

# Le ravitaillement de la Suisse en céréales

Autor(en): **Chabloz, Cyril**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **20 (1940)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889008>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## LE RAVITAILLEMENT DE LA SUISSE EN CÉRÉALES

Les achats de la Suisse en céréales représentent 12 à 15 p. 100 du poids de ses importations totales, lesquelles atteignent une moyenne de 8 millions de tonnes par an.

Jusqu'en septembre 1939, l'acheminement de cet important trafic de grains se faisait en majeure partie par le Rhin via les ports du nord de l'Europe, tandis que le 1/5 de ce tonnage seulement empruntait la voie méditerranéenne. L'approvisionnement direct par fer en provenance d'Europe Centrale et des pays danubiens via la frontière de l'Est restait naturellement à l'écart du contingent faisant l'objet de la concurrence entre les ports du Nord et ceux de la Méditerranée.

La guerre a supprimé brusquement cette concurrence au détriment du Rhin. Si, de septembre à décembre 1939, Bâle a reçu des quantités dépassant encore cent mille tonnes de céréales, c'est qu'il s'agissait d'arrivages par fer de lots en souffrance dans les ports rhénans depuis la suspension partielle de la navigation à l'aval du port de Bâle.

Etant donné les considérations générales précédentes, il est fort intéressant d'étudier de quelle manière les importations de la Suisse en céréales s'effectuent depuis le début des hostilités par rapport à ce qui se passait précédemment. Nous bornons notre examen à quatre articles, savoir : le froment, l'avoine, l'orge et le maïs qui représentent d'ailleurs les 9/10 de ces importations.

Durant la période de 1933 à 1938, leur tonnage dépassait annuellement neuf cents mille tonnes. En 1939, et pendant le dernier trimestre surtout, la Suisse, soucieuse de constituer des réserves, fit entrer chez elle plus d'un million de tonnes de

grains, dont près de trois cent mille au cours des trois derniers mois de l'année. Cet important surcroît de trafic s'est effectué essentiellement par les gares-frontière de l'Ouest et du Sud qui correspondent aux zones d'influence des ports méditerranéens français et italiens. En effet, de fin septembre à fin décembre 1939, cent quatre-vingt mille tonnes des céréales considérées nous parvinrent par ces voies, c'est-à-dire plus de la moitié de la totalité importée par la Suisse durant cette période. Pour l'exercice 1939, le revirement du dernier trimestre valut aux ports méditerranéens de transiter le 30 p. 100 des céréales destinées à la Suisse, contre 23 p. 100 en 1935, 21 p. 100 en 1936, 20 p. 100 en 1937 et 18 p. 100 en 1938.

Aujourd'hui que les considérations d'ordre strictement commercial ont cessé de primer dans la détermination des acheminements des importations et des exportations de la Suisse de ou vers l'outremer et que les voies de pénétration nordiques lui sont fermées, la Suisse éprouve l'impérieuse nécessité d'utiliser les voies d'accès méditerranéennes. Si c'est pour elle un facteur vital, c'est en contre-partie pour les territoires et les ports empruntés par ce trafic une source de travail et de gain considérables.

Nous n'avons cité ici qu'un exemple : celui des céréales dont le tonnage est à lui seul impressionnant, mais ne constitue en temps normal — répétons-le — qu'un huitième du poids des importations de notre pays, importations dont la moitié approximativement lui parviennent après avoir effectué un parcours maritime.

**Cyril CHABLOZ,**