Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 32 (1952)
Heft: 8-9

Artikel: Le problème du charbon en Suisse
Autor: Hauswirth, Hermann
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888476

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE PROBLÈME DU CHARBON EN SUISSE

par

Hermann Hauswirth

Vice-Directeur de la Division du commerce
du Département fédéral de l'économie publique
à Berne

La Suisse n'a pratiquement pas de mines de charbon et doit donc importer la totalité de ses besoins en combustibles solides. Ce fait caractérise en premier lieu le problème charbonnier de la Suisse. C'est ainsi que lorsqu'en 1945 nos importations de charbon furent pratiquement interrompues, le peuple suisse dans son ensemble s'est rendu compte de l'importance capitale que revêt pour l'économie suisse une importation régulière de combustibles solides.

En temps normal, où nos achats de charbon peuvent s'effectuer librement, on peut dire que les besoins suisses en combustibles solides correspondent à peu près aux importations réalisées. C'est ainsi que pendant les années 1931 à 1938 nos importations totales en charbon s'élevèrent en moyenne à 3,25 millions de tonnes. On a constaté une légère baisse des importations de 1932 à 1935 causée par une économie nationale en pleine régression. A partir de 1936, les importations augmentent d'une façon continue pour atteindre un record de 4 millions de tonnes en 1939. En temps normal, notre approvisionnement en charbon ne pose pas de problèmes extraordinaires. Il se réalise facilement par des moyens d'ordre purement commercial et technique. A de pareilles époques, la Suisse s'approvisionnait dans les pays européens les plus divers en profitant de la concurrence très vive à laquelle se livraient les exportateurs traditionnels sur notre marché. C'est ainsi que la Suisse a toujours payé les prix les plus bas pour le charbon, le coke, les briquettes de lignite et les autres sortes de combustibles solides dont elle a besoin. Bien que la Suisse ne puisse offrir — également dans le domaine charbonnier — qu'un marché modeste, ce dernier a toujours eu un attrait tout spécial pour les vendeurs, ne fût-ce que celui des francs suisses, monnaie sûre et forte comme le dollar.

Développement de nos importations charbonnières dans les années trente

L'insuccès complet des conférences économiques des années 1927 et 1933 a engendré la dépréciation de beaucoup de monnaies nationales et par la suite l'effondrement des méthodes multilatérales des échanges qui, hélas, ont été remplacées par les principes d'un bilatéralisme étroit. Bien que la Suisse n'ait pas été entraînée dans ce mouvement de désorganisation et de destruction économique, il n'est pas moins vrai que notre pays aussi a subi les effets de toutes ces crises sans précédent dans l'histoire de l'économie mondiale. Pour la Suisse également, cette période n'était donc pas une époque normale, mais au contraire une période où des crises économiques menaçaient presque continuellement notre pays. C'est ainsi qu'à partir de 1932, pour sauvegarder les intérêts de notre commerce d'exportation, de notre tourisme et de nos échanges de capitaux, la Suisse a dû soumettre les marchandises de grande consommation, entre autres les combustibles solides, au système de la licence à l'importation. Il ne s'agissait pas de restreindre l'entrée de ces marchandises, mais d'en déterminer les provenances par des prescriptions gouvernementales et de mettre ainsi les importations au service de nos exportations, de notre tourisme et de nos intérêts financiers. A partir de 1932, les autorités fédérales

ont donc fixé des contingents pour les quantités de combustibles solides qui pouvaient être importées en provenance des différents pays fournisseurs, en s'inspirant uniquement des intérêts de notre politique commerciale.

Dans cet ordre d'idées, on peut rappeler les accords conclus à partir de 1934 avec l'*Allemagne* qui, dans l'espace de trois ans, ont déterminé une augmentation de nos importations de charbon en provenance de ce pays de 41,2 % à 58,5 %. On sait qu'à un certain moment nos importations de charbon allemand étaient étroitement liées au financement du tourisme allemand en Suisse.

