période de haute conjoncture économique et en période de crise

FRANK SEBERECHTS

Collaborateur au projet FWO

Université de Gand

Au cours des années vingt et trente, le port d'Anvers s'est affirmé comme l'un des plus importants ports d'exportation de potassé dans le monde. Anvers devait incontestablement cette position aux démarches d'hommes politiques et de diplomates. Dans cet article, nous voulons examiner comment le port a acquis cette position, mais aussi comment il a su la garder. L'histoire du trafic des potasses d'Alsace par Anvers montre le rôle que le monde politique a joué, aussi bien dans une période de haute conjoncture économique (jusqu'en 1929), qu'en période de crise (1930-1950).

Cet article est un premier résultat des recherches menées dans le cadre d'un projet de l'histoire du port d'Anvers pendant le vingtième siècle. Il est donc un peu trop tôt pour tirer des conclusions définitives. Il s'agit plutôt ici d'un exemple de la façon dont le monde politique et administratif, tant local que national, traitait des problèmes du port et du commerce anversoïis.

1. L'ORGANISATION DE LA PRODUCTION DES POTASSES EN ALSACE

Les sels de potasse bruts qui étaient transportés par Anvers étaient extraits en Allemagne et en France. Il s'agissait d'une mixture de chlorure de sodium, de chlorure de potassium, de sulfate de potassium et de sulfate de magnésium. Ils étaient raffinés et utilisés comme engrais dans l'agriculture ou comme produits de base pour l'industrie chimique, la pharmacie, etc. (Algemene, 1957, 730-732).

A la fin du dix-neuvième et au début du vingtième siècle, plusieurs mines de potasse furent ouvertes en Alsace, région qui, depuis 1871, appartenait au Reich allemand. Trois de ces mines étaient exploitées avec des capitaux allemands. La "Société des Mines de Kali Sainte-Thérèse" était un quatrième consortium. Ce dernier s'était lancé en dernier lieu et travaillait grâce à des

capitaux français et alsaciens (N. Boucher, 1987, 6; A. Uhry, 1928, 214). Jusqu'à la Première Guerre Mondiale, la production de ces quatre centres miniers était très limitée et restait loin en-dessous de leur capacité. C'était la conséquence des mesures de 1857, visant à protéger le quasi-monopole du Reich allemand dans la production de potasse. En empêchant la surproduction et la baisse des prix de la potasse, la loi du 25 mai 1910 confirmait ces limitations. A Berlin, le "Deutsches Kalisyndikat" fut créé, groupement auquel les producteurs du Reich étaient obligés d'adhérer. Cet organisme de coordination était chargé de fixer les prix et l'importance de la production, le partage de la production entre le marché de l'intérieur et celui de l'extérieur, les types de sels de potasse exigés et les quotas réservés à chaque exploitant selon l'étendue et les potentialités de son exploitation. Une différence était faite, cependant, suivant la date de fondation des mines. Celles qui étaient déjà en activité avant l'annonce de la loi obtenaient le quota le plus important. Les mines d'Alsace, surtout la "Société des Mines de Kali Sainte-Thérèse", ne travaillaient encore que dans une certaine mesure. Elles furent dès lors les victimes de ces mesures (R. Liefmann, 1911, 1060-1062; A. Uhry, 1928, 215-217).

Après la Première Guerre Mondiale, l'Alsace fut rattachée à la France. L'Allemagne perdit ainsi environ dix pour cent de la production totale de potasse de l'ancien Empire. (Van de Velde, s.d., 16). Dès la fin de 1918, la "Société des Mines de Kali Sainte-Thérèse" put profiter du fait que son capital était entre des mains françaises. La société garda sa liberté, tandis que les autres établissements d'Alsace, ceux qui fonctionnaient avec des capitaux allemands, furent mis sous séquestre et repartagés en quatre groupes. Chacun de ceux-ci était dirigé par un directeur technique français, qui fut subordonné à son tour, dès le 24 avril 1919, à un directeur général. En 1924, l'Etat français acquit les concessions (N. Boucher, 1987, 6; A. Uhry, 1928, 223-224).

En décembre 1918, le "Deutsches Kalisyndikat" fut remplacé, pour les mines d'Alsace, par un "Bureau provisoire de vente", qui devint, en janvier 1920, la "Société Commerciale des Potasses d'Alsace" (SCPA). Toutes les mines de potasse alsaciennes étaient réunies au sein de cet organisme, aussi bien celles mises sous séquestre que la "Société des Mines de Kali Sainte-Thérèse". La SCPA se chargeait de certaines tâches du "Deutsches Kalisyndikat", surtout en ce qui concerne la vente et le partage de la production entre les différentes mines. En outre, la SCPA investissait dans des entreprises industrielles et commerciales et dans des opérations financières qui avaient un lien avec les sels de potasse, en France comme à l'étranger (A. Uhry, 1928, 224). Les ambitions de la SCPA allaient décidément au-delà du marché intérieur. Déjà au début des années vingt, le commerce extérieur dépassait la consommation intérieure des sels de potasse (A. Uhry, 1928, 249). Du fait de ce développement, la SCPA entraînait inévitablement en collision avec le "Deutsches Kalisyndikat". Le 29 décembre 1926, les deux organisations signèrent un accord visant le partage des commandes de l'étranger. Par la loi du 23 janvier 1937, la SCPA

acquit le statut d'un bureau de vente en commun obligatoire pour tous les exploitants de mines de potasse actuels et futurs, en France, en Algérie et dans les colonies françaises.¹

2. ANVERS, PORT D'EXPORTATION DES POTASSES D'ALSACE

Après la fin des hostilités, en novembre 1918, différents facteurs ont permis la relance de l'économie en Alsace. L'un des faits des plus importants fut incontestablement le détachement de l'Alsace du Reich allemand et son rattachement à la France. Le Rhin constituait à nouveau la frontière entre les deux Etats rivaux. Disposant d'un port sur le Rhin, Strasbourg en devint incontestablement le centre commercial.

Un autre facteur fut le fait que la Belgique était l'un des vainqueurs de la guerre. En tant qu'alliée, elle disposait d'un important capital de sympathie en France. Or, la Belgique avait une vieille revendication: l'exonération des surtaxes d'origine et d'entrepôt pour les marchandises provenant et à destination d'Alsace-Lorraine et acheminées par le port d'Anvers. Cette revendication fut rencontrée graduellement dès 1919 (A. Odouard, 1958, 101-192; M. De Waele, 1989, 923).²

Cependant, les ports français atlantiques comme Le Havre et Dunkerque continuaient à faire des efforts pour obtenir le trafic venant d'Alsace. Au début - 1919-1920 - on tenta de transporter vers Le Havre, par trains spéciaux, au tarif réduit, des potasses destinées à l'Amérique. Le 13 février 1920, une réunion eut lieu au Havre. Les représentants des chemins de fer français y

"... ont détruit la légende d'après laquelle le transport par fer de cet engrais serait impossible. Il est au contraire, dès maintenant possible de constituer deux fois par semaine, par exemple, des trains complets de 600 tonnes allant de Mulhouse au Havre. La question du tarif sera réglée par un arrêté qui doit paraître dans quelques jours. Ce tarif doit permettre de concurrencer la voie du Rhin, Strasbourg-Rotterdam et la voie ferrée Mulhouse-Anvers."³

¹ *Rapport sur le bassin de potasse d'Alsace par la Direction Générale des Mines Domaniales de potasse d'Alsace*, s.l., 1953, pp. 33-34; M. STIJNS, "De Fransch-Duitsche Samenwerking. Antwerpen en de Elzas", *Het Laatste Nieuws*, 31.03.1930.

² *Le problème économique et social. La question économique. Rapport présenté au Congrès libéral par M. Albert Devèze, membre de la Chambre des représentants, et Maurice Soupart, président du Cercle des Etudiants libéraux de l'Université libre de Bruxelles*, s.l., s.d. (1919), p. 6; Décret français relatif au trafic des marchandises entre Strasbourg et le port d'Anvers, du 23 décembre 1919, *Journal Officiel*, 27.12.1919.

³ *Havre-Eclair*, 14.02.1920.

Quelques jours plus tard, la Chambre de Commerce de Strasbourg plaçait à l'ordre du jour de sa séance la question de l'exportation des potasses par les ports de la Manche. Les promoteurs de cette idée faisaient valoir les difficultés d'exporter par le Rhin à cause du manque de possibilités de chargement.⁴ Cette initiative de l'exportation par les ports français atlantiques échoua cependant, à cause de la grande distance et de la complexité de la manutention. C'est pourquoi la SCPA décida d'acheminer ses produits via Strasbourg et Anvers. Ce n'était que lorsque le Rhin n'était pas navigable d'une façon rentable, à cause d'un niveau d'eau trop bas, que l'on préférait Dunkerque ou Marseille. Au cours de cette période, l'intérêt pour des relations commerciales avec Anvers s'intensifia en Alsace, ce qui s'exprima par un appui à l'exigence belge de supprimer les surtaxes d'origine et d'entrepôt.⁵

Un troisième facteur était l'augmentation de la consommation de potasse après la Première Guerre Mondiale. La SCPA désirait répondre à cette situation en utilisant les facultés qu'offraient le Rhin et les ports de la Mer du Nord. Le fait que la mauvaise saison du commerce de potasse coïncidait avec la période de navigabilité optimale du Rhin posait un réel problème puisque c'est durant cette période que le frêt était bien entendu le plus avantageux.⁶ La SCPA pourrait dès lors profiter de la construction, sur les côtes de la Mer du Nord, d'entrepôts qui pourraient être remplis au moment le plus favorable et qui pourraient répondre, à tout moment, aux besoins croissants du consommateur.

A Anvers, la SCPA disposait d'une "succursale". Au début, trois employés seulement y travaillaient. Cette succursale ne s'occupait pas du chargement des navires. C'est le service "Transport de Mulhouse" qui contactait directement les chargeurs des divers ports par lesquels la SCPA menait l'exportation des potasses. La succursale ne devait veiller qu'aux activités de transbordement et à l'examen des documents.⁷ Au fil des années suivantes, la part d'Anvers dans l'acheminement des potasses d'Alsace ne cessa d'augmenter. En 1923, plus de 500.000 tonnes de potasses d'Alsace furent déjà expédiées

4. MAE, 4621. Lettre de M. Créon, Consulat de Belgique à Nancy, Annexe de Strasbourg, à M. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères, Strasbourg, 19.02.1920.

5. MAE, 4621. Note de T. Créon, Consulat de Belgique à Strasbourg, à M. Delacroix, Ministre des Affaires Etrangères, Strasbourg, 01.11.1920; AGR, I 215 Marine, 6649. Note de T. Créon, Consulat de Belgique à Strasbourg, à H. Jaspar, Ministre des Affaires Etrangères, Strasbourg, 24.12.1920.

6. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte Rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 14 Janvier 1925, tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics.

7. ANSS, Note "Historique de la NSS", s.l., 01.03.1961, pp. 2-3.

par bateau par Anvers.⁸ Au cours de la période 1924-1927, on atteignit un niveau de 42 à 45% de l'exportation totale – par la France et par ailleurs – des potasses d'Alsace:

TABLEAU 1

<i>Année</i>	<i>Exportation totale (en tonnes)</i>	<i>par Anvers (en tonnes)</i>
1924	1.065.700	447.594
1925	1.710.900	769.905
1926	1.259.000	528.780
1927	1.182.000	532.080

(A. Uhry, 1928, 250)

Après l'ouverture des nouveaux entrepôts, en automne 1927, le trafic par Anvers s'éleva à

TABLEAU 2⁹

<i>Année</i>	<i>exportation par Anvers (en tonnes)</i>
1928	506.000
1929	615.549

Il existe néanmoins une controverse à propos des chiffres précis du trafic. Dans une note sur l'histoire du Northern Shipping Service (NSS) – l'entreprise que la SCPA a fondée, notamment pour l'exploitation des nouvelles installations à Anvers pour la SCPA – les chiffres suivants sont cités:

⁸. AGR, I 215 Marine, 7263. Note du Directeur de l'Office des Chemins de fer et de la Marine à Paris, à M. Lamalle, Ingénieur en Chef – Chef Intérimaire Exploitation des Chemins de fer de l'Etat Belge, Paris, 14.04.1924.

⁹. A. DE G[OBART], "Le trafic des potasses d'Alsace. Pourquoi la Société française a conclu une convention avec Rotterdam", *Le Soir*, 30.03.1930.

TABLEAU 3¹⁰

<i>Année</i>	<i>par Anvers (en tonnes)</i>	<i>Année</i>	<i>par Anvers (en tonnes)</i>
1927/28	451.821	1947	345.937
1929	578.454	1948	394.198
1930	527.337	1949	497.593
1931	432.489	1950	645.146
1932	247.151	1951	559.799
1933	314.273	1952	497.363
1934	404.390	1953	821.784
1935	373.040	1954	693.681
1936	361.440	1955	743.389
1937	420.900	1956	920.261
1938	482.977	1957	932.532
1939	509.009	1958	989.093
1940/45	—	1959	961.907
1946	284.279	1960	982.310

Pour la période de la Seconde Guerre Mondiale, nous disposons des chiffres suivants:

TABLEAU 4¹¹

<i>Année</i>	<i>tonnes</i>
1941	9.325
1942	20.136
1943	33.291
1944	46.310

Il s'agissait donc d'un trafic essentiel pour le port d'Anvers qui représentait des sommes très importantes. L'Union économique belgo-luxembourgeoise importait par exemple de France des quantités considérables de sels de potasse bruts naturels, dont la plus grande quantité passait par Anvers:

¹⁰. ANSS, Note "Historique de la NSS. Deuxième partie. Installations de stockage de potasse du port d'Anvers", s.l., 01.03.1961, p. 15.

¹¹. ACA, MA 63341, Note anonyme, s.l., s.d.

TABLEAU 5¹²

<i>Année</i>	<i>Importation (quint. métr.)</i>	<i>Valeur (FB)</i>
1928	929.880	38.484.000
1929	2.132.220	92.349.000
1930	972.303	46.725.000
1931	2.578.037	115.137.000

Le transport venant d'Alsace se faisait par chemin de fer ou par péniche rhénane au départ de Strasbourg. Dans le port d'Anvers, la quasi totalité de la marchandise était directement transbordée dans les bateaux de pleine mer. Seule une petite partie était entreposée dans des péniches qui fonctionnaient comme des entrepôts flottants. L'essentiel de cette exportation partait pour l'Amérique, le Royaume-Uni, la Suède et le Danemark.

A première vue, il n'était pas évident qu'Anvers conserve ce rôle de premier plan dans l'exportation des potasses d'Alsace, et ce d'autant plus que la ville ne semblait pas réellement s'intéresser à ce trafic. Dès le début des années vingt, la SCPA avait tenté de conclure des contrats avec la ville d'Anvers pour prévoir des possibilités de stockage dans le port, mais la ville n'avait même pas réagi. La SCPA chercha dès lors d'autres issues.¹³

Au printemps 1924, des rumeurs persistantes mentionnèrent que la SCPA avait l'intention de déplacer une partie importante du trafic par Anvers vers Terneuzen. Pour justifier cette intention, la société énumérait différents motifs: la gêne dans le port, le manque de place sur les quais et l'augmentation des frais et des tarifs. Dans une lettre au ministre des Affaires étrangères, la direction de la Chambre de Commerce d'Anvers se plaignait des difficultés de stockage dues à la pénurie d'entrepôts:

"En dehors des allèges-magasins, notre port n'offre guère de ressources de stockage, et encore celui-ci est-il coûteux et variable".¹⁴

¹². *Union économique belgo-luxembourgeoise. Tableau annuel du commerce avec les pays étrangers publié par le Ministère des Finances de Belgique. Année 1929. 2e volume, Gand, 1931, p. 876; id. Année 1931. 2e volume, Gand, 1932, p. 864.* Il ne s'agit ici que d'une partie de la quantité totale des potasses importées de France.

¹³. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte Rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 14 Janvier 1925, tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics.

¹⁴. MAE, 11.972 bis. Lettre de E. Castelein, Président, et NN, Secrétaire Général, Chambre de Commerce d'Anvers, à M. le Ministre des Affaires Etrangères, Anvers, 15.09.1924.

Le 30 octobre 1924, Eugène Roux¹⁵, président du conseil de gérance de la SCPA, envoya une missive allant dans le même sens à l'ambassadeur de Belgique à Paris, le Baron Edmond de Gaiffier d'Hestroy.¹⁶ Terneuzen offrait de meilleures possibilités pour l'entreposage de ses produits dans des péniches et des entrepôts. Les établissements "Nolson" voudraient y ériger de grands entrepôts et des baraques afin de pouvoir transborder directement des quais dans les navires de haute mer. Mais au printemps déjà, dans une lettre du 11 avril 1924 au ministre des Affaires étrangères Paul Hymans¹⁷, le directeur général des services de la Marine, Pierrard jugeait nécessaire

"de faire une démarche amicale auprès du gouvernement français pour attirer son attention sur les conséquences néfastes pour la Belgique du détournement du trafic des potasses du port d'Anvers."¹⁸

A supposer que Paul Hymans soit réellement intervenu, ce n'eut pas beaucoup d'effet. Le 20 juin 1924, Pierrard adressa une nouvelle missive au ministre, avec renvoi à ses communications antérieures. Il joignait une copie d'un article du 10 juin intitulé "La navigation du Rhin", dans lequel était mentionné le fait que la SCPA avait l'intention d'établir des installations de transbordement et d'entreposage à Terneuzen.¹⁹ Les plans détaillés des nouvelles installations montraient le sérieux de l'opération pour la SCPA et les établissements "Nolson". Les deux sociétés signèrent un contrat, qui, fin 1924, entra en application. L'accord n'excluait cependant pas qu'une collaboration fût possible avec d'autres ports, notamment avec Anvers.²⁰

¹⁵ Roux (Eugène). Conseiller d'Etat, Président du Conseil Consultatif des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, Président du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace.

¹⁶ CERARE, SCPA, 14 A 132. Minute de la lettre de P. de Retz, Directeur Général, Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, au Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines, 1er bureau, Paris, Mulhouse, s.d. (janvier 1925); Gaiffier d'Hestroy (Edmond Ferdinand Félix Euchariste Marie Guillain, baron de), 1866-1935. Diplomate belge, ministre et ambassadeur à Paris 1916-1935.

¹⁷ Hymans (Paul), 1865-1941. Homme politique belge libéral, représentant 1894-1941, plusieurs fois ministre, notamment des Affaires étrangères 1927-1934.

¹⁸ AGR, I 215 Zeewezen, 7263. Lettre de M. Pierrard, Directeur Général, Administration de la Marine, à M. le Ministre des Affaires Etrangères, Bruxelles, 11.04.1924.

¹⁹ "Ports rhénans français de Strasbourg", *La Navigation du Rhin*, 10.06.1924; AGR, I 215 Marine, 7263. Lettre de M. Pierrard, Directeur Général, Administration de la Marine, à M. le Ministre des Affaires Etrangères, Bruxelles, 20.06.1924.

