

Le transit suisse dans les ports européens vu de Marseille

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **15 (1935)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

DEUXIÈME PARTIE. — DOCUMENTATION GÉNÉRALE

LE TRANSIT SUISSE DANS LES PORTS EUROPÉENS VU DE MARSEILLE

Le commerce de transit

Voici, tout d'abord, quelques considérations générales sur le commerce de transit, extraites d'un rapport établi dans le courant de cette année par la Commission du Trafic de la Chambre de Commerce de Marseille :

« Le commerce de transit concerne les marchandises qui, venues de l'étranger, empruntent le territoire d'un pays pour aller à l'étranger...
« Entouré de garanties suffisantes (acquit-à-caution, plombage, prélèvement d'échantillons, escorte en cas de transbordement, ou de réexportation), le transit ne porte aucune atteinte au système protecteur, puisqu'en principe, les marchandises ne font que traverser le pays.
« Par contre, il procure du fret à la navigation, du travail aux transitaires, aux manutentionnaires et aux ouvriers des ports; il attire un trafic qui, sans lui, échapperait aux réseaux de chemins de fer et autres entreprises de transports.

« Un pays, soucieux de son avenir économique, ne saurait se dispenser d'avoir une politique du transit.

« Trois éléments essentiels sont susceptibles de concourir à la mise en œuvre de cette politique :

« 1° La coordination des moyens de transports maritimes, ferroviaires et fluviaux;

« 2° L'assouplissement et l'utilisation sous une forme nouvelle du régime des entrepôts de douane, de manière à favoriser les opérations de transit et de transbordement;

« 3° L'allègement des charges fiscales et autres qui grèvent les opérations de transit.

Le transit est une source de richesse pour le pays qu'il emprunte. Il contribue également à entretenir et à créer des relations avec l'étranger. Mais il ne constitue pas pour un port un élément définitivement acquis. Il se dirige, en effet, vers l'acheminement le plus avantageux, à l'exception des cas où un facteur d'un autre ordre serait déterminant; tel, par exemple, la rapidité ou la sécurité du transport.

Importance du commerce de transit avec la Suisse

La Suisse importe un tonnage appréciable de matières premières et entretient des relations

d'affaires avec le monde entier, d'où la nécessité pour elle d'avoir recours à des voies d'accès à la mer.

D'autre part, notre pays est, à son tour, un territoire de transit entre les Etats qui l'environnent.

Voici un tableau récapitulatif du développement des échanges commerciaux de la Suisse au cours de ces dernières années :

Commerce spécial de la Suisse

	Importation	Exportation
	(en tonnes)	
1932.....	8.598.869	454.646
1933.....	8.175.603	487.220
1934.....	7.990.269	510.349
1 ^{er} semestre 1934.	3.774.852	228.341
1 ^{er} semestre 1935.	3.480.190	198.951

Si l'on rapproche les chiffres qui précèdent de ceux correspondant au tonnage du transit suisse par les principaux ports du Nord (voir chapitre suivant), on constate qu'au contraire du commerce spécial de la Suisse qui est en régression, notre transit avec l'outre-mer par le Nord tend à progresser.

Ce fait s'explique. Il suffit de songer au déplacement de certains courants commerciaux qui se sont produits au détriment de fournisseurs continentaux et au bénéfice de vendeurs d'outre-mer. Ainsi, par exemple, les charbons français et allemands sont concurrencés par les minerais polonais, anglais et par les combustibles liquides.

D'autre part, il y a eu détournement de trafics par suite de l'application de mesures de protection économique, telles la mise en vigueur des contingents, les accords de compensation et diverses clauses contenues dans les conventions de commerce.

Transit suisse par les ports du Nord

Rotterdam occupe le premier rang par ordre d'importance du tonnage transité pour la Suisse :

	Sur la Suisse	De Suisse
	(en tonnes)	
1931.....	306.799	13.706
1932.....	393.539	8.365
1933.....	520.417	11.815
1934.....	412.764	16.975

La hausse exceptionnelle enregistrée en 1933 provient en partie de la constitution de stocks et de certains chevauchements de fin d'année, d'autant plus possibles que Rotterdam expédie sur la Suisse une quantité énorme de charbons et de combustibles liquides.