Il va sans dire que nos achats de charbon en *France*, en *Angleterre*, aux *Pays-Bas* et en *Belgique* ont également rendu de grands services à notre politique commerciale. Il en est de même de nos importations de charbon en provenance de la *Pologne* et de la *Tchécoslovaquie*.

Vu les expériences des années qui ont précédé la deuxième guerre mondiale, nous pouvons affirmer que le fait que les autorités fédérales, pour des raisons de politique commerciale, ont déterminé dans une large mesure le choix des provenances du charbon importé par les maisons suisses de la profession, n'a pas influencé d'une façon défavorable les prix des combustibles solides en Suisse ; en principe les pays exportateurs eurent, en effet, la possibilité d'approvisionner le marché suisse dans une mesure satisfaisante.

Développement de nos importations charbonnières pendant la deuxième guerre mondiale

Il est évident qu'en 1938 et 1939 les intérêts de notre approvisionnement ont primé toute considération de politique commerciale. C'est ainsi qu'en 1939 nos importations de combustibles solides ont atteint le chiffre record de 4 millions de tonnes, quantité qui correspond à 121 % de nos importations de charbon en 1932.

Jusqu'au commencement de l'offensive allemande du 10 mai 1940, nos importations en provenance de l'Allemagne et des autres sources d'approvisionnement traditionnel, comme la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, se poursuivirent d'une façon à peu près normale. En revanche, les livraisons de la Pologne avaient pris fin en automne 1939. Ce n'est que vers le milieu de 1940 qu'un changement fondamental intervint. A partir de ce moment, et jusqu'à la cessation des hostilités en Europe, la Suisse n'a pratiquement pu importer que du charbon allemand. Entre le 1er août 1940 et le 30 septembre 1944, le Gouvernement allemand s'est engagé à mettre à la disposition de la Suisse 7.570.000 tonnes de combustibles solides. En réalité, l'Allemagne nous a fourni pendant la période indiquée 7.601.733 tonnes. Elle a donc largement tenu ses engagements. Si, en 1939, la part de l'Allemagne représentait 43,7 % de nos importations totales, elle est montée dans les années suivantes à 58,5 %, 89,6 %, 96 %, 91,8 % pour atteindre 97,3 % en 1944. Pendant la guerre, la Yougoslavie (plus tard la Serbie et la Croatie), la Hongrie, la Slovaquie, la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie nous ont livré une quantité de 340.860 tonnes, représentant une valeur totale de 27,3 millions de francs suisses.

En dépit de toutes les difficultés que nous avons rencontrées, c'est grâce aux fournitures considérables de l'Allemagne pendant la deuxième guerre mondiale que nos importations charbonnières ont pu être maintenues à un niveau assez élevé. De 1940 à 1944, la moyenne annuelle de 2 millions de tonnes représentait à peu près 2/3 de nos importations normales.

Développement de nos importations charbonnières à partir de la cessation des hostilités en Europe

Déjà pendant la guerre la Suisse n'a pas manqué de demander du charbon aux Alliés. Malheureusement, ses efforts continus demeurèrent sans succès, les autorités des pays alliés ayant décliné toutes nos demandes en faisant état de nos possibilités d'approvisionnement en Allemagne. Par suite du développement de la guerre, les livraisons de l'Allemagne prirent fin en septembre 1944, ce qui provoqua une situation extrêmement précaire dans notre approvisionnement charbonnier. Malgré notre insistance, et vu la perspective d'une pénurie mondiale en combustibles solides, il ne fut malheureusement pas possible pour la Suisse de recevoir une quantité de charbon même modeste dans le cadre des accords signés en mars 1945 avec la France, l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique. La Suisse n'a jamais eu de soucis charbonniers aussi sérieux qu'en 1945, où l'importation totale de charbon n'atteignit guère que 239.000 tonnes, quantité qui correspond à peine à 7,3 % de nos importations d'avant-guerre et représente le minimum enregistré depuis qu'une statistique officielle du commerce extérieur de la Suisse existe.

