

Ce bulletin est publié à titre documentaire et objectif.

Les articles traduisent l'opinion de leurs auteurs, sans engager celle de la Banque.

SOMMAIRE : La crise et les ententes entre les producteurs, par M. F. Baudhuin. — Les efforts de réorganisation des chemins de fer britanniques. La concurrence de la route. — Chronique : Le rapport du Fonds National de la Recherche Scientifique 1931-1932. Subsidés à l'industrie. La rationalisation de l'industrie et ses dangers. — Statistiques.

LA CRISE ET LES ENTENTES ENTRE LES PRODUCTEURS

par M. Fernand Baudhuin,

professeur à l'Université de Louvain.

I.

La crise mondiale, comme la guerre, a provoqué en beaucoup de domaines des bouleversements tels qu'il est bon de vérifier, sinon les principes économiques, du moins les idées que l'on s'était faites au sujet de leurs applications. Comment se sont comportées notamment les ententes entre producteurs qui avaient fait penser à beaucoup que le monde allait rapidement vers une espèce d'économie « contrôlée » ?

Certes, de tout temps, la tendance et l'espoir des producteurs a souvent été de vouloir constituer des monopoles ou des ententes qui conduisent à des résultats équivalents. Mais précédemment, on n'y voyait qu'un moyen de réaliser de plus gros bénéfices, à l'abri de la concurrence; les ententes étaient ordinairement l'œuvre de financiers voulant lancer de vastes et fructueuses spéculations. Parfois aussi ces organisations étaient constituées en temps de dépression, générale ou localisée dans une branche, dans l'espoir d'éviter la ruine des entreprises dont il s'agissait.

Après la guerre, une autre conception s'est superposée à ces objectifs. Les ententes prétendaient non seulement relever les prix dans l'intérêt des producteurs, mais aussi régulariser les marchés, éliminer les intermédiaires, réduire la concurrence dans ce qu'elle avait d'excessif; elles allaient même jusqu'à dire qu'elles freineraient la hausse des prix en temps de prospérité, de façon à éviter la naissance d'entreprises concurrentes, la surproduction et les crises. C'étaient,

appliqués à un nombre limité de produits, les principes de l'économie dirigée. Il manquait la coordination entre les différentes branches, mais l'essentiel s'y trouvait en germe.

Le nombre des ententes, cartels ou monopoles ainsi constitués, était devenu impressionnant. On a pu établir à l'époque la liste que voici, en ce qui concerne les organismes internationaux; cette nomenclature demeure sans doute incomplète:

Cartel de l'acier (Etats-Unis, Angleterre, Russie, etc. exclus).

Cartel du cuivre (Etats-Unis, Espagne, Angleterre, Belgique, Yougoslavie).

Cartel de l'aluminium (Allemagne, France, Angleterre, Suisse).

Cartel de l'émail (Allemagne, Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie, Autriche).

Cartel des lampes (Etats-Unis, Allemagne, Canada, Pays-Bas, France, Italie, Pays scandinaves, Angleterre, Hongrie, Autriche).

Cartel des rails (IRMA) (Pologne, Italie, Japon exclus).

Cartel du fil de fer (Allemagne, Belgique, Tchécoslovaquie, Pays-Bas).

Comptoirs métallurgiques (E. I. A.) (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg) (1).

(1) Créés en 1930, ces comptoirs devaient contrôler les prix des aciers finis (barres, poutrelles, tôles). Ils ont été dissous après peu de temps, sans être parvenus à enregistrer le moindre résultat. Les prix n'ont été que nominalement maintenus.

Cartel de la tuyauterie (Allemagne, France, Belgique, Luxembourg, Angleterre, Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne).

Cartel de la colle (presque tous les pays européens).

Cartel de la soie artificielle (Angleterre, Allemagne, Pays scandinaves, Autriche, Tchécoslovaquie, Hongrie).

Cartel des bouteilles (France, Allemagne, Pays scandinaves, Autriche, Hongrie, Tchécoslovaquie, Pays-Bas).

Cartel du borax (France, Allemagne, Angleterre, Etats-Unis, Autriche).

Cartel du liège (Allemagne, Belgique).

Cartel des gramophones (Victor Talking Machine Co — Etats-Unis, — et Columbia — Angleterre).

Trust du linoléum (Allemagne, Suisse, Norvège).

