

## Analyse du Comité économique européen sur le redressement économique en Europe (Décembre 1946)

**Légende:** En décembre 1946, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Comité économique européen décrit le niveau de redressement économique des différents pays européens.

**Source:** Comité économique européen. Bulletin Statistique, Décembre 1946. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1946.

**Copyright:** Crown copyright is reproduced with the permission of the Controller of Her Majesty's Stationery Office and the Queen's Printer for Scotland

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/analyse\\_du\\_comite\\_economique\\_europeen\\_sur\\_le\\_redressement\\_economique\\_en\\_europe\\_dece\\_mbre\\_1946-fr-8e9dad88-eb8c-40a8-9fca-f69612ff9e5f.html](http://www.cvce.eu/obj/analyse_du_comite_economique_europeen_sur_le_redressement_economique_en_europe_dece_mbre_1946-fr-8e9dad88-eb8c-40a8-9fca-f69612ff9e5f.html)

**Date de dernière mise à jour:** 04/09/2012

## Comité économique européen: Bulletin statistique (Décembre 1946)

### Commentaire

Le but principal de cette publication est de donner quelque indication du taux de redressement dans les différents pays européens. Les remarques suivantes doivent être prises comme guide pour la lecture et l'interprétation des informations statistiques qui constituent la majeure partie de cette publication.

Si l'on regarde l'Europe comme un tout, il n'est pas possible d'exprimer le taux de redressement économique en un seul chiffre ou de toute autre manière simple, car les différences de redressement des divers pays européens sont trop grandes. Elles sont dues surtout à l'importance diverse que ces pays ont eue durant la guerre, et par suite, aux variations du total de leurs dommages de guerre, etc. De plus, en considérant chaque pays, des différences substantielles apparaissent dans le développement des principales branches de l'activité économique, de l'agriculture, des industries de transformation, du transport etc.

Il est par conséquent nécessaire de considérer brièvement, chacune de ces principales branches, en tenant compte des variations géographiques.

En dépit des réserves apportées ci-dessus on peut dire que la pénurie de combustible reste le facteur le plus significatif du redressement économique industriel européen ; il affecte d'une manière décisive presque tous les aspects de la vie économique, quoique à de différents degrés, de pratiquement tous les pays européens ; il affecte non seulement, très sérieusement et directement les industries de transformation mais aussi le transport, et, indirectement, la production agricole.

### I - Combustible

Avant la guerre, la consommation totale des combustibles solides en Europe, sans compter l'U.R.S.S., s'élevait approximativement à 45 millions de tonnes par mois. L'Europe considérée comme un tout, se suffisait à elle-même en combustibles et était, en fait, un faible exportateur.

Durant le premier semestre 1946, la consommation mensuelle, dans les mêmes pays, était de l'ordre de 37 millions de tonnes par mois, soit d'environ 20 pour cent inférieure à la moyenne d'avant guerre. Ces chiffres, quoique dans une certaine mesure basés sur des estimations, donnent probablement une indication de la situation économique actuelle en Europe, meilleure que celle que pourrait fournir toute autre statistique prise isolément.

Cette indication générale est, cependant, dans une certaine mesure erronée, car elle n'expose pas les très grandes variations existant entre les pays intéressés. Avant la guerre, le Royaume Uni consommait à peu près le tiers des chiffres de la consommation totale européenne mentionnés ci-dessus, et le Royaume Uni est probablement le seul pays en Europe qui a été capable de maintenir et même d'accroître légèrement, sa consommation en combustible au cours du premier semestre 1946, comparée à la moyenne d'avant-guerre. Le tableau pour tous les pays de l'Europe continentale, à l'exclusion du Royaume Uni, est entièrement différent ; la moyenne mensuelle de consommation durant le premier semestre 1946 est légèrement supérieure à 20 millions de tonnes, ce qui comparée à celle d'environ 30 millions de tonnes avant la guerre, représente une réduction d'environ un tiers.

Cette consommation très basse de combustible est due à la baisse de la production en Europe, elle-même due à l'absence de main-d'œuvre qualifiée dans les mines de charbon, à l'insuffisance alimentaire, spécialement en Allemagne, au manque de machines et d'équipement et, jusqu'à un certain point, aux difficultés de transport.

Dans quelques pays, la main d'œuvre employée s'est révélée plus nombreuse qu'avant guerre, mais la production par équipe dans tous les pays importants est basse, et porte l'extraction totale au-dessous du niveau d'avant guerre.