Il est à relever que ce trafic s'effectue, tant à Rotterdam qu'à Anvers — dont nous donnons ci-après le mouvement — en presque totalité par la voie du Rhin, qu'il s'agisse du fleuve lui-même ou des canaux. La proportion transportée par fer n'est que de 2 à 4 %.

Anvers est également une place importante de transit pour la Suisse, à en juger par les statistiques obtenues pour les années 33 et 34 :

	Sui la Suisse	De Suisse
	—	—
	(en tonnes)	
1933.....	281.605	12.770
1934.....	384.062	16.637

Comme nous le disions précédemment, la hausse du trafic suisse d'importation et d'exportation par ces deux ports est très nette.

Les autres places maritimes du Nord font un commerce peu important avec notre pays, si l'on ne considère toujours que le tonnage en transit. A l'exception d'Amsterdam qui maintient un chiffre moyen de 20 mille tonnes par an, les ports du Nord non mentionnés ici sont en régression marquée.

En corrélation avec ces faits, le port fluvial de Bâle voit augmenter son mouvement annuel avec une régularité et une rapidité frappantes.

De 1 million 280 mille tonnes en 1931, il a passé à 1 million 900 mille tonnes l'année dernière (1934), dont 5 % environ représente le trafic d'aval, soit l'exportation de Suisse. Pour les 9 premiers mois de 1935, ce tonnage s'élève déjà à 1 million 650 mille tonnes contre 1 million 440 mille tonnes durant la période correspondante de 1934.

Les marchandises importées par le Rhin sont principalement : les céréales et produits alimentaires divers, les combustibles liquides et solides, les matières premières pour l'industrie chimique, les métaux, les engrais, les bois. A l'exportation : les produits de l'industrie chimique et électro-chimique, tourteaux, minerais de fer, etc.

Marseille et la Suisse

Si l'on considère :

a) le meilleur marché des transports rhénans comparativement au fer et la marge de réduction dont ils semblent encore disposer;

b) que les chemins de fer suisses, intéressés au développement du port fluvial de Bâle, sont enclins à favoriser la pénétration en Suisse de certaines marchandises arrivées à Bâle par voie d'eau;

c) que la parité des tarifs de transit sur la Suisse, convenue entre réseaux internationaux pour le transport de la mer à une gare-frontière suisse et inversement, joue d'une manière imparfaite par suite, notamment, des fluctuations enregistrées sur différentes devises;

d) qu'il existe entre voies d'accès par fer sur

la Suisse des ententes concernant la répartition de certains trafics,

On peut dire qu'en raison de l'absence regrettable d'une voie d'eau assurant de bout en bout le transport de Marseille sur la Suisse dans des conditions d'exploitation équivalentes à celles des voies fluviales partant de Rotterdam et d'Anvers, le transit par Marseille sur l'Europe Centrale et la Suisse se confine essentiellement aux marchandises autres que celles qui se prêtent au transport sur chalands et supportent la durée plus longue du trajet par le Nord.

A l'heure actuelle, les marchandises entrant en ligne de compte pour Marseille sont celles qui transitent par fer et qui, normalement empruntent la voie méditerranéenne.

Au sujet de l'activité du port de Marseille avec la Suisse, nous relevons les lignes suivantes dans le *Journal de la Marine Marchande* du 22 avril 1934 :

« De nombreux pays de l'Europe Centrale sont en relations avec Marseille. Mais les échanges avec la Suisse sont de beaucoup les plus importants, malgré la concurrence très active qui a existé de tous temps entre les ports français, italiens, belges, hollandais et allemands pour acquérir ce trafic, d'ailleurs en diminution par suite de la crise qui n'a pas épargné les industries suisses.

