Trafic Suisse-Océan

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France**

Band (Jahr): **- (1922)**

Heft 31

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-889652

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

On constate par contre une diminution dans l'horlogerie et la bijouterie (1.163), dans les travaux de construction (658), dans l'industrie textile (306), dans la métallurgie et l'industrie des machines (68), dans les transports (64), dans la confection et l'industrie des cuirs (14).

Divers cantons ont annoncé une augmentation du nombre des chômeurs : Vaud (407), Zurich (396), Grisons (372), Valais (300), Lucerne (140), Tessin (111), Nidwald (47), Uri (25), Genève (24), Argovie (22), Schwyz (11), augmentation qui atteint les branches métallurgie et industrie des machines, construction, hôtellerie, produits alimentaires, etc...

Par contre, on signale une diminution dans les cantons de Berne (1.767), Neuchâtel (407), Bâle-Ville (293), St-Gall (224), Soleure (198), Thurgovie (131), Appenzell Rh.-E (74), Schaffhouse (53), Bâle-Campagne (28), Fribourg (15), Glaris (11), Appenzell Rh.-I (10) ; elle se manifeste dans l'horlogerie, la construction, la métallurgie et industrie des machines, dans l'agriculture, etc.

SUBSIDES DE CHANGE

Le Gouvernement français, considérant que les subsides de change sont contraires à la convention de commerce de 1906 et à l'accord franco-suisse du 31 mai 1921, en a demandé, par la voie diplomatique, la suppression immédiate au Conseil fédéral, menaçant, en cas de refus, de prendre des mesures qui équivaudraient à la fermeture de la frontière pour l'horlogerie suisse. La Chambre Suisse de l'Horlogerie consultée à ce sujet et tout en faisant des réserves sur la question de droit, a déclaré qu'on ne pouvait faire autrement que d'obtempérer aux exigences de la France.

Dans ces conditions, et vu le danger menaçant l'horlogerie suisse, le Conseil fédéral décida de faire droit à la demande du Gouvernement français.

Il convient de dire encore que les subsides de change restent en vigueur pour les autres pays à change déprécié.

ESTAMPILLAGE DE TITRES ROUMAINS

La Légation de Suisse en France nous prie de communiquer à nos lecteurs que les propriétaires de titres roumains qui ne sont pas encore en règle avec ces derniers, devront rédiger, en trois exemplaires, une requête adressée à la Commission centrale d'appel du Ministère roumain des Finances, à Bucarest, dans laquelle ils demanderont que les titres qu'ils possèdent soient estampillés. Les requérants devront accompagner leur requête de toutes pièces justificatives (bordereau d'achat, certificat de dépôt et acte de nationalité). Il n'est pas nécessaire qu'ils se dessaisissent de leurs titres avant que la Commission d'appel ait statué sur leur cas, mais ce qu'il importe c'est qu'ils puissent établir la filiation des valeurs depuis l'entrée en guerre de la Roumanie avec l'Allemagne et que ce point ne fasse pas l'objet de doute, car les autorités roumaines se refusent à estampiller les titres des intéressés qu'ils pourraient avoir, d'une façon ou d'une autre, par des mains allemandes.

Ces requêtes, en trois exemplaires, devraient être adressées à notre Légation pour les porteurs de titres domiciliés en France, et à la Banque Nationale Suisse à Berne, pour les intéressés habitant la Suisse, afin qu'elles puissent être acheminées, par l'intermédiaire de la Légation de Suisse en Roumanie, au Ministère Roumain des Finances.

TRAFIC SUISSE-OCÉAN

La Chambre de commerce de Nantes a entendu l'exposé suivant de son président, M. Vuillemin : Depuis longtemps, la Chambre de commerce de Nantes se préoccupe de dériver par les ports de la Basse-Loire une part importante du trafic en provenance ou à destination de la Suisse, actuellement acheminé par les ports belges, hollandais et allemands.

De tous les ports français, Nantes et Saint-Nazaire sont les mieux placés pour obtenir ce résultat, car la ligne St-Nazaire-Nantes-Tours-Saincaize-Lyon-Genève présente sur la ligne projetée à travers le plateau central des avantages considérables : d'abord elle existe, dès maintenant, alors que celle de Bordeaux à Lyon, dite du 45e parallèle, est à construire, ce qui nécessiterait un délai d'au moins huit ans ; de plus, son profil est excellent, alors que la future ligne de Bordeaux présenterait de très fortes rampes dans la traversée du plateau central ; par suite, le tonnage et la vitesse réalisés seraient infiniment supérieurs par la vallée de la Loire. Toutefois, tant que les tarifs de chemin de fer seront, comme à l'heure actuelle, prohibitifs, il nous est impossible de songer à concurrencer les ports étrangers et il est indispensable, si l'on veut arriver à une solution, que des tarifs de transit extrêmement modérés soient établis afin

de ne pas imposer aux marchandises traversant la France des charges plus lourdes entre les ports de la Basse-Loire et la Suisse et vice-versa, que celles supportées actuellement par elles pour atteindre Anvers ou Rotterdam, ou pour venir de ces ports en territoire suisse.