²⁰ CERARE, SCPA, 14 A 130. Plans d'un bâtiment de stockage de sels de potasse (Hollande), s.l., s.d. (1924); CERARE, SCPA, 14 A 132. Minute de la lettre de P. de Retz, Directeur Général, Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, au Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines, 1er Bureau, Paris, Mulhouse, s.d. (janvier 1925); CERARE, SCPA, 14

Les contacts entre la SCPA et le port de Terneuzen alarmèrent la municipalité et la Chambre de Commerce d'Anvers. Il ne s'agissait pas seulement de la menace de perdre un trafic spécifique. Si le trafic des potasses vers Terneuzen prenait plus d'importance, cela constituerait une double perte pour le port d'Anvers car le transbordement de cette marchandise était l'une des principales ressources de fret de retour.

Le bourgmestre et échevin du Commerce et de la Navigation, Frans Van Cauwelaert²¹, alla aux renseignements sur la situation à Terneuzen. En automne, il élargit même le champ de ses recherches aux décisions du gouvernement néerlandais à propos de la construction de nouveaux quais et entrepôts à Terneuzen.²² La municipalité d'Anvers fit en outre appel à l'ambassadeur de France en Belgique et à l'ambassadeur de Belgique en France pour faire en sorte que la SCPA examine une nouvelle fois la possibilité d'établir des magasins de stockage dans son port²³. C'était la ville d'Anvers qui était devenue la partie demanderesse et non plus la SCPA! La municipalité prit contact avec H. Legrois, représentant de la SCPA à Anvers, pour connaître les désirs de la société. Divers services de la ville et du port élaborèrent ensuite un plan afin de construire dès que possible l'infrastructure souhaitée par la SCPA.²⁴ Début novembre 1924, F. Van Cauwelaert put annoncer au consulat général de France à Anvers que la mise en adjudication des nouveaux entrepôts à potasse pouvait être effective en moins de trois mois. Les bâtiments seraient bâtis à la Troisième Darse et pourraient déjà être opérationnels au cours de l'été 1925.²⁵ Les pourparlers de fin 1924 et début 1925 entre F. Van Cauwelaert et la SCPA se déroulèrent dès le départ de manière très constructive. La SCPA tenta bien évidemment de conclure un contrat aussi favorable que possible. Les négociateurs alsaciens, sous la direction du directeur général de la SCPA Le Cornec, n'hésitèrent pas à mentionner les efforts faits par les ports français afin d'obtenir le trafic des potasses. Le bourgmestre F. Van Cauwelaert répliqua

A 9. Compte Rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 14 Janvier 1925, tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics.

²¹. Van Cauwelaert (Frans), 1880-1961. Homme politique belge chrétien-démocrate, représentant 1910-1961, bourgmestre d'Anvers 1922-1932, plusieurs fois ministre.

²². AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à M. Elout, Anvers, 06.11.1924; *Stad Antwerpen. Gemeenteblad*, 1925, 13, p. 65. Séance du conseil communal du 13.07.1925.

²³. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 14 Janvier 1925, tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics.

²⁴. CERARE, SCPA, 14 A 132. Minute de lettre de P. de Retz, Directeur Général, Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, au Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines, 1er Bureau, Paris, Mulhouse, s.d. (janvier 1925).

²⁵. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à M. le Ministre Laporte au Consulat Général de France, Anvers, 01.11.1924.

en soulignant que les avantages qui seraient accordés à la SCPA étaient beaucoup plus intéressants que ceux dont jouissaient par exemple la Société Solvay ou les usines Ford dans le port.²⁶

La SCPA continua cependant à chercher des facilités pour l'entreposage et le transbordement dans d'autres ports. A Rotterdam, la "SA Blaauwhoedenveem" était disposée à stocker les potasses de la SCPA dans ses entrepôts. Un agent de la SCPA à Rotterdam, le "Verkoopkantoor voor Elzasser Kalizouten Wm. H. Müller en Co."²⁷, considérait cette offre comme une possibilité provisoire intéressante pour l'entreposage des potasses destinées aux Pays-Bas,

"mais rien n'empêcherait ultérieurement de les utiliser aussi pour des chargements sur l'Angleterre et même sur l'Amérique, en perfectionnant les moyens de chargement."²⁸

La SCPA estima cependant que Rotterdam devait offrir de meilleures conditions pour concurrencer Anvers et Gand. Le directeur de la "SA Blaauwhoedenveem" promit de faire les démarches nécessaires auprès de la ville de Rotterdam. Pour ce projet également, des plans avaient été dessinés.²⁹

A tous égards, la construction des nouvelles installations pour la manutention des marchandises prenait beaucoup plus de temps que ce qu'avait promis F. Van Cauwelaert à la SCPA. Mais, apparemment, les propositions et les efforts anversoises avaient suffisamment inspiré confiance à la SCPA pour qu'elle garde et élargisse le trafic par Anvers. Enfin, les négociateurs français étaient d'avis que les pourparlers longs et difficiles avaient abouti à un accord favorable pour la SCPA.³⁰ Cependant, le conseil de gérance de la SCPA prit note de la rivalité entre Anvers et Rotterdam. Elle devait être exploitée pour maintenir l'accord en cours. Le danger existait en effet qu'Anvers, le trafic

²⁶. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 14 Janvier 1925, tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics; CERARE, SCPA, 14 A 132. Exposé de la Réunion du 15 Janvier 1925 à l'Hôtel de ville d'Anvers concernant l'établissement de hangars de stockage à Anvers.

²⁷. Le "Verkoopkantoor voor Elzasser Kalizouten Wm. H. Müller en Co." était une association de l'entreprise d'exportation de minerais Willem H. Müller avec Anthony G. Krölller. Ce dernier réussit à faire prospérer l'entreprise. Néanmoins, en 1925, à cause de sa politique spéculative, elle dut faire face à de sérieuses difficultés financières (J. De Vries, 1970, 1754).

²⁸. CERARE, SCPA, 14 A 131. Lettre du "Verkoopkantoor voor Elzasser Kalizouten Wm. H. Müller en Co.", à la SCPA, Mulhouse, La Haye, 29.11.1924.

²⁹. CERARE, SCPA, 14 A 131. Lettre de J. Dupaquier, ingénieur des mines Marie et Marie-Louise, à M. Le Cornec, Directeur Général de la SCPA, Staffelfelden, 19.12.1924.

³⁰. CERARE, SCPA, 14 A 132. Lettre de Le Cornec (?) à NN, s.l., 04.03.1925.

étant acquis, ne se batte plus pour maintenir les avantages spéciaux que la ville avait accordés.³¹ Le 12 juin 1925, Pierre Laval³², le ministre français des Travaux publics, donna son approbation à l'accord. Le ministre posa néanmoins ses conditions: la SCPA devait continuer à négocier avec le port de Dunkerque pour l'organisation d'un trafic de potasse par ce port.³³ Un mois après, le 13 juillet, le conseil communal d'Anvers approuva la conclusion d'un contrat avec la SCPA,

“waarbij aan deze laatste voor een termijn van 20 jaar het gebruik wordt toegekend van een afdak kunnende minstens 100.000 ton bevatten en dat door de Stad zal worden opgericht en volledig toegerust op nrs. 97 en 98 der dokken, voor het laden, lossen, stapelen, enz. van de produkten van vergunninghebster.”³⁴

Le concessionnaire garantissait l'expédition annuelle d'au moins 300.000 tonnes de potasse par Anvers.³⁵

Au cours des années 1926 et 1927, les entrepôts furent construits par la ville d'Anvers et pourvus de l'outillage et des équipements nécessaires. Les crédits furent inscrits au budget de la ville sous le poste du service extraordinaire pour le port. La construction et l'aménagement des entrepôts furent exécutés en totale conformité avec les indications de la SCPA, après délibération commune avec la ville d'Anvers.³⁶ Un an et demi après la conclusion du contrat, la concession fut déjà prolongée de dix ans. Une clause stipulant

³¹. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte rendu de la Séance du Conseil de Gérance du 11 Mars 1925.

³². Laval (Pierre), 1883-1945. Homme politique français, représentant 1914-1919 et 1924-1927, sénateur 1927-1940, plusieurs fois ministre, notamment des Travaux publics 1925, et Premier Ministre; chef du gouvernement de Vichy 1942-1944.

³³. CERARE, SCPA, 14 A 8. Lettre de M. Guillaume, Conseiller d'Etat, Directeur des Mines, Ministère des Travaux Publics, à M. Roux, Président du Conseil Provisoire des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace, Paris, 12.06.1925; CERARE, SCPA, 14 A 132. Lettre de M. Douffiagues, Secrétaire Général, Secrétaire du Conseil de Gérance, à M. le Directeur Général de la SCPA, Paris, 15.06.1925; CERARE, SCPA, 14 A 8. Procès-Verbal de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, tenue à Mulhouse, le 20 Juin 1925.

³⁴. *Stad Antwerpen. Gemeentebblad*, 1925, 13, p. 62. Séance du conseil communal du 13.07.1925. La numérotation des docks fut changée quelques mois plus tard. En définitive, le terrain de la concession reçut les numéros 154-156 de la darse.

³⁵. CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte rendu de la Séance du Conseil de Gérance du 11 Mars 1925; AGR, I 215 Marine, 6648. Accord entre la SCPA et la ville d'Anvers, s.l., 13.07.1925.

³⁶. *Stad Antwerpen. Gemeentebblad*, 1926, 1, p. 29. Séance du conseil communal du 18.01.1926. Des adjudications comparables eurent lieu pour l'installation de l'outillage au cours des années 1926 et 1927.

que la SCPA pouvait annuler l'accord avec la ville fut cependant adoptée.³⁷

La confirmation du trafic des potasses par le port d'Anvers provoqua de grands espoirs. Au nom de la Chambre de Commerce française d'Anvers, Henri Béliard, son président, espérait que le trafic gagnerait encore en importance dès que les nouveaux magasins seraient achevés.³⁸ La Chambre de Commerce d'Anvers, elle aussi, se montrait très satisfaite et louait la municipalité pour ses efforts. Son président, Edgar Castelein³⁹, ajouta, dans son discours à l'occasion de l'assemblée générale de la Chambre, le 30 décembre 1927:

"Nous souhaitons d'autre part que la Société alsacienne elle-même n'ait qu'à s'applaudir jusqu'au bout des conventions qui l'amènent à faire passer par Anvers un trafic évalué aujourd'hui à 600.000 tonnes, qui peut s'étendre encore et dont le caractère particulier, au point de vue de nos frêts de sortie, ne peut qu'être hautement apprécié.

Ce qui ajoute à l'importance de l'événement, c'est qu'il ne fut pas seulement l'inauguration des installations d'ailleurs imposantes et admirablement conçues mais qu'il représenta aussi l'inauguration d'une nouvelle méthode, de nouvelles idées dans l'utilisation de nos installations maritimes."⁴⁰

Le 18 novembre 1927, les nouveaux entrepôts furent inaugurés officiellement. L'ambassadeur de la République Maurice Herbette⁴¹ et le consul général à Anvers M. Tondeur-Scheffer représentaient les autorités françaises. La Belgique était quant à elle représentée par le gouverneur de la province d'Anvers, le baron Georges Holvoet, le bourgmestre F. Van Cauwelaert et la plupart des échevins. Des hommes d'affaires et d'industrie éminents, aussi bien français – surtout alsaciens – que belges, assistaient à l'inauguration des entrepôts.⁴² Ceux-ci permettaient à la SCPA de régler la livraison de potasse

³⁷. *Stad Antwerpen. Gemeentebblad*, 1927, 4, pp. 174-180. Séance du Conseil communal du 07.02.1927; ACA, MA 63341. Avenant à la convention du 13 juillet 1925/7 février 1927 passée entre la ville d'Anvers et la "Société Commerciale des Potasses d'Alsace", s.l., s.d.

³⁸. AMVC, FVC. Note de la Chambre de Commerce française d'Anvers, Assemblée générale du 30 mars 1926. Rapport de M. H.J.P. Béliard, Président; Béliard (Henri J.P.), °1875. Homme d'affaires français, Président de la Chambre de Commerce française d'Anvers, Président du Comité d'Etudes des relations fluviales Anvers-Strasbourg.

³⁹. Castelein (Edgar), °1850. Homme d'affaires, Président de la Chambre de Commerce d'Anvers 1914-1930.

⁴⁰. *Annuaire de la Chambre de Commerce d'Anvers*. 1927, Anvers, 1928, p. 158.

⁴¹. Herbette (Maurice Lucien Georges), 1871-1929. Diplomate français, ambassadeur à Bruxelles 1922-1929.

⁴². "Een monopolium voor Antwerpens haven. de inhuldiging der potassium-magazijnen", *De Morgenpost*, 19.11.1927.

selon la demande. Les clients pouvaient obtenir, toujours à temps, la qualité et la quantité exigées et, en même temps, un prix intéressant (A. Uhry, 1928, 257-258). En entreposant des stocks dans le port d'Anvers, la SCPA était capable de contourner les problèmes causés par la diminution de la navigabilité du Rhin à certaines périodes de l'année. Le transport par chemin de fer, qui était plus cher, pouvait aussi être réduit à son minimum.⁴³

Pendant ce temps, les plans de Terneuzen avaient échoué. Dès février 1925, le directeur général de la SCPA Le Cornec signala que le contrat ne s'accomplissait que très lentement et que rien ne permettait de prévoir que l'entreprise "Nolson" pourrait le mener à bien. La société ne réussissait apparemment pas à convaincre le gouvernement néerlandais de l'importance du contrat. En juin 1925, on abandonna presque tout espoir de pouvoir achever ce projet.⁴⁴

Les négociations avec les ports français continuaient péniblement. Au printemps 1928 de nouveaux pourparlers furent entamés entre la SCPA et les ports de Dunkerque et de Rouen, au cabinet du ministre des Travaux publics André Tardieu.⁴⁵ La Chambre de Commerce de Dunkerque se montrait disposée à offrir les mêmes conditions qu'Anvers sur la question des installations, des droits, des taxes, etc. Le port de Rouen formulait également des propositions.⁴⁶

3. LA SCPA SE LAISSE COURTISER PAR ROTTERDAM

Le 28 mars 1930, l'annonce des projets de la SCPA d'établir à Rotterdam des entrepôts pour le stockage de potasse, détournant ainsi une partie importante du trafic vers le port mosan, fit la première page de la presse anversoise. La minute d'un contrat, qui s'inspirait de celui conclu auparavant entre la SCPA et Anvers, prévoyait que la SCPA puisse louer à Rotterdam un terrain de 43.000 m². La construction d'entrepôts pour le stockage de 150.000 tonnes de potasse avait été promise. Le contrat avait une durée de 35 ans et pouvait être

⁴³ E. DEURNE, "Rotterdam contre Anvers. La Société Commerciale des Potasses d'Alsace négocie avec la ville de Rotterdam, l'établissement d'installations analogues à celles dont Anvers avait le monopole", *Le Matin*, 28.03.1930.

⁴⁴ CERARE, SCPA, 14 A 9. Compte rendu de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace du 18 Février 1925 tenue à Paris au Ministère des Travaux Publics; CERARE, SCPA, 14 A 8, Procès-Verbal de la Séance du Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, tenue à Mulhouse, le 20 juin 1925.

⁴⁵ Tardieu (André), 1876-1945. Homme politique français, représentant 1914-1924 et 1926-1936, plusieurs fois ministre et Premier Ministre.

⁴⁶ CERARE, SCPA, 14 A 14. Conseil de Gérance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 21 Juin 1928 à 15 heures.

prolongé. Rotterdam espérait recevoir un trafic de 600.000 tonnes par an, comparable à celui passé par Anvers en 1928 et 1929.⁴⁷

La presse s'appuyait sur un article paru la veille dans le *Nieuwe Rotterdamsche Courant*. Mais c'est dès le 22 mars que le *Journal d'Alsace et de Lorraine* avait repris dans ses colonnes un article évoquant ces pourparlers.⁴⁸

Depuis le début des années vingt, l'intérêt de la SCPA pour Rotterdam n'avait jamais vraiment disparu. Au printemps de 1929, cet intérêt grandit encore. Le commerce de potasse avec les pays étrangers ne cessait d'augmenter, ce qui faisait inmanquablement surgir des problèmes de stockage. A Anvers, il n'était pas envisageable de songer à une extension des facilités de stockage; par contre à Rotterdam, ce l'était!⁴⁹ La SCPA songeait en effet à une extension des facilités d'entreposage et de transbordement aux Pays-Bas, comme cela ressort clairement d'une lettre confidentielle du Directeur Général Le Cornec à H. Legrois, Directeur du NSS:

"La question de l'augmentation de nos hangars se pose.

Je vous écris à ce sujet la présente lettre que vous voudrez considérer comme confidentielle, j'entends par là que même aucune personne à Anvers ne doit la connaître, y compris celles qui sont dans vos bureaux.

Parmi les solutions possibles il y a le doublement d'Anvers. Il y a aussi la possibilité d'étendre les stocks à l'importance de ceux d'Anvers à Rotterdam ou Dordrecht. Ces deux villes ont le désir de faire quelque chose d'analogue à ce qui a été fait à Anvers et, en conséquence, de faire toutes les dépenses d'un premier établissement, en nous obligeant seulement à payer une somme fixe annuelle.

J'ai déjà reçu les premières propositions de Dordrecht dont je vous envoie inclus la copie. J'estime que, dans le cas où nous prendrions une solution consistant à nous établir à Rotterdam, ce serait beaucoup mieux que Dordrecht. Cependant, il y a lieu à ne pas négliger les conventions que nous propose Dordrecht et à examiner sur place la situation. On propose un rendez-vous pour le 23 ct., à 11 heures, à Dordrecht. Vous devrez y aller avec Mr. Mandry que j'envoie aussi.

⁴⁷. "Fransche vriendschap. De kalihandel zou Antwerpen in den rug steken en Rotterdam bevoordeelen", *De Morgenpost*, 28.03.1930; "Kali-magazijnen te Rotterdam. Geeft Antwerpen geen voldoening aan de Société des Potasses d'Alsace?", *Het Handelsblad*, 28.03.1930; E. DEURNE, "Rotterdam contre Anvers. La Société Commerciale des Potasses d'Alsace négocie avec la ville de Rotterdam, l'établissement d'installations analogues à celles dont Anvers avait le monopole", *Le Matin*, 28.03.1930; "Anvers et le trafic alsacien. A des amis français", *La Métropole*, 28.03.1930; "Antwerpen en Rotterdam. De Fransche kalihandel", *Het Laatste Nieuws*, 29.03.1930.

⁴⁸. "De 'Fransche Vrienden' mogen het verduren. Heel de Antwerpsche Pers op het oorlogspad", *De Morgenpost*, 29.03.1930.

⁴⁹. CERARE, SCPA, 14 A 16. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 27 juin 1929.

D'autre part, le 29 avril je dois recevoir à Mulhouse une personne (un Hollandais), venant me causer de l'affaire de Rotterdam et vous pourrez venir à Mulhouse pour cette date."⁵⁰

L'intérêt du port de Rotterdam pour la SCPA est tout aussi facile à comprendre. Le consul général belge dans le port mosan hollandais en jugeait comme suit:

"L'attitude de Rotterdam a été guidée de tout temps par son unique préoccupation: centraliser à Rotterdam tout le trafic rhénan."

Mais il y avait davantage: de plus en plus de navires qui faisaient escale à Rotterdam afin d'y décharger en étaient réduits à quitter le port sans une nouvelle charge.⁵¹ Il était donc logique que les autorités du port tentent de remédier à cet état de choses. L'obtention d'un trafic lucratif comme celui des potasses allait parfaitement dans ce sens.