L'importante baisse de la production européenne a, depuis la fin de la guerre, été jusqu'à un certain point, balancée par un accroissement des importations en provenance des Etats-Unis. Ces importations qui avant la guerre étaient insignifiantes (par exemple, 56.000 tonnes par mois, en 1940) se sont élevées à un total de 322.000 tonnes par mois en 1945 et à plus de 1 million tonnes durant le premier semestre 1946. Durant ce premier semestre, la production totale européenne en houille seule était de 12 à 13 millions de tonnes par mois inférieure à la production d'avant guerre, et l'on verra que les exportations américaines vers l'Europe couvrent seulement une fraction, plutôt faible, de ce déficit. Cependant, pour la faible consommation qui existe actuellement, même ces approvisionnements limités en provenance des Etats-Unis sont d'une très grande importance pour l'économie européenne et leur importance ressort de la comparaison avec les exportations de combustibles solides faites par les principaux pays exportateurs européens (Grande-Bretagne, Pologne, Allemagne Occidentale, Belgique, Pays-Bas et France). Ces exportations s'élevaient à 17,5 millions de tonnes pendant le premier semestre de 1946, comparées à 7,5 millions de tonnes provenant des exportations américaines en Europe<sup>(1)</sup>.

## II - Industrie

Les indices généraux de la production industrielle ne sont pas disponibles pour tous les pays, pas même pour tous les pays producteurs importants (comme le Royaume Uni).

[...]

Parmi les pays européens la Suède est le seul pays important pour lequel la production industrielle vers le milieu de 1946 dépassait nettement le niveau d'avant-guerre (1939). La production industrielle générale des autres pays européens indiqués dans le tableau était plutôt plus basse qu'en 1939.

D'un autre côté, la production des Etats-Unis était de plus de 50 pour cent supérieure au niveau de 1939, quoique depuis 1945, elle ait subi un fléchissement considérable.

Comme il a déjà été mentionné, l'image donnée dans ce tableau est incomplète ; l'impression générale serait différente si tous les pays étaient compris. Par exemple, l'inclusion du Royaume-Uni donnerait une image plus favorable, tandis que l'inclusion en particulier de l'Allemagne mais aussi des pays du Sud-Est, donneraient une image moins favorable.

[...]

...on peut mentionner que la production générale industrielle au cours de l'été 1946 a été estimée à environ 70 pour cent de la production d'avant guerre, en Pologne, et à environ 60 pour cent aux Pays-Bas.<sup>(2)</sup>

Les statistiques de la production du fer et de l'acier sont plus complètes et plus à jour, et méritent d'être étudiées car ces industries sont d'une importance primordiale pour tout le développement industriel et par conséquent, peuvent être regardées, jusqu'à un certain point, comme un baromètre industriel.

[...]

Au milieu de 1946, la production du fer et de l'acier était au-dessous du niveau d'avant guerre dans la plupart des pays d'Europe, exceptions faites pour la Suède où la production était au-dessus du niveau d'avant guerre, et pour le Royaume Uni où la production atteignait environ le niveau moyen <sup>(3)</sup>. Avant la guerre, l'Allemagne était de loin, le plus grand pays producteur d'acier et de fer en Europe ; en 1938, elle produisait près de la moitié de la production totale de fonte et d'acier en Europe, à l'exclusion de l'U.R.S.S. Au cours de l'été 1946, cependant, l'Allemagne produisait seulement environ 10 pour cent des quantités de fer et d'acier produites avant-guerre (1939). Il n'est donc pas surprenant que *la production totale du fer et de l'acier en Europe (à l'exclusion de l'U.R.S.S.) au cours de l'été 1946 atteigne seulement la moitié de celle de 1939*. Si le Royaume-Uni était exclu, la production dans les autres pays, à l'exclusion de l'U.R.S.S., atteindrait seulement 25 à 30 pour cent de la production d'avant guerre. Ce seul fait montre combien la vie économique européenne au milieu de 1946 est encore loin de l'état normal ; et la situation doit être considérée comme

encore plus grave, si l'on tient compte du fait que les besoins en fer et en acier sont maintenant plus grands qu'avant la guerre, si l'on veut être en mesure de faire face aux dommages de guerre et au renouvellement du matériel qui a été interrompu pendant la guerre.

Le niveau bas de la production européenne est en partie dû au manque de main d'œuvre entraînée, mais aussi au non-renouvellement du matériel des usines durant la longue période des hostilités, tandis que les accords de Potsdam constituent un facteur très important limitant le total de la production potentielle du fer et de l'acier de l'Europe. Cependant, le facteur isolé le plus important qui paralyse l'industrie du fer et de l'acier reste la pénurie de combustible décrite plus haut.

### III - Agriculture

En ce qui concerne l'agriculture européenne, la période écoulée depuis la fin des hostilités est caractérisée par une production très inférieure au niveau d'avant-guerre et très inférieure aux besoins.

