Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 13 (1933)
Heft: 1

Rubrik: Chiffres, faits et nouvelles : partie française : partie suisse

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: 08.07.2025

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

Chiffres, faits et nouvelles

PARTIE FRANÇAISE

Projet de fusion des Compagnies de Chemins de fer.

La situation de plus en plus précaire des différentes Compagnies de chemins de fer, dont le déficit total aurait atteint 9 milliards au terme de l'année écoulée, a amené le ministère des Travaux Publics à élaborer un projet de fusion des deux réseaux d'Etat et des cinq réseaux concédés. Ce projet entraînerait certaines économies dans la gestion des chemins de fer et rétablirait une situation financière qui aurait été compromise tant par le régime institué par la Convention de 1921, que par les augmentations des traitements des fonctionnaires sans contre-partie dans les recettes, du développement de la concurrence automobile, du maintien du taux de l'impôt sur les transports à 32,5 %, enfin des effets désastreux de la crise économique.

On envisage donc de libérer les réseaux des obligations imposées par la Convention de 1921 de façon à leur permettre de moderniser leur exploitation et de faciliter leur collaboration avec les autres modes de transport et de réduire, dans la mesure du possible, l'impôt sur les transports, ainsi que les traitements et salaires des fonctionnaires, — cette dernière réduction constituant un des rares moyens de réaliser des économies sur le chiffre des dépenses d'exploitation, — enfin de réaliser des améliorations d'ordre technique pouvant accroître le rendement du personnel, des installations et du matériel.

Cette réforme n'est toutefois pas sans soulever des objections et l'on fait remarquer à ce propos que les chemins de fer allemands et italiens dont l'exploitation est assurée par l'Etat, donnent des résultats nettement désavantageux par rapport aux chemins de fer anglais, par exemple, exploités par des entreprises privées.

Foire de Lyon.

La prochaine Foire de Lyon se tiendra du 9 au 19 mars 1933. A la demande de nombreux adhérents la durée a été ramenée à 11 jours. La Foire tient à affirmer son caractère de véritable foire d'échantillons et de marché de gros. Une durée plus courte permettra aux chefs de maisons de participer à cette manifestation pendant toute sa durée et réduira sensiblement les frais généraux de participation des industriels éloignés de Lyon.

Au nombre des manifestations projetées, on signale l'Exposition et les Journées d'étude sur le chauffage et la réfrigération, la Semaine de propagande pour la consommation du poisson de mer, le Congrès d'hygiène du lait, ainsi qu'un Congrès international de la coiffure et de la parfumerie.

PARTIE SUISSE

Le Salon de l'Automobile à Genève.

(10 — 19 mars 1933)

Alors même que le délai officiel des inscriptions au Salon de l'Automobile soit clos, de nombreuses demandes d'admission parviennent encore au Comité. On peut donc déjà affirmer que cette manifestation atteindra en ampleur celles qui l'ont précédée. En effet, dans presque tous les groupes d'exposants, les participations côtoyent actuellement celles enregistrées l'an dernier. Heureuse constatation si l'on considère que le triomphe d'une idée ne va pas sans lutte et que, tant dans le domaine économique que dans celui de la mécanique, la réaction est fonction du résultat enregistré précédemment.

Pour 1933 rien n'a été laissé au hasard par les constructeurs et les commerçants de la branche automobile et, dans son ensemble, le Salon sera un sujet d'admiration. On considérera le redressement atteint en pleine crise économique avec la sérénité que donne la certitude de l'effort accompli. Les hésitants auront lieu de se réjouir et les abstentionnistes se cantonneront dans le cercle des regrets. Ne l'oublions pas, que l'on examine le poids lourd, l'automobile, la motocyclette ou le cycle, tous ces véhicules sont essentiellement démocratiques et adaptés aux besoins de tous. C'est précisément durant l'époque difficile que nous traversons que se révèle un triomphe qui ne cesse de s'affirmer d'année en année. A cet égard les statistiques sont édifiantes et celle qui marque le développement de la circulation des véhicules à moteurs est trop ascendante pour que l'on puisse émettre le moindre doute à ce sujet.

Les opérations de tirage au sort des stands des rez-de-chaussée et annexe du Salon de 1933 se sont déroulées le 22 décembre à l'Hôtel des Bergues à Genève.

Les stands ont été répartis à 54 marques d'automobiles (58 en 1932), 18 de poids lourds (17) et 10 carrossiers (11). Le Salon de 1933 s'annonce donc sous d'heureux auspices.

Une heureuse initiative.

Nous ne voudrions pas manquer de consigner dans les annales des relations économiques franco-suisses, le succès remporté par le voyage d'étude organisé, l'automne dernier, en Suisse et plus spécialement dans les fiefs de notre industrie du fromage, par M. Bollier, directeur à Paris, de l'Emmental S. A., auquel prirent part de nombreux représentants de la crèmerie française.

Trafic aérien en 1932.

D'après les résultats provisoires des lignes internationales et internes de la Suisse, pendant la dernière saison estivale, soit du 1er mai au 31 octobre 1932, il a été transporté 28.441 passagers, soit une augmentation de 27,2 0/0 par rapport à la période correspondante de l'année 1931.