Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 10 (1930)
Heft: 8

Rubrik: Chiffres, faits et nouvelles : partie française

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: 15.07.2025

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

Cour dans le règlement de l'ensemble des questions qu'implique l'exécution de l'article 435, alinéa 2, serait plus restreinte que celle dont auraient joui les Parties elles-mêmes pour déterminer la répercussion des « circonstances actuelles » sur les stipulations des traités de 1815 et de 1816. Si ce point de vue est correct, il s'ensuit que rien n'empêche la Cour, dans l'accomplissement de la mission que lui confie l'article 2, alinéa premier, du compromis, de placer le cordon douanier français à la frontière politique si elle se convainc que ce régime serait celui qui correspondrait le mieux aux nécessités de l'heure actuelle. C'est une erreur de penser que les avantages dont a joui la Suisse sous le régime des zones ne seraient pas sauvegardés si la Cour, après mûr examen, arrivait à la conclusion que la solution la plus sage du problème serait de placer le cordon douanier français à la frontière politique.

Ce qu'a envisagé l'article 435, alinéa 2, c'est un accord entre la France et la Suisse « dans les conditions jugées opportunes par les deux pays ». Par suite, le devoir de la Cour, en vertu de l'article 2 du compromis, est manifestement de s'assurer que le régime est élaboré de manière à ne pas nuire aux intérêts de la Suisse.

Cependant, tant d'éléments divers demanderaient à être pris en considération dans le règlement du régime des territoires, qu'il serait très désirable que les Parties arrivassent à un accord en la matière, après des négociations destinées à satisfaire les intérêts de toute nature qui sont en jeu, et non pas seulement à perpétuer des droits sans égard à la question de savoir si ces droits correspondent aux circonstances actuelles.

Signé par les juges : MM. Dreyfus (France), Altamira (Espagne), Negulesco (Roumanie), Yovanovitch (Yougoslavie), Cecil Hurst (Grande-Bretagne), Nyholm (Danemark).

Chiffres, faits et nouvelles

PARTIE FRANÇAISE

Le chômage augmente.

Depuis le début de l'année 1930, le nombre des chômeurs inscrits a évolué comme suit : le 25 janvier, 1.494; le 26 avril, 1.203; le 26 juillet, 856; le 27 septembre, 988; le 31 octobre, 1.663; le 29 novembre, 4.893 et, le 6 décembre, 6.649.

A ces chômeurs inscrits, il faudrait ajouter les chômeurs partiels et aussi les sans-travail qui, espérant trouver bientôt un emploi, n'ont pas voulu se faire admettre aux fonds de secours.

On constate une diminution toujours plus accentuée dans les offres d'emploi et, actuellement, les demandes de travail non satisfaites sont de beaucoup supérieures aux offres, alors qu'il y a quelques mois la situation était inverse.

Dans les industries métallurgiques et mécaniques, les offres d'emploi restent encore très légèrement supérieures aux demandes.

Les professions les plus touchées sont : les employés de commerce, de bureau, les manutentionnaires, les manœuvres et aussi les industries saisonnières comme le bâtiment, les travaux publics.

Les industries travaillant à horaire réduit deviennent de plus en plus nombreuses.

Recettes des Chemins de Fer.

Du 1er janvier au 4 novembre 1930 le total des recettes brutes des sept grands réseaux de chemins de fer français, a été de 13 milliards 102 millions de francs, contre 13 milliards 198 millions de francs dans la période correspondante de 1929. La diminution des recettes brutes en 1930, est donc de 96 millions de francs, soit approximativement 7 pour mille.

Le réseau de l'Etat et celui d'Orléans sont les seuls dont les recettes brutes en 1930, aient été supérieures à celles de 1929.

Le trafic de banlieue et le déficit des chemins de fer de l'Etat.

Dans son rapport sur la marche et les résultats de l'exploitation en 1929, l'administration des Chemins de fer de l'Etat, étudie les principales causes du déficit du réseau et mentionne, en premier lieu le trafic de banlieue.

Dans le déficit de 1928, qui a été de 224 millions, le trafic de banlieue intervient pour 170 millions, soit 76 % du total. Il est à noter que le réseau de l'Etat transporte à lui seul, la moitié environ de tous les voyageurs de banlieue passant par les gares de Paris : 65 millions en 1909; 79 millions en 1920; 151,4 millions en 1929.