La SCPA se rendait manifestement compte qu'à Anvers on ne serait pas vraiment ravi des contacts pris avec l'ennemi déclaré qu'était Rotterdam. La discrétion s'imposait donc. Les négociations avec le port néerlandais continuèrent pendant tout l'été et l'automne 1929. Ils aboutirent à un protocole d'accord en novembre de la même année. La SCPA se montrait satisfaite: Rotterdam offrait des conditions qui étaient plus favorables encore que celles du contrat d'Anvers.⁵²

Le 14 décembre 1929, le directeur général Le Cornec annonça au bourgmestre de Rotterdam, Pieter Droogleever Fortuyn⁵³, que la SCPA était d'accord

⁵⁰. CERARE, SCPA, 14 A 13. Lettre du Directeur Général, à M. Legrois, Directeur du Northern Shipping Service, s.l., 19.04.1929.

⁵¹. MAE, 2497 bis I, 1929-1937. Note de E. Lauwers, Consul Général de Belgique à Rotterdam, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Rotterdam, 29.03.1930.

⁵². CERARE, SCPA, 14 A 136. Rapport au sujet de l'établissement de nouvelles installations de stockage et de manutention à Rotterdam, s.l., s.d. (1929); CERARE, SCPA, 14 A 16. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 27 Juin 1929; CERARE, SCPA, 14 A 16. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 25 Juillet 1929; CERARE, SCPA, 14 A 16. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 3 Octobre 1929; CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de M. Legrois, Directeur du Northern Shipping Service, à M. Le Cornec, Directeur Général de la SCPA, Anvers, 25.10.1929; CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de M. Le Cornec, à M. Legrois, Directeur du Northern Shipping Service, s.l., 09.11.1929; CERARE, SCPA, 14 A 16. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 28 Novembre 1929; *Het Handelsblad*, 04.04.1930.

⁵³. Droogleever Fortuyn (Pieter), 1868-1938. Homme politique néerlandais libéral, bourgmestre de Rotterdam 1928-1938.

avec les propositions du port mosan,

“étant entendu que l’accord que vous donne ainsi la Société Commerciale des Potasses d’Alsace est valable sous la seule réserve que la ville de Rotterdam donne, elle aussi, son acceptation définitive à ce contrat avant un délai de trois mois, délai maximum qui nous a été indiqué par Mr. le Directeur du Port de Rotterdam pour les formalités nécessaires à Rotterdam.”⁵⁴

La portée de cette phrase n’allait apparaître que quelques mois plus tard. Ce n’est pas pour rien qu’elle était soulignée d’épais traits de crayon bleu...

La SCPA essaya de garder le secret total sur l’accord, au moins jusqu’au moment où le conseil communal de Rotterdam donnerait son adhésion. Quelques personnalités du monde politique anversois et belge furent cependant au courant dès les premiers mois de 1930. F. Van Cauwelaert le savait en tout cas déjà le 18 mars, car ce jour-là il reçut, de H. Legrois, directeur du NSS, la confirmation des intentions de la SCPA; mais il est probable qu’il l’avait appris plus tôt déjà.

H. Legrois mettait en avant cinq raisons pour justifier l’établissement d’une succursale à Rotterdam. Les Pays-Bas étaient un client très important pour les sels de potasse et ils avaient donc besoin de leurs propres entrepôts. En second lieu, il fallait un port de remplacement en cas de grève à Anvers. Les frais par le Rhin étaient en outre plus bas à Rotterdam qu’à Anvers et il était plus facile de trouver, dans le port hollandais, des navires qui n’étaient pas attachés à un service régulier. Enfin, la SCPA se plaignait également d’un manque de place à Anvers. F. van Cauwelaert n’était pas du tout d’accord avec ces arguments, et il soulignait, entre autres, les efforts de l’Etat belge visant à abaisser les frais par des primes de compensation, éliminant ainsi l’avantage de la position – sur le Rhin – de Rotterdam. Il confirmait, en outre, le souci de la ville d’Anvers d’aller autant que possible dans le sens des intérêts de la SCPA, comme auparavant d’ailleurs. Le bourgmestre d’Anvers en profitait pour attirer l’attention de la SCPA sur la mauvaise volonté des Pays-Bas dans le dossier de l’établissement d’une bonne liaison entre l’Escaut et le Rhin. Il espérait qu’une telle attitude n’était pas de nature à laisser indifférent le gouvernement de la République! Il en appelait à l’amitié de la France pour éviter que la SCPA n’effectue la démarche envisagée.⁵⁵

⁵⁴. CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de M. Le Cornec, à M. le Bourgmestre, s.l., 14.12.1929.

⁵⁵. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, au Comte d’Ursel, Ministère des Affaires étrangères, Anvers, 18.03.1930. Les représentants diplomatiques de la République en Belgique reçurent une copie de cette lettre.

La même semaine, F. Van Cauwelaert eut un entretien avec E. Roux, Président de la SCPA, afin de trouver une solution. E. Roux répéta les thèses que H. Legrois avait déjà exprimées. Le bourgmestre d'Anvers dut se contenter de demander que seule une petite partie des expéditions par bateau soient faites à partir d'autres ports qu'Anvers.⁵⁶

Au cours de la même période, des démarches furent entreprises auprès du gouvernement français. L'ambassadeur de Belgique en France, E. de Gaiffier d'Hestroy, suivait les événements de près à Paris. Peu après l'annonce de l'accord, il eut un contact avec E. Roux qui lui fit part du point de vue de la SCPA.⁵⁷ En outre, l'ambassadeur annonça au ministre belge des Affaires étrangères, P. Hymans, que le secrétaire général du ministère français des Affaires étrangères, Philippe Berthelot, avait pressenti le ministre français des Affaires étrangères Aristide Briand. Celui-ci avait cependant décidé qu'il n'était pas en mesure d'imposer des décisions à la SCPA.⁵⁸

Le jeudi 27 mars 1930, dans l'après-midi, F. Van Cauwelaert eut un nouvel entretien avec E. Roux, et avec quelques autres membres du Conseil de Surveillance de la SCPA, dans les bureaux de la Société à Paris. E. Roux rappela les points de vue déjà connus et déclara que la SCPA recevrait de Rotterdam tout ce qu'elle réclamait. Il ajouta un nouvel argument: la SCPA devait prendre en compte le souhait du "Deutsches Kalisyndikat", qui, lui aussi, voulait disposer de magasins d'entreposage à Rotterdam et qui imaginait les partager avec la SCPA. Il avoua que ce n'étaient pas les Allemands, mais bien la SCPA qui avait contacté les autorités portuaires de Rotterdam.⁵⁹ Les paroles d'E. Roux contrastaient quelque peu avec le point de vue des Allemands sur les transports de potasse. L'entreprise de transport "Rheinunion", par exemple, relevait qu'à Rotterdam les conditions pour le développement d'un grand port de transit pour les potasses n'étaient pas réunies. En outre, aux yeux des Allemands, le transport par Rotterdam était beaucoup trop éloigné et trop coûteux. Hambourg et Brême disposaient d'installations de transbordement modernes et, par conséquent, Rotterdam et Anvers étaient laissées quasi

⁵⁶. AMVC, FVC. Note de F. Van Cauwelaert, s.l., 25.03.1930.

⁵⁷. CERARE, SCPA, 14 A 94. Lettre du Directeur [M. Kuhn?], à M. Legrois, Northern Shipping Service, s.l., 22.03.1930.

⁵⁸. AMVC, FVC. Note de E. de Gaiffier d'Hestroy, au Ministre des Affaires Etrangères, Paris, 26.03.1930; Berthelot (Philippe Joseph Louis), 1866-1934. Diplomate français, secrétaire général du ministère des Affaires étrangères avec le rang d'ambassadeur 1925-1932; Briand (Aristide), 1862-1932. Homme politique français, ministre des Affaires étrangères, 1925-1932.

⁵⁹. AMVC, FVC. Note de F. Van Cauwelaert, Paris, 27.03.1930; CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la Séance tenue à Paris le Jeudi 27 Mars 1930.

uniquement à la SCPA.⁶⁰ Plus tard, on suggéra néanmoins dans la presse qu'il était bien possible que la coopération économique franco-allemande tourne, cette fois, au désavantage d'Anvers comme, auparavant, il est fort possible que l'on avait nui à Rotterdam.⁶¹ De la correspondance du consul allemand à Rotterdam, M. Jarzembowski, avec le ministère allemand des Affaires étrangères, il ressort en tout état de cause que les développements étaient de nature à intéresser fortement nos voisins orientaux:

“Nach Erscheinen des Artikels im Nieuwe Rotterdamsche Courant vom 27. März d.J. betreffend das Projekt eines Kaliumschlagplatzes in Rotterdam hat eine grosse Presse-campagne in Belgien eingesetzt. Daneben verhandelte der Antwerpener Bürgermeister nicht nur mit dem französischen Gesandten in Brüssel, sondern ist auch persönlich nach Paris gefahren, um sowohl beim Handelsministerium wie bei der Société Commerciale des potasses d'Alsace (...) dafür zu wirken, dass die beabsichtigten Kali-verschiffungen nicht nach Rotterdam kommen, vielmehr den Hafen von Antwerpen als Monopol erhalten bleiben.”⁶²

F. van Cauwelaert, dans sa réplique à l'exposé de E. Roux, se fonda sur deux arguments. Il attira avant tout l'attention sur les conséquences politiques de la décision et il s'attarda sur les liens amicaux entre la France et la Belgique. Il évoqua ensuite les aspects économiques de l'affaire. Le bourgmestre rappela à la SCPA les contrats conclus cinq ans auparavant à peine. Il contesta le fait qu'il n'y avait pas de possibilités d'agrandissement de l'établissement à Anvers et il promit que la ville ferait les sacrifices nécessaires pour garder le trafic des potasses.

Pour conclure, E. Roux demanda si Anvers serait disposée à faire agrandir les entrepôts aux mêmes conditions que Rotterdam et si la ville assumerait le paiement d'une éventuelle indemnisation à Rotterdam pour cause de rupture de contrat. F. Van Cauwelaert accepta à la condition que Anvers puisse garder le quasi-monopole du transport par eau.

Pour F. Van Cauwelaert, le maintien du trafic des potasses constituait indubitablement un élément dans la concurrence effrénée entre Anvers et Rotterdam. Il se déclarait partisan d'une concurrence libre entre les deux ports, mais il estimait qu'une telle concurrence était impossible aussi longtemps qu'Anvers ne disposait pas d'une bonne liaison avec le Rhin:

^{60.} AMVC, FVC, Lettre de Rheinunion, Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, à M. Plouvier, Duisburg-Ruhrort, 25.03.1930.

^{61.} “Antwerpen en Rotterdam. De Fransche kalihandel”, *Het Laatste Nieuws*, 29.03.1930.

^{62.} AAA, Abteilung II Wirtschaft. Schifffahrtwesen 16. Belgien. Hafen von Antwerpen. Band 5. 01.25 - 06.30. Note de Jarzembowski, Deutsches Konsulat Rotterdam, au AA Berlin, Rotterdam, 04.04.1930.

“zoolang Holland ons verkeer moedwillig bleef leiden langs onveilige wateren en groote omwegen, zijn wij bereid tot alle opofferingen om onze positie te handhaven en meenen wij te mogen aanspraak maken op den steun van Frankrijk.”⁶³

Les autres personnes présentes à la réunion répétèrent également les arguments déjà connus et F. Van Cauwelaert tâchait de les réfuter. Il lui sembla néanmoins que les administrateurs avaient pris une décision définitive. Seul E. Roux semblait vouloir encore réfléchir. Le bourgmestre profita de ses hésitations pour l'inviter à venir examiner personnellement à Anvers les conditions et les possibilités d'un agrandissement de l'établissement de la SCPA, et démontrer ainsi que l'accord proposé avec Rotterdam serait défavorable à la SCPA.⁶⁴ Le secrétaire général du ministère français des Affaires étrangères, Ph. Berthelot, soutenait cette proposition d'un examen sur place.⁶⁵

Le 29 mars, à son tour, le président de la Chambre de Commerce d'Anvers, E. Castelein, envoya un télégramme au Premier Ministre Henri Jaspar⁶⁶, dans lequel il s'indignait du projet de la SCPA. Il était convaincu que la Société agissait avec l'approbation ou même sur les indications du gouvernement de la République. Le gouvernement belge devrait dès lors entreprendre des démarches diplomatiques à Paris pour empêcher la conclusion d'un contrat avec Rotterdam.⁶⁷ Le même jour, F. Van Cauwelaert fut reçu par H. Jaspar. Le lendemain, le Premier Ministre eut un entretien avec l'ambassadeur de France, le comte de Peretti de la Rocca. Il est probable que le projet de la SCPA y fut évoqué.⁶⁸

Au conseil des ministres du 30 mars, le problème fut également mis sur le tapis. Le gouvernement belge était fort mécontent de l'attitude des Français, mais il n'espérait plus que l'accord puisse encore être annulé.⁶⁹ Le bourgmestre anversois F. Van Cauwelaert se montra au contraire optimiste dans un discours tenu à l'occasion de la réunion du 1er avril 1930 du comité central de la Chambre de Commerce d'Anvers:

⁶³. AMVC, FVC. Note de F. Van Cauwelaert, Paris, 27.03.1930.

⁶⁴. AMVC, FVC. Télégramme de F. Van Cauwelaert, à E. Roux, Président de la Société Potasses Alsace, s.l., 29.03.1930.

⁶⁵. AMVC, FVC. Télégramme de E. de Gaiffier d'Hestroy, Ambassadeur de Belgique à Paris, à M. le Ministre des Affaires étrangères à Bruxelles, s.l., 29.03.1930.

⁶⁶. Jaspar (Henri), 1870-1939. Homme politique belge libéral, représentant 1919-1939, plusieurs fois ministre, notamment Premier Ministre 1926-1931.

⁶⁷. AMVC, FVC. Télégramme de E. Castelein, Président Chambre de Commerce, à H. Jaspar, Premier Ministre, s.l., 29.03.1930.

⁶⁸. "L'Ambassadeur de France chez M. Jaspar", *Le Soir*, 30.03.1930; "De 'Fransche Vrienden' mogen het verduren. Heel de Antwerpsche Pers op het oorlogspad", *De Morgenpost*, 29.03.1930.

⁶⁹. "De kwestie voor den Kabinetsraad", *Het Handelsblad*, 31.03.1930.

“On ne s’y méprendra pas si cet incident se termine, comme je l’espère, dans des conditions n’impliquant aucune humiliation pour Anvers. L’effort unanime qui a été fait par nous, par vous, par la presse et par le gouvernement a eu une répercussion salutaire. Je ne puis en dire plus, mais j’ai le sentiment que nous n’avons pas perdu la bataille. Demain sans doute nous en saurons davantage.”⁷⁰

En effet, le 1er avril, suite aux interventions du Premier Ministre H. Jaspar et de l’ambassadeur de Peretti de la Rocca, et après l’invitation lancée par F. Van Cauwelaert, des pourparlers commencèrent entre le bourgmestre d’Anvers et E. Roux entouré de ses adjoints. Un accord oral sur les principes d’un nouvel arrangement fut rapidement conclu. C’est ce que F. Van Cauwelaert put télégraphier, le jour même, à l’ambassadeur de la République.⁷¹ Anvers ferait des efforts supplémentaires pour faciliter l’agrandissement des possibilités d’entreposage. Toujours le jour même, la SCPA envoya une lettre à l’administration communale de Rotterdam pour annuler l’accord du 14 décembre 1929.⁷²

C’est avec une joie non dissimulée que la presse anversoise inséra la nouvelle dans ses colonnes. Ainsi, le 2 avril, le *Lloyd Anversois* note:

“La Société des Potasses d’Alsace a renoncé à son projet de convention avec le port de Rotterdam. Anvers gardera donc son monopole moyennant certains avantages et agrandissements des installations existantes.

Il y a lieu de féliciter MM. Jaspar, premier ministre, Van Cauwelaert, bourgmestre d’Anvers et E. Castelein, président de la Chambre de Commerce, dont les efforts ont été couronnés d’un plein succès.”⁷³

⁷⁰. *Annuaire de la Chambre de Commerce d’Anvers. 1930*, Anvers, 1931, p. 103; “De potassiumkwestie. In het Middenkomiteit der Antwerpsche Handelskamer. Ondubbelzinnige verklaringen van den heer Van Cauwelaert”, *De Morgenpost*, 02.04.1930.

⁷¹. AMVC, FVC. Télégramme de F. Van Cauwelaert, à M. l’Ambassadeur de France à Bruxelles, s.l., 01.04.1930.

⁷². CERARE, SCPA, 14 A 136. Télégramme de M. Legrois, à M. Le Cornec, s.l., s.d.; CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d’Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 17 Avril 1930.

⁷³. “Een verheugend feit voor Antwerpen: een nieuw akkoord met Antwerpen, niet met Rotterdam”, *De Morgenpost*, 02.04.1930; “De kalikwestie. De pogingen van den heer Van Cauwelaert met welslagen bekroond”, *De Morgenpost*, 03.04.1930; “La Question des potasses d’Alsace”, *Lloyd Anversois*, 02.04.1930.

4. LA CONFUSION CHEZ TOUTES LES PARTIES

Il était à prévoir que le nouvel accord entre Anvers et la SCPA ne serait pas accepté avec enthousiasme à Rotterdam. Le *Nieuwe Rotterdamsche Courant* demandait à la SCPA pourquoi elle était revenue sur sa décision. La Société jugeait les Hollandais responsables. Du côté de Rotterdam on relevait qu'il était impossible de signer l'accord du 14 décembre 1929 sans l'autorisation du conseil municipal et qu'il avait été convenu que cela se ferait en moins de trois mois. C'est le 15 mars, alors que l'approbation pour une signature n'avait pas encore été obtenue que la SCPA avait repris sa liberté, sous la pression du gouvernement français, qui était le propriétaire des trois quarts des potasses négociées. Du côté de Rotterdam, si l'accord était ratifié avant le 15 mars, le gouvernement de la République, comme l'estimait la SCPA, ne pouvait plus empêcher l'accord.⁷⁴

Il va de soi que Rotterdam ne se rendait pas au point de vue de la SCPA. La ville contestait le fait que l'accord aurait dû être ratifié avant le 15 mars. Elle s'en rapportait à la signature du directeur général Le Cornec, qui se trouvait alors aux Etats-Unis.⁷⁵ En tout état de cause, la SCPA avait proposé la date du 15 mars dans la lettre qu'elle avait envoyée, le 14 décembre 1929, au bourgmestre P. Droogleever Fortuyn.

Du reste, Rotterdam traitait l'affaire comme si un nouvel accord avec Anvers n'avait pas été conclu. Le 3 avril 1930, le conseil communal de Rotterdam approuva en effet l'accord avec la SCPA par trente voix contre dix. Le vote provoqua même une scission dans la majorité à cause des offres financières considérables que Rotterdam devrait s'imposer. On démentait formellement qu'à cause du terme échu des trois mois, la validité de l'accord serait nulle. La SCPA aurait fait savoir qu'elle avait appris avec satisfaction que l'accord serait mis à l'ordre du jour de la réunion du conseil communal du 3 avril. Il n'y avait dès lors aucun doute sur le fait que la SCPA reconnaissait toujours l'accord.⁷⁶ Le bourgmestre de Rotterdam ignorait complètement l'arrangement de la SCPA avec Anvers et il estimait que la Société était toujours soumise à l'accord avec le port mosan. C'est ce que le bourgmestre mentionnait dans sa lettre du 4 avril à la SCPA. Le jour même, le directeur du NSS, H. Legrois, un

⁷⁴. "De kwestie der Kali-opslagplaatsen; de Société des potasses legt uit waarom zij Rotterdam laat zakken", *Het Handelsblad*, 04.04.1930.