Heureusement, à partir de 1946, la situation s'améliora sensiblement. C'est ainsi que nos importations totales pour l'année 1946 se sont élevées à 1,5 million de tonnes. De 1947 à 1951, nos importations de combustibles ont atteint les quantités suivantes : 2,5 ; 2,64 ; 2,0 ; 2,67 ; et 3,37 millions de tonnes.

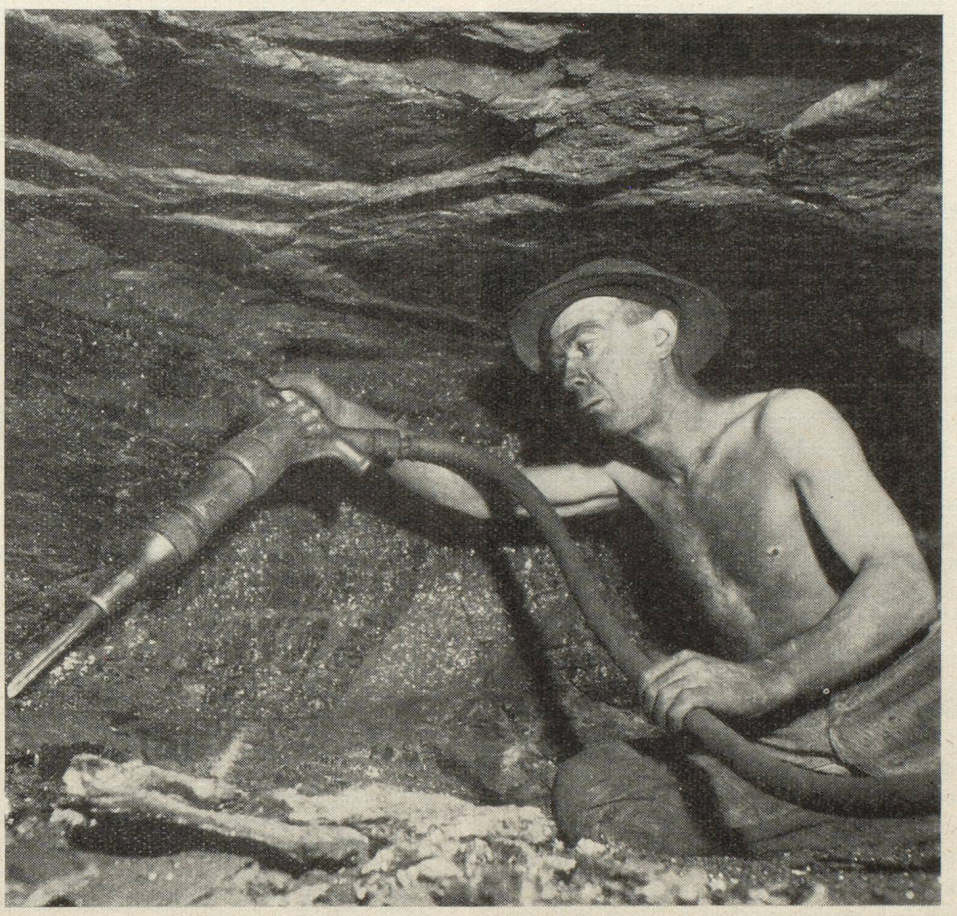
Si, en temps normaux, les importations correspondaient à peu près aux besoins du pays, il n'en fut pas de même pour les années 1946 à 1950. Pendant cette dernière période, vu la pénurie existant dans le monde entier — excepté les douze mois qui précédèrent le commencement des hostilités en Corée — les achats de charbon furent en

effet soumis à un système de répartition internationale, de sorte que les pays importateurs ne purent couvrir tous leurs besoins en charbon.

Pour tenir compte d'un désir général et pressant du peuple suisse et des Chambres fédérales, le Conseil fédéral a aboli à un rythme accéléré les services économiques dits de guerre; les autorités fédérales ne disposent donc pas à l'heure actuelle d'un appareil administratif qui leur permettrait d'établir exactement les besoins réels du pays en charbon. Aujourd'hui, on peut les évaluer à une quantité oscillant entre 3,3 et 3,5 millions de tonnes.

les pays fournisseurs de charbon.) C'est ainsi que dans tous les accords économiques conclus à la fin des hostilités avec la *Belgique*, la *France*, les *Pays-Bas*, la *Turquie*, la *Tchécoslovaquie* et la *Pologne* nos différentes délégations commerciales ont pu obtenir des contingents de charbon considérables. En contre-partie, la Suisse était heureuse de livrer à ces pays les produits de son industrie et de leur ouvrir des crédits pour leur reconstruction économique.