Cartel des allumettes (Suédoise des allumettes, Kreuger and Toll).

Cartel du zinc (Etats-Unis exclus).

Cartel de la margarine (Uni-Lever : Angleterre, Belgique, Hollande, etc.).

Cartel des engrais azotés (Allemagne, Belgique, etc.).

Quelle fut l'étendue du domaine englobé par ces ententes, c'est-à-dire que représentèrent les prix de monopole dans l'ensemble de la production? D'après certains, ces prix échappant à la concurrence constituaient une fraction très importante du total; on a été jusqu'à dire que la concurrence avait cessé virtuellement de jouer.

Nous ne saurions admettre ce point de vue, même si nous nous plaçons au moment où les ententes entre producteurs étaient à leur apogée. Il ne faut pas confondre, en effet, le cartel et le monopole. Certains cartels équivalent, en effet, au monopole, et peuvent régler les prix, mais ces cas sont assez rares. Le Cartel du cuivre a été virtuellement dans cette situation, de même que le comptoir des rails. Mais le Cartel de l'acier n'a jamais pu avoir cette prétention.

Nous vivons sous un régime de concurrence plus vive qu'autrefois, par suite de la facilité et du bon marché des transports. Jamais les producteurs ne se sont disputé, comme aujourd'hui, la faveur de servir le consommateur mieux et à meilleur marché. Jadis, en effet, seuls les producteurs de la région étaient en compétition; actuellement, la concurrence s'exerce dans le monde entier, avec instantanéité, grâce au télégraphe et au téléphone.

Il est vrai qu'à l'intérieur d'un pays les monopoles peuvent être plus nombreux, à l'abri des barrières douanières. Mais en ce cas l'action sur les prix devient singulièrement bénigne; elle ne peut en effet que porter les prix au niveau indiqué par le montant du droit. Et ceci serait obtenu en toute hypothèse, car un droit n'a de sens pour les producteurs qu'on veut protéger, que s'il augmente le prix en conséquence. C'est ce que veut le législateur. Le monopole intérieur ne peut réellement agir que par le fait d'une organisation commerciale qui exclurait les produits étrangers.

L'effet obtenu ainsi serait limité. Et si le cartel exagère, les pouvoirs publics peuvent y mettre fin d'un trait de plume, en abaissant le taux des droits.

II.

Le pays où les ententes entre producteurs se sont le plus développées est incontestablement l'Allemagne. Mais on se méprend souvent sur l'extension prise par cette politique; on fait état d'une statistique qui n'a pas la portée qu'on lui attribue d'ordinaire.

D'après cette statistique, en 1926 sur 12.400 sociétés comptant un capital total de 20 1/2 milliards de marks, 2.000 avec 13 1/2 milliards de capital appartenaient à des Konzerne, c'est-à-dire à des groupements d'entreprises. A la fin de 1931, sur 26.400 millions de marks de capital nominal, 19.600 millions se rattachaient à des Konzerne; de ce capital, 12 milliards représentent les participations de ces groupements.

A la vérité, ces chiffres exagèrent l'importance des ententes ou Konzerne. Ils totalisent en effet toutes les participations se traduisant par une mise en portefeuille. A s'en tenir à cette classification, toutes les affaires dont la « Société Générale de Belgique » possède des titres en portefeuille seraient considérées comme faisant partie de Konzerne, ou d'ententes entre producteurs. C'est évidemment excessif; en métallurgie Arbed et Cockerill demeurent en pleine concurrence, et cependant tous deux figurent dans le portefeuille de la « Société Générale ».

Au surplus, faut-il observer que dans la statistique allemande, parmi les sociétés considérées comme faisant partie des Konzerne, se trouvent des organismes dépendant des pouvoirs publics. Au total, les sociétés dans lesquelles il existe des participations les apparentant aux Konzerne, représentent en 1931 quelque 48 p. c. du total, et les organismes de contrôle ont les interventions que voici:

Capital détenu par des Konzerne

Partie détenue par :	
des sociétés anonymes	23 %
des sociétés à responsabilité limitée	3 %
d'autres sociétés (y compris les cartels, etc.).	5 %
les pouvoirs publics	11 %
l'étranger.	6 %
Total	48 %

Le pourcentage relativement élevé de la participation des pouvoirs publics est dû à l'intervention de ces derniers dans l'industrie des transports, de l'électricité et de la banque. Il ne s'agit pas évidemment dans tout cela de véritables Konzerne.