⁷⁵. "De kalikwestie. De pogingen van den heer Van Cauwelaert met welslagen bekroond", *De Morgenpost*, 03.4.1930. Le journal renvoyait à des déclarations des autorités rotterdamoises dans *De Telegraaf* du 2 avril.

⁷⁶. "Uit den Gemeenteraad", *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 4.04.1930.

peu ennuyé, communiqua ce message à F. Van Cauwelaert.⁷⁷ La confusion en arriva à son comble quand, ce même 4 avril, le bourgmestre d'Anvers reçut un coup de téléphone du consul général de France à Anvers, M. Tondeur-Scheffer, qui venait d'arriver de Paris. Assez décontenancé, il assura à F. Van Cauwelaert que le gouvernement français n'était pas du tout au courant de ce qui avait été convenu entre la SCPA et Anvers. Il souhaitait savoir, personnellement et de la bouche même du bourgmestre, si la ville d'Anvers était disposée à intervenir si la SCPA était contrainte de verser un dédommagement à la ville de Rotterdam. F. Van Cauwelaert ne voyait pas clairement comment Anvers pourrait faire une telle chose, mais il espérait trouver un accord avec la SCPA, sans que la société n'ait à subir des pertes du fait de son choix pour Anvers.⁷⁸

Le 5 mars, H. Legrois partit pour Paris et il confirma la situation téléphonique au bourgmestre d'Anvers: Rotterdam persistait dans l'accord du 14 décembre 1929, tandis que la SCPA était d'avis contraire. Dans une note au baron Paul van Zuylen⁷⁹, collaborateur au ministère des Affaires étrangères, F. Van Cauwelaert se disait convaincu que la SCPA désirait effectivement accorder le monopole de son trafic par le Rhin à Anvers et il espérait qu'une base d'accord définitive puisse être obtenue sans craindre de nouvelles hésitations.⁸⁰

Il semblait qu'aucune des parties ne se félicitait de la situation telle qu'elle était en réalité. A Anvers, on se rendait compte qu'on devrait offrir d'importantes concessions pour garder le trafic. Le journaliste et député nationaliste flamand Herman Vos⁸¹ exprimait son pessimisme dans le journal *De Schelde*:

"Zooals de toestand nu is, blijven er twee mogelijkheden. Ofwel wordt het contract met Rotterdam, na wat gerechtelijk naspel, toch ingetrokken.

Wat levert het incident voor Antwerpen dan op? Een verzekering van den aangroei van de kalitrafiek voorzeker, maar op waarschijnlijk meer bezwarende contractuele voorwaarden dan de vroegere.

Men spreekt inderdaad van een aanvullende overeenkomst met het Antwerpsch stadsbestuur en, wie tusschen de regels door kan lezen, zal begrepen hebben, dat de

⁷⁷. CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre des Bourgmestre et Echevins de Rotterdam, à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, Rotterdam, 04.04.1930; AMVC, FVC. Note à M. le bourgmestre, s.l., 04.04.1930.

⁷⁸. AMVC, FVC. Note de F. Van Cauwelaert, s.l., 04.04.1930.

⁷⁹. Van Zuylen (Paul, baron), ° 1882. Diplomate belge, depuis 1920 au service administratif du ministère des Affaires étrangères, directeur général de la Politique 1935-1946.

⁸⁰. AMVC, FVC. Note de F. Van Cauwelaert, à M. le Baron van Zuylen, Anvers, 05.04.1930.

⁸¹. Vos (Herman), 1889-1952. Homme politique belge nationaliste flamand et socialiste, représentant 1925-1952 et ministre.

stad wellicht onder het Caudynsche juk van de hoogere eischen der Maatschappij zal moeten doorgaan. (...)

In de tweede mogelijke veronderstelling blijft het contract met Rotterdam ten deele wellicht gehandhaafd: een kontingenteering van den kali-uitvoer over de twee havens. (...)

De verliezende partij is dan *over de heele lijn*: Antwerpen."⁸²

En outre, évoquant les lourds sacrifices financiers du nouveau contrat, *La Métropole* ne se montrait pas totalement satisfaite du maintien du trafic:

"En effet, si l'issue du différend est satisfaisante au point de vue du prestige de notre port, ce n'est qu'au prix de certains sacrifices. Déjà, quand on organisa le trafic des potasses via Anvers, notre administration communale avait accordé des avantages non négligeables en faveur de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Celle-ci, faisant appel à l'esprit de concurrence de Rotterdam, réussit à obtenir de ce port des conditions plus favorables encore dont la valeur commerciale a été très discutée au conseil communal de Rotterdam, même par les membres qui ont voté le projet de convention. Or, ce sont ces conditions qui vont maintenant servir de base à la négociation du nouvel accord avec l'administration communale d'Anvers."⁸³

Craignant que l'accord ne leur échappe définitivement, les Néerlandais mirent les bouchées doubles pour renverser la situation à leur profit. Les Etats députés de la province de Hollande méridionale, à leur tour, approuvèrent l'accord entre la SCPA et la ville de Rotterdam quelques jours après le conseil communal.⁸⁴ Le ministre français à La Haye, Frédéric Kammerer, fut convoqué par le ministre des Affaires étrangères Frans Beelaerts van Blokland pour fournir des explications sur l'état de la question.⁸⁵ Il promettait néanmoins, à Charles Maskens⁸⁶, le ministre de Belgique à La Haye, qu'il ne permettrait pas que le gouvernement de la Reine lui fit la leçon. Comme F. Kammerer le lui communiqua, la France n'avait pas encore oublié l'attitude des Pays-Bas

⁸² H.V., "Het Kalicontract. Fransche dubbelhartigheid en Belgisch zelfbedrog", *De Schelde*, 05.04.1930.

⁸³ "L'entente économique hollando-belge. La rivalité Anvers-Rotterdam constitue-t-elle un obstacle infranchissable?", *La Métropole*, 08.04.1930.

⁸⁴ CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de M. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Kuhn, Directeur de la SCPA, Antwerp, 09.04.1930.

⁸⁵ Kammerer (Frédéric Albert), 1875-1951. Diplomate français, ministre plénipotentiaire à La Haye 1928-1931; Beelaerts van Blokland (Frans), 1872-1956. Homme politique néerlandais, ministre des Affaires étrangères 1927-1933.

⁸⁶ Maskens (Charles), 1880-1937. Diplomate belge, ministre à La Haye 1927-1937.

dans l'affaire des documents d'Utrecht.⁸⁷ Le ministre français se faisait néanmoins des soucis à propos de cette affaire: les Pays-Bas ne tenteraient-ils pas d'arrêter le transport des potasses d'Alsace par le Rhin et les eaux intermédiaires? Il était d'avis qu'à maints égards, il serait plus satisfaisant de régler la question d'une manière amicale.⁸⁸ F. Beelaerts van Blokland avertissait en tout cas le ministre français que la rupture du contrat porterait préjudice aux relations entre la France et les Pays-Bas.⁸⁹

A la SCPA, on n'était pas vraiment mécontent du cours pris par les événements. Certains tâchaient d'en tirer le meilleur. Le directeur du NSS, H. Legrois voyait les choses de la façon suivante:

"Si l'on fait abstraction du préjudice que subit en Hollande le bon renom de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, il est certain qu'actuellement notre position est excellente, puisque nous avons d'une part l'accord du Conseil Communal de Rotterdam, et d'autre part la promesse, verbale, il est vrai, du Bourgmestre d'Anvers d'accepter les mêmes conditions."⁹⁰

Mais en France aussi des difficultés surgissaient, notamment entre le directoire de la SCPA et un membre du gouvernement, le sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics, M. Falcoz. Au cours de la première semaine d'avril, ce dernier eut un entretien avec E. Roux. Quelques jours plus tard, à l'occasion d'une visite de M. Falcoz à Mulhouse, la presse française et néerlandaise annoncèrent qu'il était partisan de nouveaux contacts avec Rotterdam, sans tenir compte de la concurrence entre les deux ports concernés.⁹¹ Au ministère des Travaux publics, d'autres personnes espéraient que l'affaire débouche sur un procès, qui confirmerait l'accord avec Rotterdam. La SCPA serait alors obligée de s'en tenir au contrat avec le port néerlandais.⁹² Nous verrons que le ministère des Travaux publics n'était pas sur la même longueur d'onde que d'autres leaders français.

⁸⁷. Les documents d'Utrecht étaient des documents falsifiés concernant des accords militaires secrets et des pourparlers entre la France et la Belgique. Les Pays-Bas étaient convaincus de l'authenticité de ces documents et ils réagirent violemment. Il apparut que c'était un coup monté destiné à tromper les services secrets allemands. En mêlant à l'affaire l'homme politique nationaliste flamand Ward Hermans, on essayait d'atteindre le nationalisme flamand.

⁸⁸. AMVC, FVC. Note de Ch. Maskens, Ministre de la Belgique à La Haye, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, La Haye, 09.04.1930.

⁸⁹. AMVC, FVC. Lettre de E. de Gaiffier d'Hestroy, Ambassadeur de Belgique, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Paris, 14.04.1930.

⁹⁰. CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Kuhn, Directeur de la SCPA, Anvers, 07.04.1930.

⁹¹. "Nog over de kali-kwestie. In de 'SCPA' te Mülhausen", *De Morgenpost*, 10.04.1930; "De kali-verschepingen", *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 12.04.1930.

⁹². CERARE, SCPA, 14 A 136. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Kuhn, Directeur de la SCPA, Anvers, 07.04.1930.

L'intervention du sous-secrétaire d'Etat M. Falcoz avait-elle eu de l'effet sur l'attitude de la SCPA? Dans une interview parue dans le journal néerlandais *De Telegraaf*, M. Douffiagues, membre du conseil de surveillance de la SCPA, remettait en tout cas en avant les arguments que l'entreprise avait déjà avancés pour justifier son choix pour Rotterdam. Des choses et d'autres causaient de l'agitation et suscitaient des réfutations dans la presse anversoise.⁹³

Afin de régler la question au profit du port d'Anvers, le jeudi 10 avril, le bourgmestre F. Van Cauwelaert partit pour Paris afin de négocier avec les autorités françaises.⁹⁴ Le samedi 12, il eut un entretien avec le conseil de surveillance de la SCPA. Il est probable que le bourgmestre n'ait pas pu obtenir des engagements définitifs. Cette conclusion s'impose en effet à la lecture d'une lettre du 14 avril de l'ambassadeur de Belgique à Paris E. de Gaiffier d'Hestroy, au ministre des Affaires étrangères P. Hymans. Au contraire, la SCPA aurait maintenu son point de vue, affirmant que la création de possibilités d'entrepôt à Rotterdam était une nécessité commerciale. *De Telegraaf* avait en outre appris, à propos de la visite de F. Van Cauwelaert, que la SCPA renvoyait à une date ultérieure une décision définitive; elle attendait le retour des Etats-Unis du directeur général de l'entreprise, M. Le Cornec.⁹⁵

Après en avoir délibéré avec le Premier Ministre H. Jaspar, E. de Gaiffier d'Hestroy rendit une visite au secrétaire général Ph. Berthelot. Il s'y plaignit de l'attitude de la SCPA et il condamna les paroles de M. Douffiagues qui étaient totalement en contradiction avec les promesses du comte de Peretti de la Rocca. Le Premier Ministre H. Jaspar avait déjà informé le parlement de l'arrangement. Il était dès lors hors de question que l'on puisse revenir sur cet accord. Ph. Berthelot partageait le point de vue belge et il chargea Paul Bargeton⁹⁶, sous-directeur pour l'Europe au ministère des Affaires étrangères, de convoquer E. Roux afin de lui faire savoir qu'il ne pouvait pas revenir sur ses promesses au bourgmestre d'Anvers. Par cette prise de position, le secrétaire général était diamétralement opposé aux déclarations de M. Falcoz, et donc au point de vue du ministère des Travaux publics. Il avançait d'ailleurs une hypothèse pour expliquer l'attitude de la SCPA. Pour l'entreprise, il s'agissait de réagir à l'humiliation d'être contrainte de renoncer au contrat,

⁹³. "De Kali-kwestie. Verkeerde voorstellingen van een Directeur", *De Morgenpost*, 12.04.1930; AMVC, FVC. Lettre de E. de Gaiffier d'Hestroy, Ambassadeur de Belgique, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Paris, 14.04.1930.

⁹⁴. "De Burgemeester naar Parijs", *De Morgenpost*, 12.04.1930.

⁹⁵. AMVC, FVC. Lettre de E. de Gaiffier d'Hestroy, Ambassadeur de Belgique, à P. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères, Paris, 14.04.1930; AMVC, FVC. Lettre de E. Roux, Président du Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, à M. le Bourgmestre, Paris, 15.05.1930; "De Kali-kwestie", *De Morgenpost*, 16.04.1930.

⁹⁶. Bargeton (Paul Pierre Louis), °1882. Diplomate français, directeur des Affaires politiques et commerciales au ministère des Affaires étrangères 1933-1937.

dont elle avait elle-même pris l'initiative. En outre, elle craignait de devoir dédommager le port de Rotterdam. L'attitude de la SCPA avait en tout cas mis la France dans de beaux draps face à Bruxelles et La Haye. De cet entretien avec Ph. Berthelot, l'ambassadeur belge conclut que les perspectives étaient prometteuses, si les Belges ne cédaient pas.⁹⁷

La SCPA évoqua la question à la réunion du conseil de surveillance du 17 avril. L'assemblée affirma qu'elle ne pouvait rien faire d'autre qu'attendre les propositions d'Anvers. Le directeur général Le Cornec maintint qu'il serait nécessaire, quel que soit le résultat des contacts avec Anvers, de disposer à Rotterdam également d'installations pour le traitement et l'entreposage de potasses. Du fait de la différence de tonnage des allèges dont disposaient les deux ports, les frais de transport entre Strasbourg et Anvers montaient considérablement par rapport à ceux entre Strasbourg et Rotterdam. Il ajouta qu'Anvers était fréquentée surtout par les lignes régulières alors que Rotterdam recevait plutôt la navigation irrégulière. Les conditions de vente des potasses les obligeaient de se tourner tantôt vers l'un, tantôt vers l'autre. On pouvait éviter des problèmes liés aux grèves ou aux exigences des sociétés d'armateurs en disposant de deux ports. Enfin, les deux ports couvraient leur propre hinterland qui seraient mieux desservis en utilisant séparément les deux ports.⁹⁸ De cette réunion, il ressortait clairement qu'Anvers n'avait pas encore partie gagnée et que la direction de la SCPA préférerait la division du trafic. La Compagnie de Navigation de Strasbourg prenait fait et cause pour M. Le Cornec et son analyse dans un rapport que ce dernier fournit, une semaine plus tard, à M. Douffiagues, le secrétaire général du conseil de surveillance de la SCPA, en demandant de le transmettre à E. Roux.⁹⁹

Dans la seconde partie du mois d'avril, l'atmosphère sembla s'apaiser quelque peu. La presse prêta moins attention au problème. A Anvers, certains considérèrent l'affaire comme probablement décidée et n'attendaient plus que la concrétisation des promesses réciproques. Le *Lloyd Anversois* se faisait néanmoins du souci. Le journal constatait le calme plat tout en ne semblant pas au courant du retour des Etats-Unis du directeur général Le Cornec, plus d'une semaine auparavant. Il restait cependant optimiste:

"Le succès obtenu il y a quelques semaines subsiste toujours. Rien n'est venu l'amoindrir. Tout ce qui reste à faire c'est de mettre sur papier, d'exprimer de façon concrète

⁹⁷. AMVC, FVC. Lettre de E. de Gaiffier d'Hestroy, Ambassadeur de Belgique, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Paris, 14.04.1930.

⁹⁸. CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 17 avril 1930.

⁹⁹. CERARE, SCPA, 14 A 94. Lettre du Directeur Général, à M. Douffiagues, Secrétaire Général du Conseil de Surveillance de la SCPA, s.l., 25.04.1930.

les accords de principe qui sont intervenus entre la ville d'Anvers et la SCPA, les deux parties appuyées par leurs gouvernements respectifs. Il s'agit d'une grosse affaire, rendue extrêmement délicate par les intérêts politiques qu'elle peut mettre en jeu, une affaire qui ne se traite donc pas en un tour de main."¹⁰⁰

L'annonce, le 25 avril, par *Het Handelsblad* et *De Morgenpost*, du fait que la SCPA examinait les possibilités d'une exportation plus importante par les ports français, ne fut guère en mesure de troubler les sentiments d'amour-propre et de triomphe. Ces ports étaient en effet très chers et ne disposaient que d'une capacité très limitée.¹⁰¹

Aussi, au conseil communal du lundi 28 avril, la première réunion de la municipalité durant laquelle la problématique était abordée, on ne traita pas la question plus à fond. Le conseiller J. Somers agita l'épouvantail durant la discussion du budget communal pour 1930. Le bourgmestre F. Van Cauwelaert, assisté par le conseiller libéral Paul Baelde¹⁰², pria au conseil de ne plus aborder cette affaire pour l'instant. Il indiqua que depuis le retour de l'étranger du directeur général de la SCPA, le moment était venu de rouvrir les négociations. Sur ce J. Somers baissa le ton.¹⁰³

Derrière ce calme relatif se cachait cependant une intense activité, révélant le désaccord entre les diverses autorités et administrations. H. Legrois aurait informé le consul général français M. Tondeur-Scheffer du fait que la SCPA irait en tout état de cause à Rotterdam. M. Le Cornec confirma au directeur du NSS que c'était effectivement le cas. Mais le consul général aurait rédigé un rapport mentionnant ces conversations pour le ministère des Affaires étrangères français. Le ministère, de son côté, voulait absolument éviter une confrontation avec la Belgique. Une vive polémique éclata et le quai d'Orsay exigea la démission de H. Legrois, rien de moins. M. Le Cornec n'y songeait nullement mais il avertit le directeur du NSS sur un ton paternaliste:

"... toutes les vérités ne sont pas bonnes à dire ... C'est une nouvelle chose que vous avez à apprendre, si vous ne voulez pas vous créer des difficultés. ... je vous prie de faire attention."¹⁰⁴

¹⁰⁰ "Questions actuelles. Le nouveau contrat avec la Société Commerciale des Potasses d'Alsace", *Lloyd Anversois*, 24.04.1930.

¹⁰¹ "De Kali-kwestie", *De Morgenpost*, 25.04.1930; "De Potaschzaak is nog niet afgedaan", *Het Handelsblad*, 25.04.1930; "Nog de Potasch-kwestie", *Het Handelsblad*, 25.04.1930.

¹⁰² Baelde (Paul), 1878-1953. Homme politique belge libéral, conseiller communal à Anvers 1911-1938, échevin 1918-1921 et échevin du Port 1933-1938, représentant 1928-1936.