En dehors des négociations bilatérales, la Suisse conduisit également des *pourparlers multilatéraux*



Le dur labeur du mineur

Le problème charbonnier de l'après-guerre est caractérisé en Suisse par une lutte acharnée entreprise sur le plan bilatéral et le plan multilatéral pour assurer au pays les quantités nécessaires à la production industrielle et à la fabrication du gaz, d'une part, et aux foyers domestiques, d'autre part.

Les autorités fédérales compétentes n'ont pas manqué de mettre les combustibles solides au premier rang des marchandises que notre pays avait un besoin urgent d'importer. (Ce fut notamment le cas dans les négociations bilatérales avec tous

avec les Alliés, ceux-ci ayant soumis les exportations de combustibles en provenance de l'*Angleterre*, des *États-Unis* et notamment de l'*Allemagne* à un système de répartition internationale. Cette tâche incombait à la *European Coal Organization* (*E. C. O.*), de Londres, qui a commencé son activité déjà en 1945, donc même avant d'être créée juridiquement le 4 janvier 1946 par un accord signé par les États-Unis, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark, la Norvège, la Turquie, la Grèce, l'Irlande du Nord et le Luxembourg. Plus tard la Pologne et la Tchécoslovaquie se

joignirent à l'E. C. O. La Suisse, le Portugal et la Suède eurent accès aux travaux de l'E. C. O. à partir de 1946 en qualité de « pays associés ». Nous sommes heureux de constater que les organes de l'E. C. O. ont fait preuve vis-à-vis de la Suisse de beaucoup de compréhension et d'une bienveillance sincère.

En automne 1947, les attributions de l'E. C. O. ont été transférées au *Comité du charbon de la Commission économique pour l'Europe* (*C. E. E.*) organe subordonné au Conseil économique et social des Nations-Unies. Cet organe a son siège à Genève. Dès la création de l'*Organisation européenne de coopération économique* (O. E. C. E.) à Paris — la convention fondamentale date du 16 avril 1948 — l'O. E. C. E. a institué entre autres un *Comité du charbon*, où tous les pays-membres de l'organisation de Paris sont représentés. A partir de l'année 1950 le Comité du charbon de l'O. E. C. E. a également pris une part active au problème de la répartition du charbon produit dans les pays-membres de l'O. E. C. E. et en provenance des États-Unis d'Amérique. Au sein des organes du Comité du charbon de l'O. E. C. E., la Suisse a aussi trouvé toute la compréhension désirable et elle y collabore dans ce même esprit de coopération qui caractérise tous les travaux de l'O. E. C. E. Néanmoins, le fait que deux organismes se partagent aujourd'hui la tâche de distribuer équitablement les disponibilités en charbon complique malheureusement la solution de ce problème important. Heureusement, les Comités du charbon à Genève et à Paris ont trouvé une formule de collaboration qui — nous l'espérons du moins — réduira à un minimum les doubles emplois.

En 1951 la Suisse a importé 3.378.000 tonnes de charbon. Les fournisseurs principaux étaient les pays suivants :

Pays	Quantités en milliers de tonnes	En % de nos importations totales
Allemagne	1.112	32,9
États-Unis	873	25,8
France et Sarre	723	21,4
Belgique	221	6,6
Pologne	179	5,3
Grande-Bretagne	105	3,1
Pays-Bas	83	2,5
Tchécoslovaquie	56	1,7
Autres pays	26	0,7
Total	3.378	100,0