Les ententes industrielles ont leur maximum d'importance dans les usines productrices de matières premières. La part d'actions détenues par des sociétés anonymes y atteint 38 p. c. Elle monte même à 48 p. c. dans les mines de charbon et à 50 p. c. dans la grosse métallurgie. Par contre, les industries de transformation n'accusent que 15 p. c. de leur capital dans ce cas; c'est également, à peu de chose près, le pourcentage d'intervention dans les sociétés commerciales.

Ceci nous permet de voir avec un peu plus de précision quelle est l'importance des ententes en Allemagne. Tout d'abord, la statistique en question n'indique que les participations; le contrôle et l'entente ne résultent pas nécessairement d'une participation. Il peut y avoir en outre des liens contractuels entre des sociétés juridiquement distinctes. Il est possible ainsi de constituer des monopoles non moins complets qu'au moyen des Konzerne.

En second lieu, observons que ces participations existent principalement dans l'industrie des matières premières, et en particulier pour le fer et les combustibles. C'est surtout dans ces branches qu'a pu s'appliquer la politique des prix et d'une réglementation de la production.

On le voit, la statistique allemande à laquelle il est fait si souvent allusion n'a pas la portée qu'on lui attribue ordinairement. D'une part, elle surévalue, et d'autre part, elle sous-estime l'importance des ententes entre producteurs. Mais il y a lieu surtout d'en retenir que ces ententes n'ont acquis une grande extension qu'en ce qui regarde les matières premières. Nous sommes d'autant plus portés à réduire l'importance de ces ententes, que les facteurs qui ont empêché la généralisation des participations proprement dites ou Konzerne ont dû s'exercer avec la même intensité dans le domaine des communautés d'intérêt et des arrangements contractuels entre producteurs. N'oublions pas enfin qu'en Allemagne surtout, une partie importante de la production industrielle, et à peu près toute l'activité commerciale, sont aux mains de sociétés à responsabilité limitée (G. m. b. H.) ou de particuliers. Ceci restreint encore le domaine des ententes entre producteurs.

Ce que nous venons de dire de l'Allemagne, où ce système a trouvé son apogée, montre que l'on s'est exagéré fortement la mesure où ces ententes furent conclues. Une des raisons de l'exagération où certains sont tombés, consiste dans le fait que les produits cartellisés se prêtent bien à l'établissement de statistiques; ils ont des marchés et des cours bien fixés. On a pu ainsi comparer, dans des graphiques impressionnants, l'allure de ces prix à celle des produits à marché libre. Mais ceci ne donne pas la mesure de l'importance relative des produits sortant d'entreprises cartellisées en Allemagne.

III.

Les cartels et les ententes, tels qu'on les concevait jusqu'en 1930, nous l'avons dit, visaient notamment à stabiliser les prix, à éviter la surproduction et les crises. Les événements des dernières années ont montré qu'aucun de ces objectifs n'était à leur portée. Tout ce qu'ils s'étaient efforcés de bannir est survenu avec une acuité qui fait penser qu'au lieu d'avoir fait œuvre utile, les ententes ont fait œuvre néfaste.

Les illusions à leur sujet avaient été fortifiées par la situation qui avait prévalu de 1925 à 1929. Au cours de cette période, les prix ne s'étaient guère écartés d'un niveau que l'on considérait comme raisonnable,

parce qu'il assurait le bénéfice des producteurs; la prospérité n'avait cessé de s'affirmer. Et l'on croyait assez naïvement, avoir, par sa sagesse et son habileté, stabilisé prix et prospérité; les faiseurs de cartels, de trusts et d'ententes s'en attribuaient partiellement le mérite.

La désillusion a été sévère. Tout d'abord, à une ou deux exceptions près, aucun cartel ou entente n'a résisté à la secousse. Les prix ont pu être maintenus tant que la concurrence demeura modérée; mais ensuite, la production dut être laissée libre dans la plupart des cas, les ententes se trouvant impuissantes à faire respecter les contingents. Pour subsister au moins sur le papier, ces ententes sont devenues purement nominales et ont supprimé les restrictions qui devaient assurer leur efficacité.