¹⁰³ *Stad Antwerpen. Gemeentebblad*, 1930, 7, pp. 547-549. Séance du conseil communal du 28.04.1930.

¹⁰⁴ CERARE, SCPA, 14 A 94. Lettre du Directeur Général, à M. Legrois, Northern Shipping Service, s.l., 25.04.1930.

Aussi est-il remarquable que E. Roux, lors de la réunion du conseil de surveillance du 22 mai, put communiquer la teneur d'une lettre de M. Falcoz

*"faisant connaître l'attitude prise par le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Affaires Etrangères à ce sujet, attitude qui concorde avec la manière de voir de la Société commerciale, exposée au Conseil dans sa séance du 17 avril".*¹⁰⁵

Jusqu'alors les points de vue des deux ministères différaient. M. Falcoz avait-il minimisé le désaccord? Avait-il infléchi le différend dans le sens de sa propre conviction? Ou quelqu'un du ministère des Affaires étrangères avait-il enfin tourné casaque? Un accord existait cependant sur le fait que l'on devait attendre les propositions d'Anvers.

5. DE NOUVELLES NÉGOCIATIONS

Après le retour des Etats-Unis de M. Le Cornec, directeur général de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, une nouvelle série de négociations s'était ouverte. Le 13 mai 1930, F. Van Cauwelaert envoya une lettre à E. Roux, président du conseil d'administration de la SCPA:

*"J'ai l'honneur de vous confirmer à cette occasion mes déclarations antérieures que la ville d'Anvers est prête à reprendre pour son compte et dans des conditions équivalentes le contrat qui avait été négocié avec la ville de Rotterdam. Sur cette assurance, vous m'avez donné la promesse que le contrat avec Rotterdam serait immédiatement dénoncé, et je n'éprouve aucun doute à ce sujet. Mais il me paraît désirable, autant dans l'intérêt de votre Société que dans celui de la ville d'Anvers de ne pas tarder davantage avec les pourparlers, qui doivent fixer définitivement et d'une façon précise les conditions dans lesquelles nous pourrions entreprendre la construction et l'outillage des magasins complémentaires que réclame l'extension de vos exportations par mer, pour autant que celles-ci ne seraient pas réservées à des ports français."*¹⁰⁶

Le bourgmestre envoya une copie de cette lettre à M. Le Cornec. Dans une missive jointe, il insistait sur la reprise sans délais des négociations.¹⁰⁷ L'ambassa-

¹⁰⁵. CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 22 Mai 1930.

¹⁰⁶. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à E. Roux, Conseiller d'Etat, Président du Conseil d'Administration de la Soc. Comm. des Potasses d'Alsace, Anvers, 13.05.1930.

¹⁰⁷. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à M. Le Cornec, Directeur Général de la Société Comm. des Potasses d'Alsace, Anvers, 13.05.1930.

deur de la République, le comte de Peretti de la Rocca, reçut lui aussi une copie. F. Van Cauwelaert se montrait confiant dans l'assurance que le diplomate lui avait donnée à propos de la réussite de cette affaire. Il estimait cependant qu'il ne fallait pas perdre de temps. Des actes concrets devaient être posés.¹⁰⁸

F. Van Cauwelaert avait-il le pressentiment de sérieuses entraves? Est-ce la raison pour laquelle il avait communiqué à la SCPA, de sa propre initiative, les idées et les intentions de la ville d'Anvers? La réponse de E. Roux fit l'effet d'une douche froide aux partisans du port belge. Il passait un savon au bourgmestre d'Anvers et il affirmait que ses propos, tenus au cours de l'entretien qu'il avait eu avec le bourgmestre le 1er avril, étaient interprétés d'une manière tout à fait inexacte par la presse belge. En outre, F. Van Cauwelaert lui avait fait dire des choses concernant la résiliation de l'accord avec Rotterdam qu'il n'avait jamais dites. Il renvoyait également aux pourparlers que le bourgmestre avait eus à Paris le 12 avril: il n'y avait pas été question d'accorder un monopole à un quelconque port, une telle décision étant contraire aux exigences techniques et commerciales de l'industrie de la potasse. En conclusion, il affirmait, sur un ton plutôt arrogant:

"Cette mise au point étant faite, je vous serais très obligé si vous voulez bien me saisir, le plus tôt possible, de propositions concrètes tenant compte de la manière de voir de notre Société, que je viens de vous rappeler, et je tiens à ce sujet, à attirer votre attention sur le fait que l'existence d'installations dans des ports différents ne préjuge pas des quantités des exportations qui pourraient être dirigées vers l'une ou l'autre de ces installations, ces quantités dépendant à la fois des nécessités commerciales du moment et aussi des frais de toute sorte qu'elles peuvent entraîner."¹⁰⁹

Il semblait que, soudain, il n'y avait plus aucun accord, plus aucune promesse. Qu'est-ce qui empêchait d'ailleurs la SCPA d'adapter à son point de vue, en vertu d'une logique technique et commerciale, les promesses concernant les quantités de potasse à faire transiter par Anvers en vertu des accords de 1925 et de 1927?

La réaction de F. Van Cauwelaert ne se fit pas attendre longtemps. Dans une lettre du 23 mai 1930, il essaya à son tour d'amener E. Roux dans les cordes:

"La question que vous m'avez posée alors (notamment au 1er avril, note de l'auteur), je regrette de devoir y insister, n'a pas été telle que vous la formulez aujourd'hui.

¹⁰⁸. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à S.E.M. le Comte Peretti de la Rocca, Ambassadeur de France, Anvers, 13.05.1930.

¹⁰⁹. AMVC, FVC. Lettre de E. Roux, Président du Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, à M. le Bourgmestre, Paris, 15.05.1930.

Vous ne m'avez pas demandé si "dans le cas où la Société pourrait se libérer de ses engagements vis-à-vis de la ville de Rotterdam", la ville d'Anvers pourrait faire à cette société des conditions telles que dans l'ensemble ses dépenses par Anvers ne seraient pas plus onéreuses que celles par Rotterdam, mais vous m'avez [demandé] d'une façon catégorique et sans réserve, si la ville d'Anvers était prête à reprendre pour son compte le contrat que la Société avait conclu avec la ville de Rotterdam, en ajoutant que la réalisation de ce contrat dépendrait de la réponse affirmative ou négative. Sans hésitation aucune, je vous ai répondu qu'Anvers était prêt à vous faire des avantages égaux à ceux de Rotterdam, et que, si certaines adaptations de forme ou de détail apparaissaient nécessaires pour faire cadrer la convention avec les situations particulières de notre port, votre Société n'en subirait aucun détriment financier. Nous ne sommes pas entrés séance tenante dans les discussions de détail, mais mes assurances vous ont paru suffisantes pour me dire que le jour même vous mettriez fin au contrat avec Rotterdam."

Pour confirmer ce point de vue, le bourgmestre s'en référa aux collaborateurs respectifs, mais aussi à l'ambassadeur de France. Le jour même, ce dernier fut mis au courant de l'état de la question. Il conclut en affirmant que c'était précisément la résiliation du contrat avec Rotterdam qui était à la base des propositions qu'Anvers avait faites.¹¹⁰ Dans sa réponse, E. Roux ne revint plus sur la querelle. Il proposa une discussion avec F. Van Cauwelaert, les 5 ou 6 juin, au moment où il serait à Bruxelles, afin de parvenir à une solution qui satisferait les deux parties, la ville d'Anvers et la SCPA.¹¹¹

Apparemment, au cours de ces semaines, les milieux portuaires anversoïses se méfiaient de plus en plus de la France en général et de la SCPA en particulier. La lettre que le député libéral anversoïse Louis Joris¹¹² envoya au Premier Ministre H. Jaspar, le 3 juin, est particulièrement significative à cet égard. Il évoque une allocution du ministre de la République à La Haye, F. Kammerer, à l'occasion d'une fête franco-néerlandaise à Amsterdam. Le diplomate affirmait que dans le domaine commercial la France ferait mieux de se tourner vers les Pays-Bas. Le député rattacha ces paroles aux négociations sur le trafic des potasses et il en conclut qu'Anvers n'avait que très peu d'aide à attendre du côté français. Il se demandait si les Belges allaient se contenter d'attendre la fin de l'averse et encaisseraient l'insulte qu'on leur préparait.¹¹³

¹¹⁰. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à E. Roux, Conseiller d'Etat, Président du Conseil d'Administration de la Soc. Comm. des Potasses d'Alsace, Anvers, 23.05.1930.

¹¹¹. AMVC, FVC. Lettre de E. Roux, Président du Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, à M. le Bourgmestre, Paris, 26.05.1930.

¹¹². Joris (Auguste Joseph Louis), 1884-1962. Homme politique belge libéral, représentant 1926-1958.

¹¹³. AMVC, FVC. Lettre de L. Joris, à H. Jaspar, Premier Ministre, Anvers, 03.06.1930.

Le nouveau round de négociations était cette fois bien entamé. Pour accorder les violons du côté français, les responsables de la SCPA et du ministère français des Travaux publics se réunirent, le 4 juin, sous la présidence du Premier Ministre André Tardieu. Les 18 et 24 juin, de nouveaux pourparlers eurent lieu entre la SCPA et le bourgmestre F. Van Cauwelaert. Au cours de la première réunion, la SCPA énonça une série d'exigences. La Société proposa de maintenir les dispositions du contrat de 1925 pour les premières 500.000 tonnes par an qui transiteraient par Anvers. Pour le traitement de tout ce qui dépasserait ces 500.000 tonnes, Anvers devait offrir les conditions que la SCPA avait obtenues à Rotterdam. En outre, Anvers se verrait obligé d'établir un nouvel entrepôt d'une capacité de 60.000 tonnes.

Pendant le second entretien, le bourgmestre d'Anvers rejeta cette offre et formula des contre-propositions. La ville d'Anvers demanda que la SCPA traite annuellement au moins 650.000 tonnes sur base de l'ancien contrat. Pour les premières 400.000 tonnes dépassant ce chiffre, une répartition égale se ferait entre Anvers et Rotterdam. Les 150.000 qui suivraient iraient totalement à Anvers. Dès 1.200.000 tonnes une répartition égale serait à nouveau d'application. La SCPA trouva une telle solution inacceptable. On n'atteindrait jamais les quantités citées et, par conséquent, le monopole d'Anvers serait maintenu. La ville d'Anvers exigea en outre que l'entrepôt que la SCPA voulait faire construire soit au moins aussi grand que celui de Rotterdam. Dans l'avenir, chaque construction de bâtiments nouveaux ou chaque extension au profit de la SCPA dans un port du Rhin devrait entraîner une extension aussi importante des entrepôts à Anvers. La SCPA envisageait éventuellement d'accepter l'agrandissement égal de la capacité à Anvers et à Rotterdam – par exemple un nouvel entrepôt de 60.000 tonnes dans chaque port –, mais elle refusa de s'engager à maintenir le parallélisme pour l'avenir. Enfin, la SCPA estima que le calcul des frais du traitement à Anvers ne correspondait pas aux conditions que Rotterdam proposait. Le conseil demanda alors à M. Le Cornec de soumettre de nouvelles propositions à la ville d'Anvers, en concertation avec MM. Roux et Falcoz, tenant compte des objections de la Société.¹¹⁴

Par une lettre du 23 juillet 1930, F. Van Cauwelaert reçut ces propositions agréées par les ministères des Travaux publics et des Affaires étrangères. Elles ne s'écartaient guère des points de vue adoptés auparavant par la SCPA. E. Roux les présentait comme

¹¹⁴. AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à M. le Comte de Peretti de la Rocca, Ambassadeur de France, Anvers, 25.06.1930; CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 26 Juin 1930.

“les propositions définitives (...) qui constituent le maximum de garanties que puisse consentir la Société commerciale au port d’Anvers et auxquelles, pour ces motifs, nous aimons à croire que vous vous rallierez entièrement.”¹¹⁵

En d’autres termes, l’offre était à prendre ou à laisser et la ville d’Anvers l’avait bien compris:

“Ces propositions démontrent clairement que la Société des Potasses d’Alsace ne veut pas comprendre le point de vue de la ville d’Anvers.”

Anvers estimait que la SCPA devait tenir parole, mais la ville fit néanmoins une nouvelle contre-proposition: les deux ports recevraient une partie égale du trafic des potasses au-dessus du quota de 500.000 tonnes qu’Anvers traiterait en tout cas. Cette proposition devait être reprise dans le nouveau contrat avec Anvers.¹¹⁶

On peut affirmer que les points de vue des deux parties ne changèrent guère dans le courant des négociations. Pendant l’été 1930 on ne négocia plus. Anvers ne donna pas de réponse à la lettre du 23 juillet 1930.¹¹⁷ L’impasse semblait totale. Seule la presse s’attachait à remettre la question sur le tapis. Début août, les journaux néerlandais reprirent des extraits du *Berliner Börsenzeitung*, dans lesquels on faisait mention d’un accord entre la Belgique et la France à propos du trafic des potasses par Anvers. Ces allégations furent immédiatement démenties à Anvers, mais la presse néerlandaise saisit l’occasion pour reprendre une nouvelle fois la question en détails. Le *Voorwaarts* (13 août) comme *De Maasbode* (15 août) et le *Algemeen Handelsblad* (22 août) firent le point de la situation et commentèrent l’accord supposé. Dans quelques journaux allemands, on supposa que la SCPA opérerait définitivement pour Rotterdam, au détriment d’Anvers. Dans son édition du 4 septembre, le *Lloyd Anversois* considéra ces articles comme des ballons d’essai ne reposant sur rien. Le journal pensait néanmoins que la SCPA avait du mal à abandonner Rotterdam,

“malgré les insistance de son gouvernement”¹¹⁸

¹¹⁵. AMVC, FVC. Lettre de E. Roux, Président (...) de la SCPA, à M. le Bourgmestre, Paris, 23.07.193; CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d’Alsace. Procès-verbal de la séance tenue à Paris le Jeudi 24 Juillet 1930.

¹¹⁶. AMVC, FVC. Note sur “Les propositions formulées par la SCPA (...)”, s.l., s.d. (après 23.07.1930).

¹¹⁷. CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d’Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 25 Septembre 1930.

¹¹⁸. AMVC, FVC. Lettre de E. Lauwers, Consul Général de Belgique à Rotterdam, à P. Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Rotterdam, 06.10.1930; “De Kali-kwestie. De stand van

On espérait encore que les autorités françaises choisiraient Anvers et force-raient la SCPA à en faire autant. En octobre, le *Nieuwe Rotterdamsche Courant* annonça qu'un accord serait bientôt conclu stipulant que la SCPA pourrait établir et utiliser des entrepôts à Rotterdam. Ces derniers permettraient à la Société de répondre à la demande toujours croissante de potasse. Le journal anversoise *Le Matin* répondit promptement par une plaisanterie, mais dans le même article, le député L. Joris réaffirma que le trafic devait à tout prix rester à Anvers.¹¹⁹ Le 24 octobre, *La Métropole* fit écho à une interview de l'échevin rotterdamois M. De Zeeuw parue dans *De Telegraaf*. L'échevin continuait à espérer que la SCPA arriverait bientôt dans le port mosan mais, dans le même temps, il regrettait que depuis début avril la ville attendait en vain la visite d'un expert de la SCPA pour la conseiller dans l'établissement des entrepôts. *De Morgenpost* répercuta également cette prise de position.¹²⁰

En automne 1930, l'affaire redémarra, surtout parce que la SCPA commençait à perdre patience. Le 2 octobre, l'entreprise envoya un rappel à F. Van Cauwelaert pour obtenir une réponse à la lettre du 23 juillet. Le bourgmestre d'Anvers promit de répondre avant le 20 octobre, mais il ne tint pas parole. Le 17 octobre, il eut encore un entretien à Paris avec M. Douffiagues, mais cette rencontre n'a apparemment rien donné.¹²¹ Le 5 novembre, F. Van Cauwelaert envoya un télégramme à la SCPA pour proposer de nouveaux entretiens. E. Roux comme M. Le Cornec souhaitaient éviter de telles négociations si elles ne débouchaient pas, enfin, sur des résultats.¹²²

La crainte de la SCPA qu'il s'agisse d'un dialogue de sourds n'était pas dénuée de fondement. F. Van Cauwelaert ne répondit que le 6 novembre à la lettre du 23 juillet. Il commençait par constater que la SCPA ne faisait que répéter presque littéralement ses propositions antérieures. Il accusait l'entreprise de ne pas vouloir tenir ses promesses sur la répartition paritaire entre Anvers et Rotterdam. La ville espérait toujours un accord et F. Van Cauwelaert rappelait le télégramme qu'il avait envoyé la veille.¹²³

zaken", *Algemeen Handelsblad*, 22.08.1930; "L'affaire des potasses. A quand la solution définitive?", *Lloyd Anversoise*, 04.09.1930.

¹¹⁹ F. DENY, "Anvers, Rotterdam et la France. L'affaire des potasses revient sur le tapis", *Le Matin*, 17.10.1930.

¹²⁰ "Anvers, Rotterdam et les potasses d'Alsace. Rotterdam commence à s'inquiéter de l'absence de nouvelles de la société", *La Métropole*, 24.10.1930; "De potassiumzaak", *De Morgenpost*, 25.10.1930.

¹²¹ CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 23 Octobre 1930.

¹²² CERARE, SCPA, 14 A 92. Lettre du Directeur Général, à M. Douffiagues, Secrétaire Général du Conseil de Surveillance de la SCPA, s.l., 05.11.1930.

¹²³ AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à E. Roux, Anvers, 06.11.1930.

F. Van Cauwelaert et E. Roux eurent un premier contact le 10 octobre. Ce dernier répéta ses points de vue tels qu'ils étaient énumérés dans la lettre du 23 juillet. Il pouvait annoncer cependant qu'en établissant un nouvel entrepôt de 60.000 tonnes à Anvers, il était nécessaire de réduire la capacité des nouveaux hangars à Rotterdam de 120.000 à 60.000 tonnes. Lors de la réunion du conseil de surveillance, il sembla à E. Roux qu'Anvers ne s'opposait plus par principe à ces propositions, à quelques exceptions près. Il espérait une confirmation écrite rapide, après avoir envoyé au bourgmestre, le 13 novembre 1930, un courrier reprenant ces points.¹²⁴ Cette confirmation n'arriva pas; apparemment des problèmes subsistaient à Anvers. La SCPA espérait dès lors pouvoir reprendre les pourparlers en janvier 1931¹²⁵.

En tout cas, la SCPA désirait être protégée par le ministère français des Travaux publics dans toutes les démarches qu'elle entreprenait. E. Roux tenait au courant le ministère dans les lettres envoyées les 1er juillet, 1er septembre, 7 et 14 novembre. Les deux dernières étaient les plus importantes parce qu'il semblait alors que le dossier évoluait enfin.¹²⁶

La réponse de F. Van Cauwelaert n'arriva pas avant le 19 janvier 1931. On peut la considérer pour le moins comme évasive. Il s'excusait en affirmant qu'il avait cru qu'il avait été convenu d'attendre le développement de la crise, qui s'étendait sans cesse, avant de songer à présenter des projets détaillés. Mais il restait naturellement disposé à rouvrir les pourparlers dès que la SCPA le souhaiterait. La lettre n'allait pas plus loin...¹²⁷ Le bourgmestre désirait apparemment se ménager une porte de sortie avant d'engager de nouveaux pourparlers.