« Pour faciliter les échanges internationaux par la voie de Marseille, permettre à ce port de se défendre contre la concurrence des autres ports et lui assurer une part légitime du trafic de transit, des prix réduits ont été consentis par les chemins de fer, entre Marseille ou les ports voisins et différents points-frontières franco-suisses pour la plupart des marchandises faisant l'objet d'un courant de trafic; quelques tarifs directs ont même été créés entre Marseille et des gares étrangères.

« Le trafic de transit bénéficie également des « Dispositions exceptionnelles applicables au transit par fer entre la Suisse d'une part et les ports français d'autre part, notamment les ports de la Méditerranée » permettant d'obtenir, par détaxe, sous certaines conditions et en particulier sous réserve d'un minimum de taxe pour la plupart des marchandises la parité des prix perceptibles entre les gares suisses et les ports étrangers concurrents.

« En ce qui concerne l'acheminement, si l'on tient compte de la longueur du parcours maritime supplémentaire qu'entraînerait l'acheminement par les ports du Nord, on peut conclure que la voie de Marseille est celle que doit emprunter normalement le trafic entre la Suisse d'une part, le bassin méditerranéen, les Indes et l'Extrême-Orient d'autre part. »

Examinons quel est le volume du commerce spécial de la Suisse avec l'ensemble des pays suivants : Espagne, Portugal, Yougoslavie, Grèce, Bulgarie, Roumanie, Russie, Turquie, Afrique, Asie, Amérique, Australie, susceptibles d'être desservis par la Méditerranée :

	Importation	Exportation
	—	—
	(en tonnes)	
1932.....	1.753.712	50.641
1933.....	1.622.450	62.698
1934.....	1.584.756	62.631

Tant du point de vue géographique qu'à celui de l'économie nationale, tout porte à croire que la Suisse accorderait la préférence à Marseille pour assurer le service de la majeure partie de ses opérations en provenance ou à destination des pays précités. Ceci, bien entendu, à parité de frais ou moyennant une surprime justifiée par des avantages spéciaux.

Le transit suisse par la Méditerranée

En Méditerranée, deux ports sont intéressés en première ligne au mouvement du transit suisse : Marseille et Gênes.

Entre ces deux places, également menacées par les ports du Nord de l'Europe, existe une concurrence évidente qui modifie constamment la composition de leur commerce de transit avec notre pays.

Il n'a pas été possible d'obtenir les statistiques douanières du port de Gênes relatives au transit suisse. Nous ne possédons que les chiffres des chemins de fer italiens. Ceci est d'autant plus regrettable que des indices intéressant eussent pu être tirés — notamment sur le détournement de certains trafics — en rapprochant les statistiques de la douane de Gênes et de Marseille.

Force est donc de limiter la comparaison entre les chiffres des chemins de fer français et italiens, dont les bases d'établissement doivent être, d'ailleurs, sensiblement identiques. Bien que ces chiffres se rapportent, non seulement aux marchandises étrangères, mais encore à celles du local expédiées en Suisse sous régime douanier, l'augmentation du tonnage qui en résulte sur le mouvement du transit proprement dit (15 à 25 %) permet cependant de tirer des conclusions générales :

Transit de Marseille sur la Suisse

	1931	1932	1933	1934
	(en tonnes)			
Combustibles	1.524	338	151	105
Textiles	1.133	1.232	1.030	1.583
Produits alimentaires, boissons	13.906	10.863	13.379	9.111
Céréales	127.711	155.431	87.608	101.274
Autres marchandises . . .	12.919	21.057	11.529	9.910
TOTAL	157.193	188.921	113.697	121.983

Transit de Gênes sur la Suisse

	1931	1932	1933	1934
	(en tonnes)			
Charbon	11.144	14.986	11.909	15.760
Céréales	80.750	50.615	58.560	79.067
Textiles	7.816	5.062	4.179	3.798
Machines, métaux ou- vrés	—	131	92	92
Prod. alimentaires, vins	3.057	6.400	12.445	6.999
Huiles minérales, grai- nes oléagineuses	1.886	2.628	6.638	8.767
Phosphates	—	1.052	1.549	2.938
Autres marchandises . . .	12.786	16.251	7.786	7.085
TOTAL	117.439	97.125	103.158	124.506

La principale constatation à relever est que, dans le trafic sur la Suisse, Gênes a maintenu sa position, tandis que Marseille est en nette régression.