Les ententes n'ont pas empêché le sur-outillage. Non seulement elles n'ont pas prévu la fermeture des débouchés résultant de la crise (elles seraient en cela assez excusables), mais elles ont fait ou laissé construire un équipement dépassant les possibilités même en l'absence de la crise.

Ainsi apparaît, ou plutôt réapparaît, le défaut principal de toutes ces ententes. Pour obtenir l'adhésion de tous les producteurs, il faut leur promettre un niveau des prix **nécessairement** trop élevé, parce qu'il doit assurer une rémunération normale aux entreprises dont le prix de revient est moins favorable. Ainsi on provoque la naissance de la concurrence, ou l'on stimule celle qui est déjà existante. On arrive inévitablement à la surproduction. Et si la chose se présente dans un nombre suffisant de domaines, on provoque la crise ou l'on facilite son éclosion.

Un mécanisme identique joue également assez souvent en ce qui concerne les extensions et l'outillage. Pour obtenir l'adhésion de tous les producteurs, on autorise chacun à établir un programme d'équipement dépassant les besoins probables.

Ainsi donc les cartels et les ententes, loin d'avoir écarté la crise, l'ont rendue plus inévitable. Probablement ensuite ont-ils contribué à en augmenter la durée. En effet, pendant les premiers temps, ils ont tenté de maintenir les prix au niveau antérieur, et ils ont stocké leur fabrication. Ainsi la production demeura-t-elle élevée et en résulta-t-il une aggravation du malaise. Après quelque temps, des quantités de plus en plus considérables arrivèrent sur les marchés et les écrasèrent.

Les cartels ont donc empêché longtemps l'adaptation des prix, et ils ont maintenu la production à un niveau trop élevé pour l'état actuel de la conjoncture. Une chute plus profonde et des prix et de la production en fut la conséquence. Il est vrai que les ententes partagent ici cette responsabilité avec les interventions gouvernementales; celle du Farm Board aux Etats-Unis, celle du Wheat Pool canadien, de même que le soutien artificiel pratiqué en de nombreux pays, ont contribué au même résultat.

L'expérience n'a pas été favorable à l'embryon d'économie contrôlée que constituaient les ententes

entre producteurs. S'il a été impossible de diriger l'activité dans des domaines limités, on doit renoncer à l'espoir de pouvoir régler selon un plan arrêté l'inextricable complexe de l'activité mondiale. Trop d'imprévus, ou, ce qui est pis, de réactions psychologiques, viennent bouleverser les prévisions les mieux établies.

IV.

A l'heure présente, nous l'avons dit, il ne reste rien des grands cartels internationaux, si ce n'est parfois leur squelette. Nous ne voyons guère subsister avec efficacité que le comptoir des rails (IRMA), sérieusement combattu par la concurrence du reste.

Les chefs d'entreprise ne renoncent cependant pas à la politique des ententes, et l'on parle encore fréquemment de leurs efforts en vue de reconstituer des cartels. Mais beaucoup, croyons-nous, ont abandonné leur rêve d'une économie contrôlée. Les événements en ont montré l'inconsistance. Certains de ceux qui en demeurent partisans rattachent le système des ententes à celui d'une économie dirigée, dans laquelle toutes les activités seraient coordonnées entre elles. Quant au reste, nous avons l'impression que l'économie dirigée a beaucoup moins d'adeptes parmi les chefs d'entreprises que parmi les théoriciens. Les premiers se sont rendus compte de la difficulté, voire de l'impossibilité qu'il y aurait à tracer le plan harmonieux dans lequel l'économie mondiale se développerait sans heurt et sans crise.

Mais l'ancienne conception des cartels, qui limitait ses objectifs aux intérêts immédiats des adhérents, a fait une nouvelle apparition. On lui demande d'assainir des marchés désemparés, de relever quelque peu des prix ruineux, d'empêcher une aggravation de la surproduction, de permettre l'écoulement des stocks. C'est surtout dans le domaine des métaux que cette politique est poursuivie avec persévérance. Elle est également en honneur dans l'industrie du sucre et dans celle de la soie artificielle. Ne parlons pas du caoutchouc, où les tentatives d'accord sont si fréquentes, et leur insuccès si répété, qu'il n'y a plus guère d'espoir d'aboutir à un résultat tangible.