Le 25 février 1931, les deux parties se rencontrèrent une nouvelle fois à Paris. Les lettres des 23 juillet et 13 novembre 1930 servirent de base à la discussion. La SCPA porta cependant à 600.000 tonnes la quantité annuelle qui passerait par Anvers et à laquelle serait applicable le contrat de 1925. Les deux interlocuteurs parvinrent à un accord de principe, que la SCPA soumit au ministre des Travaux publics, Georges Pernot. Dans le même temps, les négociations purent reprendre avec Rotterdam afin d'arriver à adapter l'arran-

¹²⁴ AMVC, FVC. Lettre de E. Roux, Mines Domaniales de Potasse, à M. le Bourgmestre, Paris, 13.11.1930; CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 27 Novembre 1930.

¹²⁵ CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 18 Décembre 1930.

¹²⁶ CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre de E. Roux, Président du Conseil d'Administration des Mines Domaniales de Potasse, Président du Conseil de Surveillance de la SCPA, à M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Mines), Paris, 03.03.1931.

¹²⁷ AMVC, FVC. Lettre de F. Van Cauwelaert, à M. Roux, Président du Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, Anvers, 19.01.1931.

gement de décembre 1929.¹²⁸ C'est ce qui se passa au courant du mois de mars 1931. La base de ces pourparlers fut l'accord de principe intervenu peu de temps auparavant entre la SCPA et Anvers. Le contrat de décembre 1929 entre Rotterdam et la SCPA ne pouvait pas servir de point de départ puisque la Société considérait qu'il n'existait pas.¹²⁹ Dans le journal néerlandais *Voorwaarts*, le conseiller municipal Ratté rompit une lance en faveur d'une coopération des deux ports rivaux dans la question des potasses. Le journal anversois *Neptune* opina du bonnet, mais rien n'y fit car le fossé était décidément trop profond entre les deux ports.¹³⁰

L'accord conclu par la ville d'Anvers avec la SCPA stipulait que le contrat en vigueur, qui prévoyait un minimum de 300.000 tonnes, était revu à la hausse et que le minimum obligé était désormais porté à 600.000 tonnes. Dans le même temps Anvers pouvait établir un nouvel entrepôt de 60.000 tonnes, alors que Rotterdam en ferait de même. En outre, au-delà de 500.000 tonnes, Anvers payerait une somme pour compenser la différence des frais de transport entre Strasbourg et Rotterdam d'une part, et Strasbourg et Anvers d'autre part. Lors de la séance du conseil municipal du 9 mars 1931, F. Van Cauwelaert attira l'attention sur le fait qu'il n'y avait jamais eu de monopole en faveur d'Anvers; une partie de la marchandise, quoique limitée, était toujours passée par Rotterdam.

A Anvers, les avis sur ce nouvel accord étaient partagés. Ce fait apparut clairement lors de la séance du conseil municipal du 9 mars 1931. Les conseillers P. Baelde, F. Verrept et H. Picard interpellèrent le bourgmestre F. Van Cauwelaert sur l'accord. Ils s'appuyaient sur des articles de la presse belge et néerlandaise dans lesquels l'on parlait d'une perte pour Anvers, alors que Rotterdam faisait une bonne affaire. Le bourgmestre contesta ce fait et se défendit en disant que le contrat servait de manière exemplaire les intérêts du port d'Anvers. Il nia également qu'il existait un rapport avec la question, posée par les Pays-Bas, des surtaxes d'entrepôt, ou qu'un prix politique eût été payé à la France.¹³¹

¹²⁸. CERARE, SCPA, 14 A 17. Conseil de Surveillance de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Procès-Verbal de la séance tenue à Paris le jeudi 26 Février 1930; CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre de E. Roux, Président du Conseil d'Administration des Mines Domaniales de Potasse, Président du Conseil de Surveillance de la SCPA, à M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Mines), Paris, 03.03.1931.

¹²⁹. CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Le Cornec, Directeur Général de la SCPA, Anvers, 14.3.1931; CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre du Directeur Général, à M. Legrois, Northern Shipping Service, s.l., 17.03.1931; CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Le Cornec, Directeur Général de la SCPA, Anvers, 19.03.1931.

¹³⁰. "Encore l'affaire des potasses. Des observations judicieuses", *Neptune*, 18.03.1931.

¹³¹. *Stad Antwerpen. gemeentebld*, 1931, 4, pp. 309-321. Séance du Conseil Communal du

En fait, on peut constater que la SCPA sortait gagnante de la bataille. Rotterdam comme Anvers avaient dû tempérer leurs revendications. Le port scaldéen gardait une quantité garantie de 600.000 tonnes de potasse, mais il perdait le quasi-monopole. Au-delà de ces 600.000 tonnes, la SCPA pouvait choisir librement un port selon ses intérêts, port qui pouvait très bien être Rotterdam.

En attendant, la crise dans l'agriculture avait causé une diminution de la vente des potasses, provoquant un recul considérable du trafic, comme à Anvers. Dès lors, dans les deux ports on ne se dépêchait pas d'exécuter les plans. On espérait que la crise serait de courte durée. Cela ressort notamment d'un premier entretien que H. Legrois avait eu avec M. Kinart à propos de la construction des nouveaux entrepôts à Anvers.¹³² Mais des chiffres que nous avons cités ci-dessus il apparaît que la crise continuait et qu'on ne réussirait pas à atteindre, dans les années trente, les quantités des années précédentes. La gravité de la situation ressort également d'un *Rapport du Comité de Surveillance du remorquage gratuit Anvers-Dordrecht* de décembre 1932. Pendant les neuf premiers mois de cette année 1932, 166.139 tonnes de potasse de moins que pendant la même période de 1931 avaient quitté Strasbourg pour Anvers¹³³. En fait, il fallut attendre 1938 pour que l'on reparle de l'extension des entrepôts et il fut alors relevé que, dans les années précédentes, il avait été impossible d'utiliser pleinement la capacité déjà existante.¹³⁴

Les milieux portuaires de Rotterdam surent trouver une consolation dans la conclusion d'un accord, en juin 1932, entre le Deutsche Kali Syndikat et la S.A. Corn. Swartouw's Stuwadoors Maatschappij. Cet accord stipulait que cette société s'occuperait de l'entreposage et de l'exportation de potasse allemande par le port mosan. Jusqu'alors les potasses allemandes étaient surtout exportées par Brême et Hambourg.¹³⁵ Quant à l'exportation des potasses d'Alsace par Rotterdam, il n'en était plus question.¹³⁶

09.03.1931; M., "La question des potasses. 'Résultat satisfaisant' ou 'Pauvre succès'?", *Neptune*, 12.03.1931; F. DENY, "La bataille des potasses. Autour d'un monopole perdu par Anvers", *Le Matin*, 13.03.1931.

¹³² "Voldoening te Parijs over Kali-regeling", *De Telegraaf*, 16.03.1931; CERARE, SCPA, 14 A 137. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service, à M. Le Cornec, Directeur Général de la SCPA, Anvers, 28.03.1931.

¹³³ AMVC, FVC. Rapport du Comité de Surveillance du Remorquage gratuit Anvers-Dordrecht, dans une note de H. Béliard, Président, au Comité d'Etudes des relations fluviales Anvers-Strasbourg, s.l., 10.12.1932.

¹³⁴ CERARE, SCPA, 14 A 680. Lettre du Directeur Général, à M. Cussac, Directeur Général des Mines de Kali Ste. Thérèse, s.l., 18.07.1938.

¹³⁵ MAE, 2497 bis. Note de E. Lauwers, Consul Général de Belgique à Rotterdam, à P. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères, Rotterdam, 18.06.1932.

¹³⁶ ACA, MA 63343. Note du Directeur Général (A. Ourbak), à W. Vrints, Echevin du port d'Anvers, Paris, 05.04.1950.

6. DE NOUVELLES TENSIONS (1936-1939)

La bataille pour le maintien du trafic des potasses à Anvers n'était pas finie. La question fut une nouvelle fois évoquée lors des pourparlers pour un nouveau statut du Rhin, en 1936. Il s'agissait en fait de revoir l'Acte de Mannheim de 1868¹³⁷, notamment à cause des changements provoqués par le traité de Versailles. Sept pays étaient impliqués: l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Italie, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Belgique. La France était un chaud partisan d'un statut nouveau. L'Allemagne mais aussi les Pays-Bas s'y opposèrent radicalement. Les négociateurs néerlandais attirèrent l'attention sur les avantages dont jouissait le port d'Anvers à propos du régime extraordinaire de l'exonération des surtaxes d'entrepôt. En fait, grâce à cela, le port belge était traité sur un pied d'égalité avec les ports français, ce que les ports néerlandais considéraient comme une concurrence déloyale. Les Pays-Bas exigèrent donc la suppression de ce privilège ou son extension aux ports néerlandais. Les discussions sur cette question allèrent jusqu'à empêcher les négociateurs de la Reine de signer un accord provisoire, le 4 mai 1936.¹³⁸ En tant que partie prenante dans la question, la France proposa de jouer un rôle de médiateur entre la Belgique et les Pays-Bas.

Une mesure prise par les autorités belges en juin 1936 illustre parfaitement les relations entre les différents pays concernés. Normalement, un certificat d'origine devait être fourni pour les potasses venant d'Alsace au moment où ils entraient en Belgique. Le 22 juin 1936, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur acceptait l'abolition dudit certificat pour les potasses transportées par des bateaux belges, français ou suisses tout en ajoutant:

"Il a été convenu verbalement qu'aucun bateau allemand ou hollandais ne jouirait de ce régime de faveur".¹³⁹

Le 6 novembre 1936, une réunion eut lieu au quai d'Orsay. Des fonctionnaires français et belges y participaient: les deux membres belges de la Commission Centrale du Rhin (CCR), MM. Woestijn et De Ruelle, et, du côté français, M. de la Baume, chef du Service du Commerce du ministère des Affaires étrangères, et MM. Dreyfus et Basdevant, deux des quatre membres français de la

¹³⁷ L'Acte de Mannheim prévoit la liberté de navigation sur le Rhin (Wielenga, 1989, 254).

¹³⁸ AAA, Deutsche Gesandtschaft im Haag. Deutschland: Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Band 11a/2. 05.36-04.39. Aufzeichnung über das Ergebnis der Verhandlungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf der Frühjahrstagung 1936 (21. April bis 4. Mai). Note de Martius, Auswärtiges Amt, Berlin, 11.05.1936.

¹³⁹ MAE, 2498 bis. Note de la Direction Générale du Commerce Extérieur, Section: intérêts belges à l'étranger, à M. le directeur général Casteur, s.l., 22.06.1936.

CCR. Après un échange d'idées générales, on chercha une base de négociation avec les Néerlandais. Il était clair que les Belges désiraient vendre le privilège au prix fort. Ils insistèrent sur toutes sortes de compensations, tant du côté hollandais que du côté français. L'une d'entre elles était que les Français s'engageraient à consolider, jusqu'en 1957, les accords du trafic des potasses avec l'assurance que la SCPA ne conclurait plus aucun accord avec un port concurrent de nature à détourner le trafic.¹⁴⁰ L'origine de cette question était évidente: la France était fondée à détourner progressivement d'Anvers, dès 1937 et pour une période de dix ans, le trafic des potasses. En 1947, plus rien ne subsisterait. Il était dès lors logique qu'Anvers cherche des compensations dans l'obtention de l'exclusivité jusqu'en 1957.¹⁴¹ Au cours des négociations, cette exigence ne fut pas toujours défendue avec la même insistance.

Dans la même période, Dunkerque lança une campagne pour se protéger de la concurrence de Gand et d'Anvers. Au cours de l'automne, des actions furent lancées via les syndicats et la presse. Le 7 janvier 1937, le conseil général du Nord, le conseil d'arrondissement de Dunkerque et le conseil municipal de Coudekerque adressèrent une note au ministre français des Travaux publics reprenant un certain nombre d'exigences et notamment:

"la création d'une taxe spéciale sur les marchandises françaises, expédiées à destination d'un pays d'outre mer par la voie d'un pays tiers".

Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, fut désolé de ne pouvoir y répondre parce que les ministres des Finances, Vincent Auriol, et du Commerce, Charles Spinasse, et même le Premier Ministre Léon Blum s'y étaient opposés.¹⁴² Il était clair que le trafic des potasses par Anvers, entre autres, serait touché par une telle taxe, et que, par ce biais, Dunkerque avait l'intention de

¹⁴⁰ AGR, I 215 Marine, 6620. Note sur la Question de la Surtaxe d'Entrepôt, de De Ruelle, Bruxelles, 08.11.1936; AGR, I 215 Marine, 6620. Note sur les Conditions qui seraient soumises à la Belgique et aux Pays-Bas (...), s.l., s.d. (novembre 1936).

¹⁴¹ AGR, I 215 Marine, 6620. Note de E. Casteur sur un Entretien avec M. Woestijn, Directeur du Service de la Batellerie, le 26 novembre 1936, Bruxelles, 26.11.1936.

¹⁴² AGR, I 215 Marine, 6619. Copie d'une lettre de M. Bedouce, ministre des Travaux Publics de France, à M. le Préfet du Nord, Paris, 28.01.1937. Une copie de cette lettre fut envoyée à M. Broquaire, directeur du port de Dunkerque; Blum (Léon André), 1872-1950. Homme politique français socialiste, représentant 1919-1928 et 1929-1940, plusieurs fois Premier Ministre; Auriol (Jules Vincent), 1884-1966. Homme politique français socialiste, représentant 1919-1940 et 1945-1947, plusieurs fois ministre, notamment des Finances 1936-1937, Président de la République 1947-1954; Spinasse (Charles), *1893. Homme politique français, ministre de l'Economie nationale (Commerce) 1936-1937; Bedouce (Albert), 1896-1947. Homme politique français socialiste, maire de Toulouse 1906, représentant 1902-1919 et 1924-1940, ministre des Travaux publics 1936-1937.

détourner ce trafic. Les milieux portuaires anversois craignaient fortement une telle mesure, comme cela apparut pendant une réunion de la Commission du Mouvement du Port, le 2 mars 1937.¹⁴³ Au courant de l'année 1937, la pression de Dunkerque sur les autorités françaises s'intensifia encore.¹⁴⁴

La question du trafic des potasses fut remise une nouvelle fois sur le tapis lors d'une réunion de fonctionnaires belges et français à Bruxelles, le 4 février 1937. Cette rencontre avait pour but "l'examen des problèmes de la navigation et des surtaxes d'origine et d'entrepôt". M. de la Baume y résuma le point de vue français. En échange des concessions que la Belgique voulait faire en matière de surtaxes d'entrepôt, la France était disposée à garantir le trafic des potasses entre l'Alsace et Anvers. Les Français exigeaient cependant des concessions de la part des Belges également et ce en faveur des ports français, surtout de Dunkerque, qui, selon eux, perdait du terrain depuis la fin de la guerre.¹⁴⁵

L'impatience des Français à conclure un accord augmenta dans les mois suivants. De nouvelles propositions pour arriver à une répartition entre les ports français et belges de tout le trafic provenant et à destination de la France, se heurtaient à une résistance véhémente du port d'Anvers, notamment de l'échevin du Commerce et de la Navigation P. Baelde et du président de la Chambre de Commerce Cléomir Jussiant.¹⁴⁶ La bonne volonté, qui était apparue dans la déclaration française du 4 février 1937, avait été remplacée par une attitude protectionniste. Au lieu d'offrir des compensations, la France demandait en fait aux ports belges de nouvelles offres complémentaires. Cela apparut clairement lors de nouvelles négociations, les 28 et 29 juin 1937. La pression des ports français, notamment de Dunkerque, avait-elle atteint son but? Les négociateurs belges eurent en tout cas cette impression:

"Pour justifier ce revirement d'attitude, la délégation française a expliqué que, sans renoncer au règlement ultérieur de la question rhénane, il était urgent de rendre au

¹⁴³. AGR, I 215 Marine, 6637. Note du Bureau de Commerce et de Navigation sur la Commission du Mouvement du Port. Séance de mardi, 2 Mars 1937, à 11 heures, s.l., s.d.

¹⁴⁴. AGR, I 215 Marine, 6636. Rapport du Consulat de Belgique à Dunkerque, au ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur, sur la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Dunkerque pendant l'année 1937, s.l., s.d. (Dunkerque, février 1938).

¹⁴⁵. AGR, I 215 Marine, 6620. Note sur la Conférence franco-belge pour l'examen des problèmes de la navigation rhénane et des surtaxes d'origine et d'entrepôt (le 4 février 1937), s.l., s.d.; AGR, I 215 Marine, 6620. Note sur A la suite des discussions (...), Bruxelles, 04.02.1937.

¹⁴⁶. AGR, I 215 Marine, 6620. Note de E. Casteur pour le ministre sur l'Entretien avec M. Baelde, Echevin de la ville d'Anvers, et M. Jussiant, Président de la Chambre de Commerce d'Anvers, le 22 Juin 1937, s.l., 24.06.1937

port de Dunkerque le trafic important que les ports belges auraient enlevé à celui-ci en ces dernières années. On nous prévenait que si nous ne nous soumettions pas de bonne grâce à cet étranglement par persuasion, la France prendrait unilatéralement des mesures frappant la totalité du transit par nos ports, qu'on peut évaluer à 1.600.000 tonnes."

Les négociateurs belges repoussèrent radicalement les propositions françaises. Ce qui amena les Français à adapter quelque peu leur point de vue. C'est ainsi qu'ils promirent, parmi d'autres mesures, le maintien du trafic des potasses à Anvers jusqu'en 1957. Les nouvelles propositions étaient toujours inacceptables pour les Belges, Gand et Anvers restant sévèrement touchées. Une intervention du ministre des Affaires étrangères Paul-Henri Spaak s'avéra nécessaire pour éviter une rupture et amena l'obtention d'un délai pour une nouvelle série de pourparlers. En attendant, la Belgique étudierait de nouvelles propositions.¹⁴⁷

Durant l'été 1937, alors que l'on continuait à discuter du partage des quotas, des contingents et de mesures de compensation, les oppositions entre les ports, ainsi qu'entre les autorités français et belges s'aggravèrent. Le 17 septembre 1937, se rencontrèrent le négociateur belge E. Casteur et son homologue français M. de la Baume. L'offre de consolidation du trafic des potasses à Anvers, prévue dans les propositions du 4 février 1937, fut incorporée dans le train de mesures servant à compenser le trafic de 600.000 tonnes qui devait être abandonné par les ports d'Anvers et Gand en faveur de Dunkerque. Lors d'une nouvelle réunion, le 27 septembre 1937, les deux négociateurs évoquèrent les propositions et contre-propositions des deux pays. On décida de soumettre une série de mesures à l'approbation du gouvernement français, notamment une proposition de consolidation du trafic des potasses à Anvers pour une période de dix ans. Au même moment, E. Casteur soumettait les propositions aux délégations des ports anversois et gantois se trouvant à Paris.¹⁴⁸ Apparemment, les deux parties trouvèrent cette solution satisfaisante puisque le 2 octobre 1937 la Belgique et la France conclurent un accord sur le régime des surtaxes d'entrepôt et d'origine, stipulant notamment:

¹⁴⁷ AGR, I 215 Marine, 6637. Note sur les Négociations franco-belges du 28.06.1937, s.l., s.d.; AGR, I 215 Marine, 6637. Note sur le problème des surtaxes d'origine et d'entrepôt, en relation avec les revendications du Port de Dunkerque, s.l., s.d. (juillet 1937); Spaak (Paul Charles Henri), 1899-1972. Homme politique belge socialiste, représentant 1932-1957 et 1961-1966, plusieurs fois Ministre, notamment des Affaires étrangères 1936-1939 et Premier Ministre.

