

# L'approvisionnement de la Suisse en céréales

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **18 (1938)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889065>

## **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 Ausdrücke 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.

## L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE EN CÉRÉALES

Il n'est pas sans intérêt d'exposer l'importance que représente, pour la place de Marseille et pour son port en particulier, le trafic occasionné uniquement par l'approvisionnement de la Suisse en grains. Au cours de ces dernières années, la concurrence entre les ports du Nord et ceux de la Méditerranée sur le terrain du ravitaillement de la Suisse en céréales a constamment joué en faveur des premiers. La différence provenant du fret entre les prix caf des céréales panifiables, suivant qu'il s'agit des ports du Nord ou des ports méditerranéens, est de l'ordre de 50 centimes suisses par 100 kgs. au détriment de ces derniers

Toutefois, on constate que, sur 9.000.000 tonnes en moyenne achetées annuellement par notre pays, les 20 p. 100 environ, c'est-à-dire de 160 à 200.000 tonnes de toutes provenances, passent par les ports de la Méditerranée. C'est ce contingent, destiné essentiellement à la Suisse occidentale, que Gênes et Marseille ne cessent de se disputer, le surplus étant acheminé soit par le Rhin sur Bâle en ce qui concerne les grains des deux Amériques notamment, soit par fer vers l'est de notre frontière pour les provenances de l'Europe Centrale.

Le Rhône navigable de Marseille au lac Léman remettra peut-être un jour en cause la priorité de la Méditerranée sur le Nord dans la conquête de la Suisse comme Hinterland. Mais dans les circonstances présentes et en ce qui concerne Marseille, il s'agit bien d'une lutte circonscrite entre elle et le port italien de Gênes.

Il est donc particulièrement intéressant de comparer la courbe de ce trafic entre Gênes et Marseille, en se basant sur les chiffres du commerce spécial de la Suisse qui indiquent les quantités de froment, avoine, orge et maïs importées par les secteurs frontière correspondant à la zone d'influence de ces deux ports : le Jura-Genève-Bouveret pour Marseille, le Simplon et le Tessin pour Gênes.

De 1933 à 1935, ce mouvement augmente pour chacun d'eux, mais dans une proportion plus forte à Gênes. Leur part respective évoluait de la manière suivante :

1933 : 90.000 tonnes à Marseille contre 60.000 à Gênes.

1934 : 100.000 tonnes à Marseille contre 80.000 à Gênes.

1935 : 103.000 tonnes à Marseille contre 107.000 à Gênes.

Retenons le fait qu'en 1935, Gênes a atteint le tonnage de Marseille.

En 1936, campagne d'Ethiopie, événements d'Espagne. Dès fin 1935, la Suisse a passé avec l'Italie un accord de clearing englobant les règlements des opérations de transit par l'Italie, y compris même les frets sur navires italiens. Malgré ces événements préjudiciables à la Méditerranée, le contingent des blés destinés à la Suisse par les deux concurrents méditerranéens ne se réduit que légèrement : Marseille fait 92.000 tonnes et reprend une légère avance sur Gênes, qui, avec 85.000 tonnes contre 107.000 l'année précédente, accuse un fléchissement plus marqué qu'à Marseille.

Toutefois, au cours de cette même année 1936, l'instabilité d'une série de facteurs influant sur la situation économique en France, commence à enrayer le transit international effectué par Marseille. Par conséquent, la Suisse a dû rechercher les moyens de suppléer à la voie de Marseille pour assurer sans défaillance et dans les meilleures conditions possibles l'approvisionnement en grains d'une partie appréciable de son territoire. Un système de ristourne fut institué, qui diminuait les frais de transports intérieurs Iselle-zone normalement desservie par Marseille et tendait à établir leur parité avec ceux de l'acheminement, pourtant plus rapproché, de Genève à ces mêmes destinations. Cette détaxe, appliquée aux céréales panifiables, a été

conçue avec le souci évident d'éviter sur le prix du pain une incidence quelconque de ce détournement de voie d'accès, imposé par les circonstances.

En 1937, la part des céréales transitées sur la Suisse par les deux ports méditerranéens continue à se maintenir à 180.000 tonnes au total. Seulement, fait capital mais non inattendu, le renversement de leur position respective devient patent : 100.000 tonnes à Gênes témoignent d'un remarquable redressement, tandis que Marseille, avec 80.000 tonnes, rétrograde de quelque 10.000 unités sur 1936.

Gênes avait donc nettement devancé Marseille.

Soulignons qu'à partir du 1<sup>er</sup> octobre dernier et pour autant que nos renseignements sont exacts, la ristourne mentionnée plus haut a été modifiée, en ce sens qu'elle ne joue maintenant en faveur de la voie italienne que moyennant preuve fournie par l'acheteur suisse que les céréales panifiables ne se trouvaient pas sur le marché de Marseille.

Or, au cours du premier trimestre de cette année et comparé à la période correspondante de 1937, les statistiques suisses, qui nous mettent à même, de suivre pas à pas l'évolution du transit international des céréales destinées à la Suisse, indiquent que les ports méditerranéens, dans leur ensemble conservent leur quote-part dans l'approvisionnement de notre pays. Seulement, comme cela s'était déjà produit pour l'année 1937 par rapport à 1936, Marseille cède à nouveau le pas devant son concurrent italien, lequel dispose d'un frêt très abondant pour les provenances d'Amérique du Sud.

Voici les chiffres qui en attestent :

Pour le premier trimestre 1937 : 14.000 tonnes à Gênes, 21.000 à Marseille.