Si l'on constate qu'en 1951 nos fournisseurs les plus importants étaient *l'Allemagne, les États-Unis et la France, y compris la Sarre*, il serait ingrat de ne pas reconnaître que les autres pays qui figurent sur la liste ci-dessus nous ont rendu également de grands services, notamment pendant les années 1946, 1947 et 1948. *Dans l'après-guerre immédiate, la France, les États-Unis, la Pologne et la Belgique étaient au premier rang de nos fournisseurs.* Il convient de relever tout spécialement dans cet exposé que les autorités françaises et les Charbonnages de France ont accompli pendant toutes les années d'après-guerre un effort considérable pour assurer un approvisionnement aussi large que possible de la Suisse en combustibles solides. Grâce à cette action bienveillante et durable, la France a gardé sa place traditionnelle sur le marché charbonnier en Suisse.

Problèmes des prix et des transports

Une étude approfondie du *problème des prix* montre que les prix payés depuis 1932 par la Suisse pour les combustibles solides ont subi des variations extraordinaires. Si l'on prend pour base les valeurs indiquées dans la statistique officielle du commerce extérieur de la Suisse on trouve un prix moyen, franco frontière suisse, de 36 fr. 61 par tonne pour 1932. En 1935, cette moyenne s'est réduite à 24 fr. 75. A la suite de la dévaluation du franc suisse, le prix moyen est monté à 36 fr. 87 en 1937 pour atteindre en 1939 un chiffre de 41 fr.93. Pendant les années de guerre 1940 à 1944 un prix moyen, oscillant de 85 fr. 88 à 97 fr. 42, soit à 92 fr. 61, a pu être maintenu. Le prix moyen des importations en 1945 de 133 fr. 26 ne reflète que très approximativement le développement réel des prix des combustibles solides. Par suite du coût extraordinaire des transports maritimes, de l'assurance des transports et des autres frais accessoires, la Suisse a payé à certains moments de l'année 1945 des prix exorbitants, allant jusqu'à 285 francs par tonne. Dans les années d'après-guerre, le prix moyen du charbon importé en Suisse a évolué de la façon suivante :

Année	Prix en francs suisses par tonne, rendue frontière suisse
1946	117,64
1947	115,35
1948	110,92
1949	95,74
1950	70,07
1951	91,26
1er trimestre 1952	101,07
mai 1952	94,79

Il ressort de ce tableau que les prix du charbon ont baissé régulièrement jusqu'au commencement de la guerre de Corée. Cette dernière a malheureusement provoqué non seulement une nouvelle pénurie surtout dans le domaine du charbon cokéfiable et du coke, mais aussi une hausse des prix assez considérable. Heureusement, l'on peut constater ces derniers temps une certaine tendance à la baisse. Il est compréhensible que la Suisse accueille avec satisfaction ce mouvement de régression, car les prix du charbon revêtent pour elle, pays de transformation par excellence, une importance toute particulière. Au cours des dernières années la Suisse a été victime de la part de divers pays fournisseurs européens de l'*application d'un système de doubles prix*. Elle se vit contrainte à

plusieurs reprises de s'élever au sein de l'O. E. C. E. contre cette méthode qu'elle considère comme incompatible avec les principes qui sont à la base des efforts de l'O. E. C. E. pour instaurer une économie européenne libérale, où, à notre avis, les *mesures discriminatoires n'ont plus de place*. Il faut regretter que jusqu'à ce jour ces efforts tendant à supprimer le système des doubles prix n'aient pas abouti par suite de l'opposition d'un pays fournisseur. Ce système est très défavorable pour notre économie car son application, loin de se limiter au domaine charbonnier, s'étend surtout aux produits sidérurgiques et à certains produits textiles, comme par exemple le chanvre.

L'importance du *problème des transports* pour notre approvisionnement saute aux yeux. C'est ainsi que pendant la guerre, la plus grande difficulté de notre ravitaillement en combustibles solides fut causée par les transports charbonniers. Dans cet ordre d'idées, nous nous plaisons à rendre hommage aux efforts déployés par les chemins de fer fédéraux et par la navigation suisse sur le Rhin. De même les institutions de transports des pays fournisseurs de charbon se sont toujours efforcées de nous donner leur aide pour assurer les transports destinés à la Suisse.