¹⁴⁸ AGR, I 215 Marine, 6635. Note de R. Coene, à M. le Ministre, sur les Négociations franco-belges concernant le régime des surtaxes d'entrepôt et d'origine, s.l., 28.09.1937.

“3°) suspension pour une période de 10 ans, à compter du 1er janvier 1938, de la clause de résiliation annuelle inscrite dans l’avenant à la convention passée entre la ville d’Anvers et la Société Commerciale des Potasses d’Alsace. Cette concession assure en fait l’exclusivité de ce trafic à notre métropole commerciale pour un terme de 10 ans.”¹⁴⁹

Le nouvel accord fut mal accueilli par les milieux portuaires de Rotterdam. Ils jugèrent inacceptable cette intervention des autorités françaises, notamment dans la question du trafic des potasses. Le gouvernement néerlandais comme le bourgmestre de Rotterdam furent poussés à plaider la cause du port de Rotterdam auprès des Français.¹⁵⁰ Mais tout cela ne put empêcher l’accord d’entrer en vigueur début 1938.

Les pourparlers entre les Pays-Bas, la France et la Belgique furent entamés durant l’été 1938. Le 30 juillet, l’ambassade de France à Bruxelles remit une “note verbale” au ministère des Affaires étrangères, reprenant un “schéma d’un accord à conclure entre les Pays-Bas, la Belgique et la France relatif à certaines questions concernant la navigation rhénane”. On y relevait l’accord du 2 octobre 1937, sans cependant faire explicitement mention des dispositions sur le trafic des potasses. Dans une critique sur cette note, probablement rédigée par M. Woestijn, ces dispositions furent néanmoins reprises.¹⁵¹ Au cours de ces négociations, elles continueront à apparaître en filigrane.

Ce n’est que le 3 avril 1939 que les trois pays réussirent à accorder leurs vions. Dans un accord confidentiel conclu le même jour entre les gouvernements belge et français, la suspension de la clause d’annulation de 1927 fut accordée pour une nouvelle période de dix ans, à compter du 1er janvier 1948. En outre, le gouvernement français assura que pendant cette période ne serait conclu aucun accord avec des ports concurrents de nature à dérouter vers un autre port le trafic des potasses transitant jusqu’alors par Anvers.¹⁵²

¹⁴⁹. AGR, I 215 Marine, 6635. Note de E. Casteur, à M. le Ministre sur les Négociations franco-belges concernant le régime des surtaxes d’entrepôt et d’origine, s.l., 05.10.1937.

¹⁵⁰. AGR, I 215 Marine, 6636. Note de E. Van de Pitte, Gérant le Consulat de Belgique à Rotterdam, à P.-H. Spaak, Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur sur Rotterdam et l’accord franco-belge relatif au partage du trafic maritime, Rotterdam, 08.10.1937; “De Rotterdamsche gemeentebegroting. Grepen uit de memorie van antwoord”, *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 25.11.1937.

¹⁵¹. AGR, I 215 Marine, 6625. Note verbale de l’Ambassade de France, Bruxelles, 30.07.1938; ARA, I 215 Marine, 6620. Note du Commissaire de Belgique à la CCR, Bruxelles, 08.08.1938. Cette note fut probablement rédigée par M. Woestijn car le document porte l’en-tête du “Service de la Batellerie”, dont M. Woestijn était directeur.

¹⁵². AGR, I 15 Marine, 7244. Lettre du Service des Ports, au Collège des Bourgmestre et Echevins de la ville d’Anvers, s.l., s.d. (14.04.1939).

Après la guerre, la SCPA contesta la valeur de cet accord. Le directeur général Alfred Ourbak estima qu'il n'avait pas été sanctionné par le ministère français des Travaux publics, et que la SCPA pourrait tout simplement passer outre.¹⁵³

7. DE NOUVELLES OBSTRUCTIONS DU COMMERCE

Au cours de la même période, d'autres événements eurent également une influence sur le trafic des potasses par Anvers. Les tensions grandissantes entre les grandes puissances amenèrent, le 27 septembre 1938, une mobilisation partielle (T. Luykx, 1977, 373). D'autres mesures entrèrent en vigueur, notamment dans le domaine économique. Le 28 septembre, un arrêté ministériel soumit l'exportation d'engrais à un permis préalable. L'exportation des potasses était donc directement concernée. A cause du remue-ménage de la mobilisation, le Northern Shipping Service fut incapable de déterminer d'où venait cet ordre. Le lendemain, la ville d'Anvers et le NSS réussirent à découvrir que c'était le ministère de la Défense qui avait pris cette décision. Le NSS s'adressa à l'ambassade de France à Bruxelles, mais en vain. Oscar Leemans, directeur des Services économiques de la ville d'Anvers, parvint à obtenir du ministère de la Défense que le trafic des potasses ne soit pas concerné. Mais le ministère des Affaires économiques demanda qu'on tienne compte des vœux du ministère de l'Agriculture. Le NSS proposa de réserver 5.000 tonnes dans les entrepôts pour le marché belge. Le 30 septembre, H. Legrois du NSS et O. Leemans reprirent leur tournée des cabinets. Ils défendirent, auprès du chef de cabinet du ministre des Affaires économiques Paul Heymans, la thèse selon laquelle la Belgique n'avait pas le droit de promulguer un embargo sur les produits qui étaient propriété de la France aussi longtemps qu'il n'y avait pas d'état de guerre entre les deux pays. Le chef de cabinet le reconnut, mais se retranchait derrière la situation extraordinaire. Ce ne fut qu'au cours de l'après-midi que le ministre des Affaires économiques débloqua l'exportation des potasses. H. Legrois comme l'échevin du Port P. Baels furent d'avis qu'une telle situation devrait être évitée à l'avenir.¹⁵⁴

¹⁵³. ACA, MA 63343. Note de M. Legrois, directeur général, Northern Shipping Service, à P.W. Segers, Echevin du Port, Anvers, 14.01.1949.

¹⁵⁴. CERARE, SCPA, 14 A 68. Lettre de H. Legrois, Administrateur-Directeur, Northern Shipping Service, à M. Le Cornec, directeur général de la SCPA, Anvers, 30.09.1938; Heymans (Paul Adolf Alfons), 1895-1960. ministre des Affaires économiques, des Classes Moyennes et de l'Agriculture 1938-1939.

Le 1er septembre, le début du conflit et la mobilisation entraînent à nouveau une série de problèmes que la SCPA et le NSS tentèrent de résoudre le mieux possible. Le trafic entre l'Alsace et Anvers fut compliqué. Il était en effet impossible d'utiliser le Rhin, frontière entre l'Allemagne et la France. Mais, d'autre part, Anvers disposait de lignes de navigation qui pouvaient continuer à assurer des exportations, contrairement aux ports français. Ces derniers furent en outre engagés dans l'effort de guerre et furent contraints d'assurer un trafic important pour l'armée française.¹⁵⁵ La SCPA essaya de maintenir ses activités tant bien que mal et utilisa Anvers pour la quasi totalité de l'exportation de ses potasses. Les prix avaient entretemps fortement augmenté parce qu'il fallait désormais utiliser des trains pour le transport de l'Alsace à Anvers, au lieu des bateaux de rivière, et les frais pour le transport en mer du Nord avaient également augmenté.¹⁵⁶ Est-ce la raison pour laquelle, au printemps 1940, la SCPA examina la possibilité d'expédier une partie importante de son exportation par les ports de Rouen, La Pallice, Bordeaux et Marseille?¹⁵⁷

Les 10 et 11 mai 1940, le NSS prit en charge les dernières expéditions de potasse qui eurent lieu au départ d'Anvers avant l'occupation. Les chemins de fer comme les sociétés d'armateurs refusèrent de continuer à collaborer avec cette entreprise.¹⁵⁸ Au cours de la guerre, seule une quantité limitée de potasse fut traitée dans les magasins anversoises. Le Northern Shipping Service fut mis sous la surveillance d'un "Verwalter" allemand, Heinrich D. Ahlers.¹⁵⁹ Après son décès, M. Vieweg lui succéda. Les mines de potasse en Alsace tombèrent également entre les mains des Allemands. Les installations dans le port d'Anvers furent entretenues tant bien que mal pour pouvoir être remises en service aussi vite que possible après la guerre. De petites quantités de potasse furent transportées par le Rhin.¹⁶⁰ Après l'occupation, les entrepôts

¹⁵⁵. CERARE, SCPA, 14 A 680. Lettre de H. Legrois, Administrateur-Directeur NSS, à M. Lebelle, SCPA Montluçon, Anvers, 04.09.1939.

¹⁵⁶. CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre du directeur général de la SCPA, au Directeur du Service Contentieux de l'Hôtel de ville, Anvers, Montluçon, 06.03.1940; CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre du directeur général, au Northern Shipping Service, Montluçon, 06.03.1940; ANSS, Note sur "Historique de la NSS", s.l., 01.03.1961, p. 6.

¹⁵⁷. CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre de la SCPA, Services administratifs, à A. Ourbak, directeur général de la SCPA, Montluçon, 13.03.1940.

¹⁵⁸. CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre de M. Tubbax, NSS, à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, Grand-Couronne, 22.05.1940.

¹⁵⁹. Heinrich Ahlers (†1943), directeur du "Bureau Maritime H. D. Ahlers" à Anvers, History of Ahlers group of Companies, <http://www.ahlers.be/infolink/history.htm>

¹⁶⁰. CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre de H.D. Ahlers, Deutscher Verwalter der Northern Shipping Service S.A., à M. Gross, Kommissarischer Leiter der Elsässischen Kaliwerke, Mülhausen, Antwerpen, 12.02.1941; ANSS, Procès verbaux d'assemblées générales, 1945-

furent dans un premier temps requisitionnés par les troupes alliées du 21ème groupe d'armée, pour l'entreposage de grain et de sable. Durant l'année 1945, le trafic des potasses fut relancé. Dès le 27 juillet, deux trains partirent chaque semaine de Mulhouse pour Anvers, pour le transit vers l'étranger, et aux Usines des Produits Chimiques du Limbourg à Tessenderloo. Pour l'exportation on fit appel surtout à des sociétés d'armement américaines.¹⁶¹

8. DE NOUVELLES NÉGOCIATIONS

Après l'occupation, la SCPA souhaite un nouvel accord avec la ville d'Anvers. La guerre avait quelque peu mis à mal les contrats en vigueur et les problèmes apparus à ce sujet entre l'entreprise et les services communaux devaient être résolus. En 1945 déjà, la SCPA aurait fait savoir à la ville qu'elle était disposée à en parler. Les autorités et l'administration communale étaient-elles trop occupées à d'autres tâches, notamment, comme le supposait le NSS, la préparation de la construction d'un nouveau port pétrolier? Était-il question d'indifférence, avait-on perdu de vue la question, ou, en faisant traîner les choses en longueur, cherchait-on à atteindre un certain but? La SCPA se plaignait du manque total de réaction de la part de la ville.¹⁶²

En fait, ce ne fut qu'au printemps 1948 que reprirent les pourparlers entre la SCPA et la ville d'Anvers. Ils portèrent sur l'adaptation des contrats et sur le règlement de quelques différends résultant du fonctionnement de l'entreprise durant l'occupation. En outre, la SCPA désirait à tout prix éviter qu'un nouvel accord doive obtenir l'approbation du gouvernement français. Et ce

1950. Procès Verbal de l'assemblée générale ordinaire de la Société Anonyme Northern Shipping Service tenue le 8 mars 1946 au siège social dans les bureaux de la dite société; ANSS, Note sur l'"Historique de la NSS", s.l., 01.03.1961, p. 6.

¹⁶¹ CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre de H. Legrois, Northern Shipping Service S.A., à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, Anvers, 29.06.1945; CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre de R. Gadonneix, pour le directeur général de la SCPA, à M. le Ministre de la Production Industrielle, Direction des Mines, Service des Métaux et Minerais, s.l., 03.07.1945; CERARE, SCPA, 14 A 681. Lettre du directeur général adjoint, à Northern Shipping Service, s.l., 25.07.1945; ANSS, Procès-verbaux d'assemblées générales, 1945-1950. Procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire de la Société Anonyme Northern Shipping Service tenue le 8 mars 1946 au siège social dans les bureaux de la dite société; ANSS, Procès-verbaux d'assemblées générales, 1945-1950. Procès-Verbal de l'assemblée générale ordinaire de la Société Anonyme Northern Shipping Service tenue le 13 septembre 1946 au siège social de la société, Meir 1, Anvers; ACA, MA 63341. Note de O. Leemans, s.l., 24.11.1948.

¹⁶² ACA, MA 63343. Note de O. Leemans, sur "twee telefoongesprekken met dhr. Tubbax van Northern Shipping, op zaterdag 15/1/49", s.l., 15.01.1949; ANSS, Note sur l'"Historique de la NSS. Deuxième Partie. Installations de stockage de potasse du port d'Anvers", s.l., 01.03.1961, p. 6.

serait inévitablement le cas si les changements entraînaient de nouvelles obligations d'importance. En outre, des problèmes de devises compliquaient les relations entre la France et la Belgique et provoquaient le déroutement d'une partie importante du trafic vers les Pays-Bas, où de tels problèmes ne se posaient pas. Cet argument était apparemment un moyen de pression efficace pour pousser les autorités anversoises à se montrer un tantinet plus complaisantes.¹⁶³

La SCPA proposa à la ville d'Anvers de prolonger de dix ans la concession en vigueur, qui courait jusqu'au 1er octobre 1957. Elle désirait en outre l'exonération du paiement des arriérés pour les bâtiments et les installations. A l'avenir, cette rémunération devrait prendre la forme d'un forfait, sans tenir compte du tonnage traité. La ville devrait réparer l'outillage réquisitionné ou détruit. Les augmentations de loyer devraient faire l'objet de négociations. Enfin, l'entreprise désirait connaître les projets de la ville d'Anvers à l'expiration de la concession.¹⁶⁴

Le mercredi 17 novembre 1948, l'échevin du Port Paul Willem Segers¹⁶⁵ et les services anversoises préparèrent les propositions à présenter à la SCPA. La concession serait prolongée de dix ans – en fait onze –, jusqu'au 30 septembre 1968. La ville déclarerait quitte la SCPA, à l'exception des paiements déjà perçus. On demanderait également à la SCPA de renoncer à la clause d'annulation et de s'engager à ne plus conclure d'accords avec des ports concurrents. Ces propositions furent communiquées à la SCPA le 20 novembre. Le service juridique fut chargé de la rédaction d'un projet pour le nouveau contrat.¹⁶⁶

Les deux parties se rencontrèrent à nouveau le samedi 8 janvier 1949. Etaient présents H. Legrois et J. Tubbax, représentants de la SCPA, et, pour la ville d'Anvers, l'échevin du Port P.W. Segers, le directeur général du Port O. Leemans, madame A. Stubbe, directrice du service juridique ainsi que trois fonctionnaires. Un procès-verbal, qui allait être au centre d'une vive polémique entre les deux parties, fut rédigé. A en croire ce procès-verbal, les discussions auraient progressé assez facilement. On se serait mis d'accord sur les dates

¹⁶³. ACA, MA 63341. Note de H. Verhulst, Handelsconsulent, sur "Kalimagazijnen 'Société Commerciale des Potasses d'Alsace' – regeling van bestaand geschil", s.l., 16.11.1948.

¹⁶⁴. ACA, MA 63341. Note de H. Verhulst, Handelsconsulent, sur "Kalimagazijnen 'Société Commerciale des Potasses d'Alsace' – regeling van bestaand geschil", s.l., 16.11.1948.

¹⁶⁵. Segers (Paul Willem), 1900-1983. Homme politique belge chrétien-démocrate, conseiller communal 1932-1949 et échevin 1939-1949 d'Anvers, sénateur 1949-1971, plusieurs fois ministre, notamment du Transport 1949-1950.

¹⁶⁶. ACA, MA 63341. Note sur "Samenvattende nota betreffende de bespreking, in het kabinet van de heer P.W. Segers, ten stadhuize, op 17 November 1948, met de dienstoversten der haven, in zake 'Société Commerciale des Potasses d'Alsace'", s.l., s.d.; ACA, MA 63341. Note de O. Leemans, directeur général du Service du Port, à P.W. Segers, échevin, sur "regeling geschil met de Société Commerciale des Potasses d'Alsace", Anvers, 20.12.1948.

de début et de fin de la période de guerre afin de déterminer le montant total de la rémunération exigée par la ville. Cette période courait du 1er octobre 1940 au 1er avril 1945, soit quatre ans et demi. H. Legrois marqua son accord. La ville d'Anvers céda sur la question du forfait pour l'avenir; il fut fixé à un million de francs belges. En outre, H. Legrois confirma qu'Anvers garderait une relation privilégiée avec la SCPA. Il proposa à l'échevin que la SCPA confirme par écrit qu'elle n'utiliserait pas de la clause d'annulation et qu'Anvers continuerait à bénéficier d'une situation privilégiée. P.W. Segers marqua son accord avec cette proposition.¹⁶⁷

Quelques jours plus tard, la bonne ambiance fut déjà troublée lorsque J. Tubbax annonça à A. Stubbe qu'il ne pouvait être d'accord avec les décisions de la réunion du 8 janvier. En fait, il n'acceptait pas qu'une toute nouvelle convention soit envisagée alors que, pour sa part, quelques adaptations, qui pouvaient facilement être réglées par un échange de lettres, devaient suffire. En outre, il avait des opinions divergentes quant à la remise des rémunérations à la ville, et l'adaptation automatique de la rémunération forfaitaire à l'évolution du pouvoir d'achat. Enfin, il contestait également que lui-même et H. Legrois aient marqué leur accord sur la délimitation de la période de guerre. C'était à peu de choses près le contenu entier du procès-verbal qui était donc à jeter à la poubelle. Dans un entretien téléphonique avec le directeur général du port O. Leemans, J. Tubbax tint des propos violents sur le cours des affaires, l'échevin P.W. Segers ne semblant pas disposé à céder.¹⁶⁸ Le directeur général du Northern Shipping Service, en rajouta encore en déclarant que A. Ourbak de la SCPA ne voulait pas que sa société se conforme aux exigences de la ville par un accord trop strict. La SCPA pourrait cependant confirmer qu'elle ne se servirait pas de la clause d'annulation, mais refusait de subordonner la liberté du commerce à la permission de la ville d'Anvers:

"Vous pourrez constater que depuis plus de 20 ans que les installations de potasse d'Anvers ont été mises en exploitation, aucune installation n'a été établie par la Société Commerciale des potasses dans des ports autres que les ports français."¹⁶⁹

^{167.} ACA, MA 63343. Procès-verbal de la réunion tenue au cabinet de M. l'échevin P.W. Segers entre les représentants de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace et les représentants de la ville d'Anvers et relative aux règlements des questions en discussion entre les deux parties, le samedi 8 janvier 1949, s.l., s.d.