Transit de Suisse sur Marseille

	1931	1932	1933	1934
	(en tonnes)			
Machines, métaux ou- vrés	4.830	4.837	2.733	3.688
Métaux bruts	1.302	479	121	—
Tissus, textiles	360	178	119	25
Denrées alimentaires, boissons	12.680	8.645	5.312	4.110
Produits chimiques . . .	3.925	497	569	128
Autres marchandises . . .	7.723	8.968	7.813	5.809
TOTAL	30.820	23.604	16.667	13.760

Transit de Suisse sur Gênes

(non compris Savone et Vado)

	1931	1932	1933	1934
	(en tonnes)			
Produits alimentaires . . .	11.590	5.587	2.430	2.612
Tissus	245	1.316	1.107	616
Machines, métaux ou- vrés	7.024	3.133	4.015	5.725
Métaux bruts	3.051	1.517	1.266	1.095
Produits chimiques . . .	1.146	1.280	1.272	1.422
Autres marchandises . . .	7.186	14.611	9.980	14.734
TOTAL	30.242	27.419	20.070	26.224

La diminution des exportations suisses par Marseille est particulièrement sensible, Gênes parvenant au contraire à recouvrer en 1934 un trafic à peu près égal à celui de 1931.

Citons encore le développement du trafic du port de Trieste avec la Suisse, composé dans sa quasi-totalité de marchandises importées en Suisse (huiles minérales, figues, oignons, coprah, graines d'arachides). D'après les statistiques du chemin de fer, il a passé de 15 mille tonnes en 1933 à 41,500 tonnes pour 1934.

Compte tenu de la régression intervenue, par suite de la crise, dans le volume global des échanges internationaux, reculé dont les ports accusent les effets, il n'en reste pas moins vrai qu'au cours de ces dernières années, l'importance de Marseille comme port de transit pour la Suisse tend à diminuer.

Conclusions

Nous venons d'énoncer la note dominante de cette étude en ce qui concerne le tonnage des opérations de transit entre Marseille et la Suisse.

L'importance de cette question est exceptionnelle pour l'ensemble de la place de Marseille. La Chambre de Commerce de cette ville qui, de tous temps, a voué une attention spéciale aux relations de son port avec la Suisse, clôture en ces termes le rapport auquel il est fait allusion au début de cet exposé :

« Est-il possible de remédier à cette situation? »

« L'étude de ce problème est rendue extrêmement difficile par les circonstances économiques actuelles. Il est certain, en effet, que d'une part, la généralisation de la politique des contingentements et, d'autre part, l'instabilité monétaire ont eu pour conséquence de déplacer les courants commerciaux. Toutes les prévisions qui pourraient être faites en période normale risquent dès lors d'être faussées par suite des perturbations qui sont la conséquence des économies plus ou moins dirigées. »

« Il n'en existe pas moins d'autres éléments qui influent sur le commerce de transit et sur certains desquels il devrait être possible d'agir. »

« En première ligne figurent les frets qui, actuellement, sont en complet désarroi, à telle enseigne que les distances ne paraissent plus entrer en ligne de compte pour leur calcul, alors qu'elles devraient normalement être un des éléments essentiels pour leur détermination. Dès maintenant, et en vue du retour à une situation économique normale, il conviendrait de se préoccuper de cette question essentielle. De même, il y aurait lieu de chercher à établir des tarifs soudés (maritimes, ferroviaires et fluviaux) permettant de calculer les prix de transport de bout en bout. »