1<sup>er</sup> trimestre 1938 : 22.000 à Gênes et 12.000 seulement à Marseille. Notre Chambre de Commerce s'est fait un devoir de communiquer ces renseignements aux intéressés de notre place. Elle a estimé qu'il était nécessaire de s'enquérir des causes de ces événements auprès des usagers en Suisse. Voici l'essentiel que son enquête a établi : En règle générale, la clientèle suisse conserve entière liberté dans le choix des acheminements utilisés par les céréales qu'elle importe. Sans parler de la réglementation des achats de grains en conformité des besoins de sa politique commerciale, la Suisse entend toutefois, à parité sensiblement égale,

pouvoir réserver la préférence aux voies d'accès de certains pays limitrophes, en tenant compte des considérations de réciprocité commerciale et d'affinité des relations. S'il est vrai que les forfaits de Gênes sont avantageux, il faut se garder de conclure que tout se résume, aux yeux des acheteurs suisses, à une question purement pécuniaire. La clientèle suisse nous a surtout paru se ressentir encore de l'impression que lui ont causé les événements exceptionnels survenus en France depuis 1936, lesquels ont occasionné à Marseille de regrettables perturbations dans les opérations concernant le transit. Les conséquences qui en sont résultées contre le gré des importateurs helvétiques constituent, sans aucun doute, le motif essentiel de leur prévention à l'encontre de Marseille. Mais nous insistons sur le fait que le désir manifesté de la manière la plus instante par nos amis en Suisse est de recouvrer bientôt la possibilité d'utiliser sans réserves la voie phocéenne.

Si donc, la tendance vers une stabilisation des facteurs qui régissent la situation économique en France continue à s'affirmer, l'ambiance devant permettre à Marseille de procéder avec succès à certaines réformes en matière de transit international ne pourra que gagner et dépassera le cadre des milieux intéressés que nous savons acquis depuis longtemps à un programme d'aménagements.

De quoi se féliciterait-on en Suisse? Ceci se condense en trois points :

1<sup>o</sup> De la possibilité de compter sur un tarif unifié et forfaitaire de transit (caf à gare destination suisse).

2<sup>o</sup> De l'exemption des risques provenant de causes fortuites et indépendantes de la volonté du destinataire, enfin.

3<sup>o</sup> De l'alignement du coût de transit sur des normes praticables. Au sujet de ce dernier point, il faut remarquer que le jeu de la libre concurrence en matière de transit international agite et règle sans cesse cette question.

Il est donc de toute importance de pouvoir prendre rapidement les mesures nécessaires au maintien ou à l'acquisition d'un courant d'échanges.

Mais c'est bien plus, à notre avis, la codification des conditions générales réglementant le transit

international à Marseille qui importe et sera susceptible de ramener l'ère d'un recours normal et durable par la clientèle suisse à une voie de pénétration séculaire et traditionnelle.

Sous la vigoureuse et experte impulsion de la Chambre de Commerce de Marseille, ainsi qu'avec l'appui compréhensif des intéressés, plusieurs difficultés ont été aplanies. Ces efforts d'adaptation aux exigences des usagers sont suivis avec attention en Suisse, où l'on se plaît à reconnaître que les résultats acquis dans ce domaine mettent mieux à portée l'utilisation de la voie phocéenne.

Citons l'élimination par le chemin de fer des jours fériés dans le décompte du délai de trois jours pour la formation des trains complets; l'importante question de la sacherie, expédiée de Suisse à Marseille aux fins de servir à l'expédition des grains, a été réglée à l'entière satisfaction des parties, grâce à la bienveillance des autorités douanières.

Enfin un récent cas d'espèce où, en raison de l'encombrement des silos, une opération faite à quai

a été mise au bénéfice du tarif « silos » fournit de la part des entreprises de manutention une preuve tangible d'opportunité commerciale. Ces mêmes entreprises ont également consenti au rétablissement d'une ristourne à dater du 1<sup>er</sup> janvier sur la manutention des céréales destinées à notre pays. Marseille vit dans une atmosphère favorable; la question du transit international suscite une sollicitude générale et les efforts, déployés depuis de longs mois déjà, se poursuivent pour arriver à redresser une situation devenue préoccupante en la matière. Nous souscrivons pleinement à ces efforts. Nous serons les premiers à nous réjouir de l'intensification des rapports de Marseille avec la Suisse qui ne saurait tarder à se produire. C'est notre vœu le plus ardent et notre conviction.

**Cyril CHABLOZ.**

Secrétaire de la Section de Marseille  
de la Chambre de Commerce Suisse en France.

**RECORD**

**GENÈVE**  
**LA MONTRE**  
**MODERNE DE**  
**QUALITÉ**



**RECORD WATCH CO S.A.**  
**GENÈVE**  
**LONDRES**  
**TRAMELAN**

## L'Annuaire Industriel

RÉPERTOIRE DE LA  
PRODUCTION FRANÇAISE  
S. E. D. I. Soc. An. Cap. Fr. 4.000.000

DOCUMENTATION  
UNIQUE SUR LA  
PRODUCTION  
FRANÇAISE  
NOTICES DÉTAILLÉES  
sur les INDUSTRIELS  
— — FRANÇAIS  
Titres traduits en 5 langues

**2 VOLUMES : 200 Francs**

**INDISPENSABLE**  
aux Chefs des —  
**SERVICES**  
**COMMERCIAUX**  
Pour PROSPECTER la Clientèle

aux Chefs des —  
**SERVICES D'ACHATS**  
Pour CONSULTER les fournisseurs

**26, RUE GEOFFROY-LASNIER -- PARIS-IV<sup>e</sup>**  
Chèques postaux 225.38 Paris Archives 49-60