^{168.} ACA, MA 63343. Note de H. Verhulst, Handelsconsulent, au directeur général [O. Leemans], Anvers, 20.01.1949; ACA, MA 63343. Lettre de J. Tubbax, Directeur Northern Shipping Service, à P.W. Segers, Echevin du Port, Anvers, 14.01.1949; ACA, MA 63343, Note de O. Leemans sur "twee telefoongesprekken met dhr. Tubbax van Northern Shipping op zaterdag 15/1/1949", s.l., s.d.

^{169.} ACA, MA 63343. Note de M. Legrois, directeur général, Northern Shipping Service, à P.W. Segers, Echevin du Port, Anvers, 14.01.1949.

Dans une lettre du 20 janvier 1949 à O. Leemans, H. Legrois prit fait et cause pour son collaborateur et répéta les griefs de la SCPA. Il insista à nouveau sur le fait que l'ensemble de la question devrait être réglée aussi rapidement que possible avec la SCPA, pour éviter que le gouvernement français ne soit impliqué dans l'affaire. Et, il ajouta, sur un ton menaçant:

"Vous connaissez la conjoncture politique actuelle; vous savez, par exemple, que tout le trafic de charbon à destination de Strasbourg ou en provenance de la Ruhr à destination des ports français passe par Rotterdam, et jusqu'à présent, les représentants belges ne semblent pas avoir eu la possibilité de renverser cette situation."¹⁷⁰

Le gouvernement français regardait alors les Belges d'un mauvais oeil, surtout pour des raisons économiques et financières. Cette attitude pouvait influencer les négociations entre les deux parties. Plus tard encore, la SCPA insista à plusieurs reprises sur les avantages que Rotterdam offrait: propositions du port mosan et conditions monétaires plus avantageuses pour le trafic commercial entre la France et les Pays-Bas. Cette affaire gênait Anvers; une solution devait être trouvée. La ville prit au sérieux la menace de la SCPA de partir, en 1957 par exemple, pour Rotterdam ou ailleurs.¹⁷¹

La ville estimait qu'elle avait fondamentalement raison sur tous les points, mais elle était prête à mettre de l'eau dans son vin, par exemple sur la question de la délimitation de la période de guerre.¹⁷² Quelque temps plus tard, la SCPA était à nouveau disposée à négocier. Le 16 mars 1949, J. Tubbax et O. Leemans se rencontrèrent pour une conversation exploratoire durant laquelle ils évoquèrent la délimitation de la période de guerre et les points de vue divergents sur les rémunérations.¹⁷³ Cette phase préparatoire déboucha sur de nouveaux pourparlers, les 17 et 18 mai 1949, entre H. Legrois et O. Leemans mais les contacts furent suspendus jusqu'en juillet à cause d'un voyage du directeur général du NSS aux États-Unis. Les nouvelles négociations ne furent finalement entamées qu'à l'automne 1949.¹⁷⁴

¹⁷⁰. ACA, MA 63343. Lettre de H. Legrois, directeur général, Northern Shipping Service, à O. Leemans, directeur général des Services du Port d'Anvers, Anvers, 20.01.1949.

¹⁷¹. ACA, MA 63343. Note de O. Leemans, directeur général, au Collège des Bourgmestre et Echevins de la ville d'Anvers, Anvers, 06.01.1950.

¹⁷². ACA, MA 63343. Note de O. Leemans, directeur général des Services du Port, à P.W. Segers, échevin, Anvers, 31.01.1949.

¹⁷³. ACA, MA 63343. Compte rendu de ma conversation du 16/3/49 avec monsieur Leemans, directeur général des Services du Port, s.l., 17.03.1949; ACA, MA 63343. Note de O. Leemans sur "onderhoud met dhr. Tubbax, directeur van de SCPA", Anvers, 18.03.1949; ACA, MA 63343. Lettre de J. Tubbax, Directeur NSS, à O. Leemans, Directeur-Général des Services du Port, Anvers, 14.04.1949.

¹⁷⁴. ACA, MA 63343. Note de O. Leemans à P.W. Segers, Anvers, 11.05.1949; SAA, MA

Des changements étaient entretemps intervenus dans l'administration de la ville. Le 11 août, P.W. Segers fut nommé ministre des Transports (T. Luykx, 1978, 712). Il continua cependant à suivre avec intérêt les négociations.¹⁷⁵ Au collège échevinal, il fut remplacé par Willy Vrints, qui était jusqu'alors échevin des Finances (Antwerpen, s.d., 35). Ce dernier ne connaissant guère le dossier, il laissa, davantage que son prédécesseur, son administration, notamment O. Leemans, mener les négociations.¹⁷⁶

Ces négociations débouchèrent enfin sur un accord qui fut approuvé par les édiles anversoises, le 24 février 1950.¹⁷⁷ A. Ourbak accepta à son tour l'accord au nom de la SCPA. Il profita de l'occasion pour insister sur l'attitude que l'entreprise avait toujours adoptée envers la ville d'Anvers et déclara qu'elle serait maintenue:

"Je vous dirai ensuite, que, depuis que les magasins ont été construits, c'est-à-dire depuis 1927, aucun tonnage d'engrais potassiques n'a été exporté via un port hollandais; que le port d'Anvers a donc bénéficié d'une situation privilégiée dans le trafic d'exportation de nos marchandises et que, sauf cas de force majeure, il n'entre pas dans les intentions de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace de faire jouer, d'ici la date d'expiration du contrat, la clause de résiliation, ni d'enlever au port d'Anvers la situation privilégiée dans le trafic d'exportation de la potasse dont il a bénéficié jusqu'à ce jour."

La signature de l'accord par A. Ourbak n'alla pas de soi: il fallut que H. Legrois et ses collaborateurs insistent jusqu'au dernier moment parce que les conditions offertes par Rotterdam semblaient toujours plus intéressantes au directeur général de la SCPA.¹⁷⁸

Dans le nouvel accord, la ville d'Anvers déclarait quitte la SCPA d'une somme de plus de cinq millions et demi de francs belges, que l'entreprise,

63343. Lettre de O. Leemans à H. Legrois, Anvers, 20.05.1949; ACA, MA 63343. Lettre de H. Legrois, directeur général NSS, à O. Leemans, directeur général du Port d'Anvers, Anvers, 15.07.1949.

¹⁷⁵. ACA, MA 63343. Lettre de O. Leemans, directeur général, à P.W. Segers, Ministre du Transport, Anvers, 30.09.1949; ACA, MA 63343. Lettre de P.W. Segers, Ministre du Transport, à O. Leemans, directeur général de la Direction Générale du Port, Bruxelles, 04.10.1949.

¹⁷⁶. *De Sinjoor. Programmablad der Christelijke Volkspartij*, s.l., s.d.; ACA, MA 63343, Note de (O. Leemans) sur "Concessie Société Commerciale des Potasses d'Alsace, Antwerpen, 30.02.1950; Vrints (Willy), ° 1906. Homme politique belge chrétien-démocrate, conseiller communal 1939-1952 et échevin 1946-1952 d'Anvers.

¹⁷⁷. ACA, MA 63343. "Stad Antwerpen. College van Burgemeester en Schepenen. Zitting van Vrijdag, 24 Februari 1950. Beraadslaging - Proces verbaal".

¹⁷⁸. Note du directeur général (A. Ourbak), à W. Vrints, Echevin du port d'Anvers, Paris, 05.04.1950; ACA, MA 63343. Note de (O. Leemans), à l'échevin W. Vrints, s.l., 17.04.1950.

conformément aux accords préalables, aurait dû payer à la ville pour la période s'étendant du 1er juillet 1940 au 31 mars 1945. D'autre part, la concession fut prolongée d'une durée de dix ans, jusqu'au 30 septembre 1967. Le loyer forfaitaire des bâtiments et des installations fut augmenté, et serait adapté, à l'avenir, d'une façon comparable à celle des hangars dans le port. La rémunération forfaitaire fut également introduite.¹⁷⁹

CONCLUSION

Il est clair que la politique a joué un rôle important dans le développement du trafic de potasse dans les ports d'Anvers, de Rotterdam, de Dunkerque et ailleurs. La Société Commerciale des Potasses d'Alsace était à la recherche de l'endroit le plus intéressant pour le stockage et le transbordement de ses produits. Les données de la vie politique pouvaient faire en sorte de créer l'une ou l'autre condition pouvant pousser la SCPA à choisir l'un ou l'autre point de chute. Il a visiblement fallu pas mal de temps avant que les hommes politiques des villes portuaires ne se rendent compte qu'il pouvait s'agir d'un trafic important. Anvers sembla avoir réagi au mieux et, en 1925, la ville obtint le marché. Lors des rencontres et des négociations, il n'y avait guère de place pour la loyauté ou l'amitié, par exemple l'appui belge à la France pendant et après la Première Guerre Mondiale! Tout au plus pouvait-on noter un peu d'agitation au ministère français des Affaires étrangères au moment de l'incident suscité, en 1930, par le déroutement du trafic vers Rotterdam. Mais quand réapparut, dans la seconde moitié des années trente, la problématique des surtaxes d'entrepôt et de l'appui aux ports français, il ne fut plus du tout question de ménager les ports belges. Les négociateurs belges furent fréquemment contraints de ménager les différents intérêts qui s'opposaient. Ils réussirent cependant à garder à Anvers cet important trafic de potasse, qui reprit d'ailleurs après la Seconde Guerre Mondiale puisque dans l'accord de 1950 la concession fut prolongée jusqu'en 1967.

Il est intéressant de relever que les négociations ont progressivement échappé aux hommes politiques locaux. L'acquisition et le maintien du trafic, dans les années vingt et 1930-31, ont surtout été l'oeuvre du bourgmestre et échevin du Commerce et de la Navigation Frans Van Cauwelaert. Le rôle de ses successeurs, Paul Baelde et Leo Delwaide, dans le maintien du trafic au cours des années trente est beaucoup moins important. Ce sont surtout les

¹⁷⁹. ANSS, Northern Shipping Service. Classeur Installations - Contrats ville et Evolution. Acte en annexe d'une lettre de A. Stubbe, Directeur, Service Judiciaire, à la SCPA, Anvers, 24.05.1950; ANSS, Note sur l'"Historique de la NSS. Deuxième Partie. Installations de stockage de potasse du port d'Anvers", s.l., 01.03.1961, pp. 6-7.

fonctionnaires nationaux impliqués dans les pourparlers avec la France et les Pays-Bas qui ont été au devant de la scène. Après la Seconde Guerre Mondiale, P.W. Segers prit part aux conversations en tant qu'échevin du Port, alors que son successeur Willy Vrints ne connaissait pas du tout le dossier. Au cours de cette période, le directeur général du port Oscar Leemans permit qu'il y ait une continuité et un assouplissement des négociations. Les dossiers étaient-ils devenus plus complexes? Avait-on besoin de spécialistes qui s'occupaient en permanence de telles questions? Il est frappant de constater que de futurs poids lourds politiques comme F. Van Cauwelaert et P.W. Segers, même au début de leur carrière, maîtrisaient mieux la situation que P. Baelde et W. Vrints, qui n'eurent jamais un rôle de premier plan dans la vie politique nationale.

Il est évident que les responsables du port d'Anvers – hommes politiques et fonctionnaires locaux et nationaux – n'agissaient pas toujours de la meilleure des façons pour protéger les intérêts du port scaldéen. Ils se voyaient souvent cantonnés dans un rôle défensif. Ils cherchaient à faire pour le mieux, mais on ne peut pas dire qu'ils se distinguèrent par leur prévoyance. Dans la mesure où nous avons pu consulter d'autres dossiers semblables, il nous semble que c'était également le cas dans d'autres problématiques.¹⁸⁰ Un examen plus approfondi de ces dossiers, dans le cadre du projet susmentionné, apportera très certainement des éclaircissements.

ABRÉVIATIONS

AA	Auswärtiges Amt
AAA	Archives de l'Auswärtiges Amt, Bonn
ACA	Archives Communales d'Anvers
AGR	Archives Générales du Royaume
AMVC	Archief en Museum van het Vlaamse Cultuurleven, Antwerpen (Archives et musée de la vie culturelle flamande, Anvers)
ANSS	Archives du Northern Shipping Service, Anvers
CCR	Commission Centrale du Rhin
CERARE	Centre Rhénan d'Archives et de Recherches Economiques, Mulhouse
FVC	Archives Frans Van Cauwelaert
MA	Modern Archief (Archives modernes)
MAE	Ministère des Affaires étrangères, Bruxelles
NSS	Northern Shipping Service
SCPA	Société Commerciale des Potasses d'Alsace

^{180.} Par exemple dans l'affaire du déroutement vers Rotterdam du Norddeutscher Lloyd, en 1938.

BIBLIOGRAPHIE

- Algemene Winkler Prins Encyclopedie, V*, Amsterdam; Brussel, 1957.
Antwerpen 1860-1960, s.l., 1960.
- BOUCHER (N.), "Le Groupe EMC à travers son histoire", *EMC le Journal*, n° 5, octobre 1987, pp. 6-7.
- DE VRIES (J.), *Herinneringen en dagboek van Ernst Heldring (1871-1954). Derde Deel*, Utrecht, 1970.
- DE WAELE (M.), *Naar een groter België! De Belgische territoriale eisen tijdens en na de Eerste Wereldoorlog. Een onderzoek naar de doeleinden, de besluitvorming, de realisatiemiddelen en de propagandavoering van de buitenlandse politiek*, Gent (onuitgegeven doctoraatscriptie), 1989.
- LIEFMANN (R.), "Syndikate", *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 7. Band, Jena, 19113, pp. 1057-1063.
- LUYKX (T.), *Politieke Geschiedenis van België. 1. Van 1789 tot 1944*, Amsterdam; Brussel, 1977.
- LUYKX (T.), *Politieke Geschiedenis van België. 2. Van 1944 tot 1977*, Amsterdam; Brussel, 1978.
- ODOUARD (A.), *Dunkerque et la compétition Dunkerque-Anvers*, Lille, 1958.
- UHRY (A.), "Les mines de potasse alsaciennes étudiées dans leurs rapports avec la vie économique internationale", *Revue Economique internationale*, XX, vol. IV, 2, 1928, pp. 209-263.
- Union économique belgo-luxembourgeoise. Tableau annuel du commerce avec les pays étrangers publié par le ministère des Finances de Belgique. Année 1929. 2e volume*, Gand, 1931.
- Union économique belgo-luxembourgeoise. Tableau annuel du commerce avec les pays étrangers publié par le ministère des Finances de Belgique. Année 1931. 2e volume*, Gand, 1932
- VAN DE VELDE (M.W.), *Le port d'Anvers. Aperçu de la situation économique et politique du port national belge en comparaison avec celle des ports de Rotterdam et de Dunkerque*, Anvers, s.d.
- WIELENGA (F.), *West-Duitsland: partner uit noodzaak. Nederland en de Bondsrepubliek 1949-1955*, Utrecht, 1989.

**De Haven van Antwerpen en de handel in kalium uit de Elzas, 1920-1950.
Politieke invloeden in een periode
van economische hoogconjunctuur en van crisis**

FRANK SEBERECHTS

SAMENVATTING

In de loop van de jaren twintig en dertig van deze eeuw groeide Antwerpen uit tot één van 's werelds belangrijkste exporthavens van kalium. Deze positie had de stad in niet geringe mate te danken aan de bemoeïngen van een aantal politici en diplomaten. In dit artikel willen we onderzoeken hoe de haven van Antwerpen deze trafiek heeft verworven, en, meer nog, heeft kunnen behouden. De geschiedenis van de kaliumtrafiek vanuit de Elzas over Antwerpen toont de rol aan die de politieke wereld speelde, zowel in een periode van economische hoogconjunctuur (tot 1929), als bij de bestrijding van een crisis (1930-1950).

De Société Commerciale des Potasses d'Alsace was op zoek naar de interessantste plaats voor de op- en overslag van haar produkten. De politiek kon een aantal voorwaarden scheppen waardoor de SCPA voor deze of gene vestigingsplaats zou kiezen. Het duurde blijkbaar even voor de politici die verantwoordelijk waren voor de havens beseften dat het hier om een belangrijke trafiek kon gaan. Antwerpen heeft blijkbaar dan nog het best gereageerd, en in 1925 de trafiek binnengehaald. Plaats voor loyaliteit of vriendschap was er in dezen niet. Hoogstens kon men enige opschudding noteren bij het Franse ministerie van buitenlandse zaken toen in 1930 het incident rond de verplaatsing van de trafiek naar Rotterdam losbarstte. Maar toen in de tweede helft van de jaren dertig de problematiek rond de surtaxes d'entrepôt en de steun aan de Franse havens de kop opstak, was er al helemaal geen sprake meer van de Belgische havens te ontzien. De Belgische onderhandelaars moesten vaak koorddanseren tussen de verschillende, botsende belangen. Ze slaagden er niettemin in een belangrijke trafiek in Antwerpen te behouden. Na de Tweede Wereldoorlog werd deze trouwens hervat, en de concessie werd met de overeenkomst van 1950 verlengd tot in 1967.

Het is duidelijk dat de verantwoordelijken van de haven van Antwerpen niet altijd op de gepaste wijze reageerden om de belangen van de havenstad te beschermen. Vaak werden ze in een defensieve positie gedrongen. In de mate waarin we reeds andere, gelijkaardige dossiers hebben kunnen raadplegen, schijnt het ons toe dat dit ook bij andere problemen het geval was. Een nader onderzoek van deze dossiers, in het kader van het lopende onderzoeksproject over de haven van Antwerpen, zal hieromtrent ongetwijfeld meer duidelijkheid brengen.

The port of Antwerp and the Alsatian potash trade, 1920-1950.
Political influences in a period of
economic boom and in a period of crisis

FRANK SEBERECHTS

SUMMARY

During the twenties and thirties of this century, Antwerp became one of the world's most important export ports of potash. The city owed this position to a high extent to the efforts of some politicians and diplomats. In this article we want to examine how the Antwerp port managed to obtain this traffic, and, even more, to keep it. The history of the potash traffic from Alsace via Antwerp shows the part played by the political world, both in a period of economic boom (until 1929), and in fighting against a crisis (1930-1950).

The Société Commerciale des potasses d'Alsace was looking for the most interesting place for the storage and the transhipment of its products. Politics could create some conditions influencing the SCPA's choice for this or that place. Apparently it took some time for the politicians who were responsible for the ports to realize that traffic was likely to be important. It was Antwerp that reacted in the best way, and it obtained the traffic in 1925. There was no place whatsoever for any loyalty or friendship. At best one could hear some commotion at the French ministry of foreign affairs during the 1930 incident concerning the removal of the traffic to Rotterdam. But when, in the second half of the thirties, a problem arose concerning the "surtaxes d'entrepôt" and the support for the French ports, respect for the Belgian ports was totally out of the question. Very often the Belgian negotiators had to zigzag between the different, clashing interests. Nevertheless they managed to keep the important traffic in Antwerp. After the Second World War, it was resumed, and in the 1950 agreement the concession was extended until 1967.

It is clear that the people who carried the responsibility for the port of Antwerp did not always react in a proper way to protect the interests of the port. Often they were forced in a defensive position. As far as we were able to see, this seems to hold for other, similar dossiers as well. Further investigation of the files, within the scope of the running research project concerning the port of Antwerp, undoubtedly will shed new light on this matter.