« En attendant qu'on puisse examiner les questions de transport sous un aspect aussi général, il paraîtrait tout au moins possible, en se bornant à l'étude des transports continentaux, d'envisager des tarifs mixtes (ferroviaires et fluviaux) permettant de réduire les frais d'acheminement des marchandises du port d'arrivée au lieu de destination ou inversement. Notre Chambre a déjà formulé des desiderata dans ce sens auprès du ministère des Travaux Publics. Enfin, il conviendrait de réduire les frais de port et d'accorder aux marchandises de transit des facilités douanières aussi étendues que possible en ce qui concerne les opérations

« de manipulation, de mélanges d'assortiments permettant de satisfaire au goût et aux besoins de la clientèle. Tel était l'objet essentiel de la proposition qu'a formulée notre Chambre lorsqu'elle a proposé la création d'enclos de transit. Les constatations faites au cours de la présente étude ne peuvent que confirmer le bien fondé de cette proposition. Quelle que soit la modalité qu'on envisage (zones franches ou enclos de transit), il devient de plus en plus indispensable et urgent de prendre des mesures pour ramener dans notre port un trafic dont le déclin est manifeste. »

Il est une réforme au moins dont la réalisation immédiate serait de nature à maintenir et à développer les relations du port de Marseille avec la clientèle suisse. Nous voulons parler de l'unification des frais de place sur toute l'étendue du port de Marseille.

La diversité des tarifs de débarquement présente, en effet, le gros inconvénient de compliquer l'établissement de forfaits et des prix de revient. Il semble que ce retour à un ancien état de faits devrait pouvoir s'opérer dans le cadre restreint des manutentions de marchandises en transit direct.

Il convient, avant de terminer, de rendre un grand hommage aux efforts d'adaptation qui se poursuivent en faveur de la place de Marseille et de son port sous l'impulsion de la Chambre de Commerce. Placés sur le terrain pratique, ces efforts ne cessent d'améliorer dans maints cas d'espèces les conditions propres à redonner à Marseille un regain d'activité avec notre pays.

Nous formulons le vœu qu'aux bonnes volontés et à l'intelligente compréhension des intéressés viennent s'ajouter bientôt des circonstances favorables pour que puisse s'accomplir un programme de réformes, d'ores et déjà nettement tracées.

*Communiqué par la Section
de Marseille de la Chambre
de Commerce suisse en France.*

Imposition en France des redevances payées pour l'exploitation de brevets étrangers

Jusqu'au 1^{er} janvier 1935, l'impôt sur les bénéfices des professions non-commerciales n'atteignait que les contribuables ayant des installations professionnelles en France. Sous le régime de la nouvelle codification française (code général des impôts directs et taxes assimilées, décret du 27 décembre 1934), cet impôt s'applique aussi aux revenus des contribuables qui n'ont pas en France d'installations professionnelles permanentes. C'est ainsi qu'en vertu des articles 78 et 95 du Code général, sont notamment soumis à l'impôt sur les bénéfices des professions non-commerciales :

« Les produits perçus par les inventeurs au titre soit de la vente ou de la cession, soit de la concession de licences d'exploitation de leurs brevets, marques de fabrique, procédés ou formules de fabrication. »

L'impôt est perçu par voie de retenue opérée sur le montant net des sommes imposables, au moment où leur paiement est effectué. Le montant net est déterminé en appliquant aux sommes payées une déduction forfaitaire de 20 %. Pour 1935, le taux de l'impôt est de 12 % du montant net, soit de 9,6 % du montant intégral des versements.

L'Administration fiscale française paraissait d'abord décidée à soutenir que l'impôt serait dû sans exception pour toutes les sommes versées à des personnes ou sociétés installées à l'étranger et n'ayant pas d'établissement en France. Ce point de vue n'est, cependant, plus maintenu actuellement. En effet, lorsque les brevets dépendent de l'actif d'une entreprise industrielle ou commerciale, les profits qu'ils procurent à cette