Mais observons tout d'abord que d'une façon générale les producteurs ont renoncé à réaliser des monopoles mondiaux, les seuls qui puissent être effectifs et réussir à maîtriser les stocks et à relever les prix. Or les conditions de réalisation sont à présent à leur optimum; tous les producteurs se trouvent dans une situation précaire, tous souhaitent un accord. Ils n'y arrivent pas, en dépit de cette situation spéciale; peut-on espérer qu'ils y parviennent jamais?

En somme, si en temps de prospérité les cartels ont paru avoir partiellement éliminé la concurrence, ce n'était probablement qu'une illusion. Il est plus vraisemblable que les cartels ne peuvent être conclus, et ensuite vivre, qu'en un temps d'essor économique où la concurrence n'est pas trop vive. C'est plutôt cet affaiblissement de la concurrence qui permet la constitution des cartels. Il est exact cependant qu'en certains domaines, beaucoup de prix se sont trouvés clichés par les ententes, en Allemagne du moins; ceci

concorde avec le reproche que nous avons adressé aux cartels, d'avoir retardé la réadaptation. Mais tôt ou tard ils ont dû céder.

Il apparaît au total que les cartels à tendance de monopole ne subsistent que s'ils sont peu utiles aux producteurs.

V.

Mais il nous semble qu'il existe parmi les ententes entre producteurs deux catégories que l'on n'a pas suffisamment distinguées. On ne voit d'ordinaire que celles dont l'objectif est de fixer des prix, de réduire la concurrence, de constituer des monopoles mondiaux ou nationaux.

Or, il en est une autre espèce qui, à bien des égards appelle un jugement différent. Ce type est réalisé par des producteurs qui loin de vouloir réduire la concurrence, veulent l'exercer plus efficacement. Ils s'efforcent en somme d'obtenir les avantages de la concentration, en évitant ses principaux inconvénients. Telle est la situation dans l'industrie belge de la verrerie et de la glacerie, dont les neuf dixièmes de la production sont destinés à l'étranger. Le résultat principal d'une entente entre les entreprises sera qu'elles pourront lutter plus efficacement sur les marchés étrangers. Au lieu de se combattre entre elles, et ainsi de s'affaiblir mutuellement, elles pourront tourner tous leurs efforts contre les producteurs des grands pays qui sont nos concurrents.

Pareille entente écarte les inconvénients économiques du monopole, et notamment les prix trop élevés qui provoquent la surproduction. Elle permet de rationaliser l'activité des adhérents, tout en leur laissant une liberté suffisante.

Le Cartel de l'acier, tel qu'il fut conçu en 1926, appartient à ce genre d'ententes. N'englobant que le tiers de la production mondiale, il ne pouvait prétendre imposer des prix. On peut admettre au surplus qu'il a échoué dans ses objectifs, mais ce fut pour des raisons extrinsèques. Son fonctionnement eût exigé des sacrifices de la part de certains pays, qui n'avaient pas l'assurance d'en retrouver la contrepartie, par suite de la période trop brève pour laquelle la convention avait été conclue.

En somme, il nous paraît, après l'expérience de la crise, qu'il faut, à tout égard, renoncer aux cartels ou aux ententes visant à la création de monopoles. Mais on doit considérer plus favorablement les ententes limitées, se bornant à organiser plus rationnellement un groupe d'entreprises, et à les faire fonctionner comme s'il s'agissait d'une affaire unique.

Il faut surtout regarder comme excellentes les ententes qui, en Belgique, groupent les industries d'exportation. Trop souvent nos producteurs se combattent entre eux, et avilissent les prix de vente sans profit pour personne. On cite l'exemple du ciment, qui en 1931 était vendu 120 francs la tonne, alors que le ciment étranger, de même qualité, cotait 180 francs. L'un des résultats de cette politique est de provoquer l'établissement de mesures anti-dumping.

D'un autre côté, les ententes entre producteurs nationaux, réalisant notamment le partage des marchés, permet une meilleure représentation, et le travail plus méthodique de ces marchés. Il vaut mieux posséder un représentant d'un bon standing, dans un pays réservé, que dix représentants faméliques épars sur tout le globe terrestre.