Depuis le 16 août 1920, des dispositions exceptionnelles ont été établies pour le transit de fer entre la Suisse et les ports français :

« Les marchandises de toutes natures transportées entre une gare suisse, d'une part, l'Angleterre ou les pays d'Europe d'autre part, en transit par les lignes des grands réseaux français entre un point frontière franco-suisse et un port de mer français, bénéficieront, par voie de détaxe, des prix de transport calculés d'après ceux qui leur auraient été appliqués si elles avaient transité par un port étranger compris, soit entre Ghyvelde et l'embouchure de l'Ems, soit entre Vintimille et le détroit de Messine ».

Les modifications ainsi apportées constituent évidemment une amélioration importante, mais, si ce régime rend possible le trafic entre la Suisse et les ports français, la Chambre de Commerce de Nantes estime qu'il n'est pas de nature à l'encourager. En effet, on offre aux négociants fixés en Suisse de leur accorder, dans un délai d'environ six mois et après de nombreuses formalités, une détaxe destinée à les faire bénéficier d'un tarif égal à celui qu'ils auraient payé en utilisant les ports étrangers. On peut se demander quels négociants accepteraient de remplir des formalités toujours ennuyeuses et d'avancer une somme dans laquelle ils ne rentreraient éventuellement qu'après une période d'au moins six mois pour arriver à payer une taxe absolument équivalente à celle que lui demanderaient les réseaux étrangers sans imposer les ennuis que nous venons d'énumérer.

Pour que les négociants suisses aient intérêt à utiliser les réseaux français, il faut que les tarifs de transit applicables présentent un avantage indiscutable sur ceux en vigueur dans les pays concurrents de la France, c'est-à-dire qu'ils soient inférieurs et que l'expéditeur n'ait pas à faire une avance de fonds et à recourir à des formalités compliquées pour se faire détaxer.

Si les dispositions actuelles ont été prévues pour permettre d'obtenir la certitude que les marchandises bénéficient du tarif de faveur se bornant à transiter en France, il nous semble que ce résultat pourrait être obtenu en employant d'autres procédés donnant les mêmes garanties sans présenter les mêmes inconvénients.

Subsidiairement, au cas où le procédé de la détaxe ne pourrait être remplacé par aucun autre, la Chambre de Commerce de Nantes demande que le tarif de transit français présente une diminution appréciable sur celui des réseaux concurrents, afin que les commerçants suisses aient intérêt à utiliser malgré tout les ports et les réseaux français.

Nous vous proposons donc, messieurs, d'émettre le vœu : « Que les réseaux de Chemins de fer établissent immédiatement, pour les relations Suisse-Océan et *vice-versa*, des tarifs spéciaux inférieurs ou au moins égaux à ceux qui sont applicables aux transports des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse par les ports étrangers. »

La Chambre de commerce, après avoir entendu l'exposé qui précède, en adopte les conclusions et les transforme en délibération.

(*Communication du Consulat de Suisse à Nantes.*)

NATIONALITÉ DES SOCIÉTÉS EN FRANCE

Nous avons publié dans notre bulletin de novembre une circulaire du Ministère des Régions libérées ayant trait à la nationalité des Sociétés anonymes. Une nouvelle circulaire vient d'étendre aux Sociétés de personnes l'application des règles qui avaient été établies pour les Sociétés de capitaux.

En voici le texte :

> « Le Ministère des Régions libérées à MM. les Préfets des départements atteints par les événements de la guerre.

« La circulaire 1.139 de mon département, relative aux règles applicables à la détermination de la nationalité des Sociétés pour l'exercice du droit de réparation, établit une distinction entre les Sociétés renfermant des parts étrangères d'intérêts, suivant qu'il s'agit de Sociétés de capitaux ou de Sociétés de personnes.

« Alors que les premières peuvent bénéficier du traitement réservé aux Sociétés Françaises, dès que vous paraissent remplies les conditions exigées par la jurisprudence civile (Tribunal de Reims, 19 mai 1922), et sans qu'il soit besoin d'une décision judiciaire spéciale, la nécessité de cette décision a été, au contraire, maintenue pour les sociétés en nom collectif ou en commandite.