Sur trois voyageurs qui empruntent le réseau de l'Etat, deux sont des voyageurs de banlieue (123 millions en 1928, sur un total de 188 mil-

lions). De plus, 3/4 des voyageurs de banlieue sont des abonnés et, même depuis l'introduction sur les tramways des abonnements hebdomadaires, le coût du transport est beaucoup moins élevé sur les chemins de fer que sur les tramways : 1 fr. 10 pour un trajet aller et retour La Garenne-Bezons-Paris par le train, 1 fr. 62 pour le trajet La Garenne-Bezons-Madeleine (légèrement plus court) par le tramway.

Même en faisant abstraction des charges de capital (très élevées en raison de l'électrification), un train de banlieue qui rapporte 17 fr. 68 par kilomètre, coûte 29 francs.

A noter encore que les voitures sont normalement pleines dans un sens, mais vides dans l'autre et que le trafic est entièrement un trafic de pointe; presque nul aux heures creuses, tandis qu'aux heures pleines, on compte une moyenne de 48.000 voyageurs pour Paris et 52.000 pour la banlieue. Il en résulte, inévitablement, une utilisation défectueuse du matériel et du personnel.

Les ports de Paris.

La dénomination « port de Paris s'applique à l'ensemble des ports répartis dans le département de la Seine sur les berges du fleuve comme aussi sur les berges de la Marne et des canaux adjacents. Il s'étend ainsi sur plus de 100 kilomètres de berges. Il comprend les *ports publics* qui s'étendent sur 30 kilomètres et sont occupés par 129 engins fixes et 72 engins flottants, et les *ports privés* qui comportent 193 engins fixes et 72 grues flottantes. L'ensemble du trafic qui, en 1870, était de 2 millions de tonnes, atteignait 6 millions vers 1880, 16 millions en 1913 et 14 millions aujourd'hui. Paris est donc, et de loin, le plus grand port français.

La récolte des vins.

La récolte des vins en France ne s'est élevée en 1930 qu'à 39 millions et demi d'hectolitres, contre 62 millions en 1929. La diminution d'une année à l'autre a donc été de 22 millions et demi d'hectolitres, c'est-à-dire 36 %.

Le département de l'Hérault, qui est le plus gros producteur, n'a donné que 8.750.000 hectolitres en 1930 contre 12 millions en 1929.

Recettes des musées et monuments.

Le produit du droit d'entrée dans les musées et les monuments appartenant à l'Etat, a représenté, en 1929 un total de 5.898.111 francs.

Les recettes les plus importantes ont été les suivantes :

Musée du Louvre	Fr.	1.012.950
Château de Versailles		565.095
Abbaye du Mont Saint-Michel		563.667
Panthéon		422.104
Arc de Triomphe de l'Etoile		340.782
Sainte-Chapelle (Palais de Justice)		312.561
Palais de Fontainebleau		253.930
Château de Pau		217.599
Remparts de Carcassonne		148.083
Musée de Cluny		145.143
Petit-Trianon		135.175
Tours de N.-D. de Paris		108.270
Musée des voitures		102.256

Exportations d'avions.

Pendant les dix premiers mois de 1930, la France a exporté pour 182.642.000 francs d'avions et en a importé pour 2.445.000 francs.

Voici la comparaison de ces chiffres avec ceux des dix premiers mois de 1929.

	1929	1930	Différence en 1930
	Valeur en millions de francs (ajouter 000)		
Exportations	182.200	182.642	+ 442
Importations	3.395	2.445	— 950
Excédent des exportations	178.805	180.197	+ 1.392

AVIS

L'abondance des matières nous oblige à supprimer, dans ce numéro, la partie suisse de notre rubrique : Chiffres, faits et nouvelles.

PAUL CAPIT

TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET AGENCE EN DOUANE

SIÈGE ET MAGASINS : **St-LOUIS, près Bâle (Haut-Rhin)** — TÉLÉPHONE 79

où doivent être adressées toutes les demandes

MAISONS à :

BALE 13 (Suisse) — LAUTERBOURG (Ht-Rhin) — WŒRT et BERG (Pfalz) — ECOUVIEZ (Meuse), téléph. n 2° — LAMORTEAU, ATHUS (Belgique) — LONGWY (Meurthe-et-Moselle) — PALMRAIN, KEHL, WINTERSDORF (Baden) — STRASBOURG, 4, rue du Vieux-Marché-aux-Vins, téléph. n° 64-29.

AGENCES à :

BUCHS-St-GALLEN (Suisse) — DELLE — GIVET (Ardennes) — SIERK et THIONVILDE (Moselle) — JEUMONT, BLANC-MISSERON (Nord) — MULHOUSE, COLMAR (Haut-Rhin) — BREISACH et NEUENBURG (Baden).