LES EFFORTS DE RÉORGANISATION DES CHEMINS DE FER BRITANNIQUES

LA CONCURRENCE DE LA ROUTE

Les chemins de fer traversent, depuis quelques années, une crise particulièrement sévère. Dans la plupart des pays où ils sont étatisés, ils constituent pour le budget national une charge considérable. Ailleurs, nombre de compagnies sont déjà sur le point d'être en faillite, et celles qui se maintiennent le doivent presque toujours à d'importants secours pécuniaires de l'Etat.

Il est évident que la majeure partie des pertes subies par les chemins de fer en ces deux dernières années sont dues surtout à l'inactivité des industries, notamment de l'industrie lourde, et à la diminution du volume du commerce tant extérieur qu'intérieur. Néanmoins, depuis la guerre, les chemins de fer subissent un recul constant de leur chiffre d'affaires, et ce recul est dû à la concurrence exercée par les autres moyens de transport et spécialement par l'automobile. Cette concurrence est encore avivée par la crise qui rend les économies réalisables relativement plus importantes.

La lutte entre le rail et la route a déjà été étudiée dans tous ses aspects; on a confronté les avantages et les désavantages de l'un et de l'autre; on a envisagé les divers moyens de défense dont chacun dispose; une documentation abondante a été rassemblée, et cependant, du point de vue pratique, aucun remède n'a encore été appliqué.

Depuis quelques mois, devant l'aggravation nouvelle de la situation des chemins de fer, il semble que les gouvernements aient l'intention de prendre enfin les mesures nécessaires. Le présent article examinera à ce sujet les récents développements de la question en Angleterre (1).

Les chemins de fer anglais ont été complètement réorganisés par le Railway Act de 1921 : celui-ci les a groupés en quatre systèmes : le London Midland and Scottish Railway, le London North Eastern Railway, le Great Western Railway et le Southern Railway, dont les sphères d'action sont nettement délimitées et ne donnent lieu à concurrence que sur des parcours assez restreints (sauf peut-être pour les deux premiers). Ces quatre grandes compagnies ont leur liberté entravée par des textes légaux dont l'intention était de les empêcher d'abuser de leur monopole de fait. Ce monopole n'existe plus actuellement par suite de la concurrence du transport automobile, mais les entraves subsistent. En outre, la crise économique sévit lourdement depuis deux ans. Il résulte de ces circonstances que malgré leurs grandes possibilités de résistance, les compagnies ne peuvent compenser par des compressions de dépenses la diminution constante de leurs recettes. Le tableau I est particulièrement édifiant à cet égard. On y remarquera que la reprise économique de 1929, qui s'est caractérisée par l'augmentation des recettes produites par le transport du charbon et des minéraux, n'a pu empêcher une diminution pour les passagers, les marchandises diverses et le bétail : signe manifeste du succès de la concurrence automobile qui a enlevé aux chemins de fer plus que l'accroissement de trafic. Le déclin est violent en 1930 et cependant la crise ne peut être accusée de tout le mal à ce moment-là. Enfin, en 1931 et en 1932 (pour cette année, le chiffre des recettes totales paraît devoir se fixer aux environs de 145.000.000 de livres sterling), une lourde part du recul incombe certes à l'inactivité industrielle et commerciale.

TABLEAU I. Recettes des quatre compagnies de chemins de fer. (En millions de livres.)

	Moyenne 1923-25	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Passagers	69.3	63.5	62.1	60.0	57.0	52.4	—
Colis	17.2	17.6	17.4	17.6	17.5	16.8	—
Marchandises.....	50.1	52.1	49.4	49.0	45.5	41.8	—
Minéraux	15.4	16.6	15.3	16.2	14.6	12.3	—
Bétail	2.0	1.9	1.9	1.8	1.8	1.6	—
Charbon	36.7	36.6	33.6	36.5	34.6	32.1	—
Divers.....	1.8	1.6	1.7	1.7	1.6	1.5	—
	192.6	189.9	181.4	182.8	172.6	158.5	144.- (estimé)

(1) Cfr. deux articles d'ANDRÉ E. SAYOUS : « La route contre le rail en Angleterre », *Revue Economique Internationale*, février 1930. « Les chemins de fer anglais et la concurrence de la route », *Revue Economique Internationale*, janvier 1932.

D'autre part, les dépenses ont été réduites de 5 millions de livres sterling de 1929 à 1930 et de 13 millions de livres sterling de 1930 à 1931, à la suite d'un effort de réorganisation de la part des quatre compagnies, effort considérable mais, comme l'indiquent les chiffres, nettement insuffisant.