L'avenir de nos importations de combustibles solides

Comme par le passé, la Suisse devra continuer à mener des négociations charbonnières par la voie bilatérale et par la voie multilatérale. Dans le cadre de nos conventions économiques avec les pays fournisseurs de charbon, nous tâcherons donc de conclure des accords spéciaux concernant le charbon.

En second lieu, nous continuerons à négocier avec les Comités du charbon de la C. E. E. à Genève et de l'O. E. C. E. à Paris et avec leurs organes subordonnés, qui sont chargés de distribuer d'une façon équitable les combustibles solides de provenances européennes et américaine.

Il est évident que la mise en vigueur du *Plan Schuman* peut avoir des incidences sur notre approvisionnement en combustibles solides, puisque la Suisse ne fait pas partie de la Communauté européenne du charbon et de l'acier. Néanmoins, nous sommes convaincus que les relations étroites et amicales des autorités fédérales et des importateurs suisses de charbon avec les autorités compétentes et les organisations et maisons chargées de l'exportation du charbon des pays-membres du Plan Schuman empêcheront un traitement discriminatoire de la Suisse par les institutions dudit plan. Nous pensons notamment aux dispositions du Plan Schuman, qui prévoit l'intervention de la Haute Autorité et du Conseil des Ministres en matière de distribution en temps de pénurie et dans le domaine des prix et des transports. Il est évident que la Suisse ne pourrait guère accepter un amoindrissement des compétences et de l'activité des deux Comités du charbon à Genève et à Paris, qui, nous le répétons, se sont efforcés avec succès de mener à chef la tâche épineuse de répartir le charbon disponible pour l'Europe en suivant toujours des principes équitables.

Il est extrêmement difficile d'évaluer les besoins de la Suisse en combustibles solides pour les prochaines années. Cette évaluation est difficile, non seulement parce que fait défaut chez nous un service administratif chargé de ce problème, mais aussi parce qu'on ignore encore l'incidence sur nos besoins charbonniers de l'extension de l'usage de l'électricité et de l'huile de chauffage constatée en Suisse ces dernières années. Enfin, l'influence du développement général de notre économie sur nos besoins en combustibles solides est immédiate, mais difficile à déterminer en chiffres précis.

Il saute aux yeux que la Suisse ne pourra continuer à apporter sa contribution au développement de l'économie internationale que si, à l'avenir, son approvisionnement en combustibles solides peut être assuré d'une façon satisfaisante. Il ne faut pas perdre de vue que le facteur prix joue pour notre pays un rôle presque aussi important que le facteur quantité.

Malgré tous les changements que le Plan Schuman pourrait amener, nous restons foncièrement convaincus qu'à l'avenir aussi les pays tiers comme la Suisse pourront acheter des combustibles solides dans les qualités qui conviennent à leurs marchés, dans les quantités qui couvrent leurs besoins, et à des prix qui ne représentent aucune discrimination à leur égard et qui permettent aux produits de leurs industries d'entrer loyalement en compétition sur le marché mondial avec les produits provenant des pays-membres du Plan Schuman. La politique des autorités du Plan Schuman ne pourra suivre d'autres principes, car cela reviendrait à trahir les nobles traditions d'une répartition juste et équitable telles qu'elles ont été créées et maintenues jusqu'à l'heure actuelle par l'E. C. O. à Londres et par les Comités du charbon de la C. E. E. à Genève et de l'O. E. C. E. à Paris. Enfin, nous avons la ferme conviction que les deux derniers Comités que nous venons de citer continueront à travailler dans le même esprit qui les a animés depuis leur création, que les autorités du Plan Schuman ne leur enlèveront aucune de leurs attributions et qu'une coopération franche et étroite s'établira entre les Comités du charbon de Genève et de Paris et les organes du Plan Schuman.

Si tel n'était pas le cas, la mise en vigueur du Plan Schuman, loin de réaliser un progrès, ne représenterait qu'un pas en arrière. Nous nous plaisons à espérer que de telles craintes ne sont pas justifiées.

Hermann Hauswirth