En 1945, la production totale de la récolte de céréales dans tous les pays d'Europe, excepte l'U.R.S.S. (Royaume Uni compris), atteignait seulement 60 pour cent de la moyenne d'avant guerre. En dépit d'un accroissement notable de 1945 à 1946, de l'ordre de 20 pour cent, la récolte de 1946 est encore très au-dessous du niveau normal (probablement environ 75 pour cent de la moyenne 1935-38), et au-dessous des besoins européens.

[...]

Avant la guerre, l'Europe continentale importait environ 10 pour cent de ses besoins en produits alimentaires d'outre-mer, tandis que le Royaume Uni en importait environ 75 pour cent. Les chiffres des céréales dans le tableau montrent à quel point la dépendance européenne à l'égard des pays non européens s'est accrue depuis la guerre, en ce qui concerne l'approvisionnement en produits alimentaires. Ces approvisionnements ne concernent pas seulement les céréales mais aussi d'autres produits agricoles importants.

Les informations disponibles le plus récentes fournies par le Conseil International de Secours Alimentaire, donnent l'image suivante de la situation mondiale alimentaire en 1946-47.

La production mondiale alimentaire est encore notablement au-dessous de celle d'avant-guerre, ce qui se remarque particulièrement lorsqu'on la calcule par tête d'habitant.

La production en *viande* au cours des 12 prochains mois sera seulement légèrement inférieure à celle d'avant-guerre, mais les disponibilités pour la consommation semblent devoir être quelque peu inférieures aux disponibilités des 12 derniers mois.

La production en viande en *Europe* sera, durant les 12 prochains mois, environ de 8 à 8 1/2 millions de tonnes ce qui, comparé aux 12 millions de tonnes produites avant guerre, représente une réduction d'un tiers environ.

La production mondiale en *sucre*, pour les 12 prochains mois est estimée à environ 30 millions de tonnes. Elle est donc supérieure aux 27 millions de tonnes produites cette année.

La production mondiale de *graisses et d'huile* (beurre inclus) disponible pour la consommation durant 1947, apparaît être de 18 millions de tonnes contre moins de 18 millions de tonnes en 1946 et contre une moyenne d'avant guerre d'environ 22 millions de tonnes.

En ce qui concerne les *céréales*, il semble que la production mondiale en *blé* puisse atteindre presque son niveau d'avant guerre au cours de 1946-47, et elle serait supérieure de 16 à 19 millions de tonnes à la production de l'année précédente. Le net accroissement dans le monde, des approvisionnements en blé, comparés à ceux de l'année dernière, est cependant, seulement dans le voisinage de 5,5 millions de tonnes, ceci étant dû à la baisse des stocks mondiaux au cours des années 1945-46.

En regard de ce net accroissement dans le monde, des ressources en blé, il faut considérer les perspectives peu favorables de la production en riz.

L'absence ou la pénurie des autres produits-graisses, protéines et autres-ont accru en contre partie, la demande en céréales.

D'après quelques calculs préliminaires, on constate que pour ramener au niveau d'avant guerre, le taux de calories dans les pays importateurs, 43 millions de tonnes de céréales environ seraient nécessaires. D'un autre côté, les ressources estimées disponibles apparaissent être dans les environs de 25 à 26 millions de tonnes de céréales de toutes sortes, y compris les céréales secondaires. Les demandes actuelles qui ont été soumises au Comité de Céréales, s'élèvent à un total de 33 millions de tonnes. Ces demandes, dans la plupart des cas, ne seraient pas suffisantes pour ramener au niveau d'avant guerre, la consommation en calories dans les pays demandeurs. Les pays importateurs souhaiteraient obtenir et seraient prêts à payer environ 35 millions de tonnes de produits alimentaires, y compris les produits de nourriture pour le bétail. Les pays importateurs devront presque tous continuer le rationnement du pain, les taux de blutage élevés et toute autre mesure destinée à limiter la quantité de céréales utilisée pour la consommation alimentaire et ne pourront faire que peu de progrès dans la reconstitution du cheptel.

#### IV - Consommation alimentaire

En dépit du fait qu'il devient de plus en plus difficile d'estimer la consommation totale en calories des produits rationnés ou non, à mesure que plus de produits alimentaires non rationnés deviennent disponibles, on a senti la nécessité de présenter également dans ce bulletin, un tableau montrant la consommation en calories des produits rationnés et non rationnés. Les principales sources d'information utilisées sont les mêmes que celles mentionnées dans le bulletin de juillet, et qui sont :-

- (1) Les informations reçues du Combined Working Party on European Food Supplies.
- (2) Les informations données par Emergency Conference on European Cereals Supplies, qui s'est tenue à Londres, en avril 1946.
- (3) Les informations du Ministre du Ravitaillement du Royaume Uni (Service des renseignements économiques extérieurs), spécialement les inspections mensuelles des plans de rationnement et des niveaux de consommation alimentaire des différents pays de l'Europe continentale, publiées par ce service du ministère.
- (4) Les publications "Food Consumption Levels in the U.S., Canada and the U.K." (les chiffres n'étant donnés que dans la mesure où ils intéressent les Etats-Unis).

Les chiffres pour les périodes de guerre et d'avant-guerre sont basés sur les plans officiels de rationnement la consommation en calories étant estimée au moyen des facteurs de conversion adoptés par le Combined Working Party. A ceci, et dans la plupart des cas, après consultation avec les Gouvernements intéressés, on a ajouté l'équivalent de l'estimation en calories, des aliments non rationnés. Comme il a déjà été mentionné, ces estimations deviennent très incertaines.

[...]

Au cours du deuxième semestre 1945, grâce principalement aux transports par bateaux de stocks de réserve, une grande amélioration dans le niveau de la consommation avait pu être constatée-dans plusieurs pays européens-Belgique, France, Hollande et Norvège. Cette amélioration cependant, ne s'est pas poursuivie en

1946, par suite de la pénurie des produits alimentaires qui rendit nécessaire la diminution des importations de produits alimentaires durant 1945-46.

La situation dans les autres pays et spécialement dans les pays ex-ennemis a continué à n'être pas satisfaisante ou est même devenue dangereusement défavorable.

F.A.O. a donné le taux de 2.000 calories comme étant le taux minimum avant d'atteindre une très sérieuse sous-alimentation et le danger de troubles intérieurs. Or spécialement dans les pays ex-ennemis ce taux minimum n'a pas même été atteint. Dans le Royaume Uni, dans les pays qui furent neutres, et au Danemark, la situation, quoique quelque peu moins favorable qu'avant la guerre et qu'en 1943-44, est relativement satisfaisante.

Les Etats-Unis montrent le taux de consommation le plus élevé et sont le seul pays dont la consommation en calories est supérieure à 3.000.

## V - Transports

### A. Transports maritimes

Le tonnage de la Marine Marchande européenne, à la fin d'août 1946, est environ 60 pour cent de celui d'avant-guerre. Les pays ont souffert à des degrés différents. En considérant tous les types de bateaux marchands de 500 tonnes de jauge brute et plus, l'Italie possède seulement environ 10 pour cent de son tonnage d'avant-guerre, la Grèce environ 30 pour cent, la France 45 pour cent, la Hollande, la Norvège, la Belgique et le Danemark 60 à 70 pour cent ; l'Empire britannique, en dépit de pertes très lourdes, possédait environ 90 pour cent de son tonnage d'avant guerre, à la fin d'août 1946.

D'un autre côté, le tonnage de la Marine Marchande des Etats-Unis s'est accru dans une proportion d'environ 5 fois celui d'avant-guerre.

Le résultat de cette diminution du tonnage de la Marine, Marchande européenne et de l'accroissement de celui de la Marine Marchande américaine, a été de réduire la participation européenne dans la Marine Marchande mondiale de 2/3 à 1/3, et simultanément, d'accroître la participation américaine d'environ 14 à 56 pour cent.

Le fait qu'une grande partie du tonnage mondial navigue sous pavillon américain occasionnant de hauts frêts en dollars, limite de nombreux types de transport à destination des pays qui, comme la plupart des pays européens, sont pauvres en dollars.

### B. Transports intérieurs

En dépit d'une reconstruction et de progrès très considérables apportés dans les transports intérieurs européens, les difficultés de transport sont encore un sérieux handicap au relèvement économique de l'Europe.

Les transports par rail sont encore loin du niveau d'avant-guerre et inférieurs aux besoins actuels. Le manque de locomotives et de matériel roulant sont de sérieux problèmes pour la plupart des pays du continent européen.

Les transports par route se trouvent dans de meilleures conditions et peuvent dans plusieurs pays européens satisfaire les besoins courants, en dépit de la pénurie de certains types de véhicules, de pneumatiques, de pièces de rechange, etc.

Des progrès considérables ont été faits dans la restauration des systèmes nationaux des voies d'eau

intérieures. Le transport sur les principales rivières internationales est cependant, encore loin d'atteindre le niveau d'avant-guerre et loin de satisfaire les besoins courants. La pénurie de matériaux empêche l'utilisation totale de la capacité de production des chantiers.

(1) Le total des exportations américaines en combustible solide à tous les pays représente plus du double de la quantité exportée vers l'Europe.

(2) Source : "Rapport préliminaire de la Sous-commission temporaire sur la Reconstruction économique des régions dévastées," établi par le Conseil Economique et Social des Nations Unies.

(3) Aux Etats-Unis, par suite des grèves, la production pour le premier semestre 1946 n'atteignait que le niveau de 1939, après avoir dépassé ce niveau de 50 pour cent environ, en 1945.