* * *

Plusieurs questions se posent quant aux possibilités

d'adaptation des chemins de fer anglais à la situation actuelle.

I. D'abord, celle des *salaires*: les compagnies réclament des réductions importantes et elles appuient leurs revendications sur des chiffres assez convaincants. Voici, en effet, relevée au tableau II, la répartition des dépenses.

Dépenses des quatre compagnies de chemins de fer.

TABLEAU II.

(En millions de livres.)

	1913	1930	1931	1932 (estimé)
Total des recettes (comprenant les placements et toutes activités des compagnies)	129.1	196.5	180.1	165.-
Salaires	47.0	109.2	102.0	100.-
Autres dépenses	36.4 %	55.5 %	56.6 %	60.6 %
Reste pour distribution aux actionnaires	36.9	49.7	44.7	40.-
Soit.....	45.2	37.6	33.4	25.-
Soit.....	35.- %	19.1 %	18.5 %	15.1 %

La part donnée au travail va croissant, celle attribuée au capital diminue sans cesse. Il faut ajouter que si les salaires des cheminots ont été plus que doublés depuis 1913, le coût de la vie et les tarifs des chemins de fer n'ont augmenté que d'environ 60 p. c.

Après bien des difficultés, les compagnies ont obtenu en mars 1931, une réduction de 2 1/2 p. c. de tous les salaires plus 2 1/2 p. c. des salaires dépassant 40 sh. par semaine : cela leur a permis une économie de 3.660.000 livres sterling par an.

Elles demandent actuellement à remplacer ces mesures par une réduction globale de 10 p. c. sur tous les salaires, en respectant un salaire minimum de 38 sh. par semaine, ce qui ajouterait une nouvelle économie annuelle de 4.600.000 livres sterling. Les Trade Unions se sont évidemment opposées à cette demande et elles invoquent en leur faveur le taux dérisoire des salaires en 1913 et une prétendue surcapitalisation des compagnies. Le capital total de celles-ci est de 1.095.000.000 de livres sterling et sa valeur boursière n'est que de 560.000.000 de livres sterling environ; les ouvriers en déduisent qu'au lieu d'un dividende moyen d'environ 3 p. c. qui fut distribué en 1931, ce dividende était au contraire de 6 p. c. de la valeur réelle des titres. Il suffirait donc, pour rétablir une situation normale, de réduire le capital, les salaires n'étant, eux, aucunement exagérés. Les arguments des deux parties valent ce qu'ils valent. Toujours est-il que les chemins de fer ne peuvent arriver à payer à la fois les salaires, les coupons des obligations et les dividendes des actions privilégiées. Ayant réduit considérablement la part des recettes affectée au capital, il semble logique qu'ils réduisent également celle attribuée au travail. En effet, après la réduction demandée, les salaires seront encore supérieurs au

niveau moyen des autres industries. D'autre part, les compagnies ont besoin de capitaux pour des travaux de développement tout à fait indispensables : de nouvelles réductions de dividendes leur enlèveraient tout crédit auprès des souscripteurs éventuels. Quoi qu'il en soit, la question, qui ne put être résolue devant les organes de conciliation habituels, comprenant un nombre égal de représentants des deux parties, est actuellement pendante devant le National Wages Board.

II. Les *tarifs* des transports ferroviaires donnent également lieu à controverse. Ils ont été fixés par le Railway Act de 1921 à un taux qui ne peut être inférieur au coût des services requis, ni supérieur à la valeur des services rendus, ce taux devant être uniforme pour chaque catégorie de transports et être établi par unité transportée. Les bases qui ont servi à l'établissement de ces tarifs sont surtout la valeur des objets transportés et le volume de ceux-ci comparé avec leur poids. Les compagnies ont bénéficié en 1929 de certaines exemptions fiscales qui ont amoindri leurs charges et elles ont été autorisées à quelques réductions de tarifs. Elles avaient envisagé, de façon à lutter plus avantageusement contre leurs concurrents, la possibilité d'accorder à certaines industries des tarifs forfaitaires réduits pour s'assurer le transport de toute leur production. Le Great Western avait déjà réalisé ce projet, mais en novembre 1932, le Railway Rates Tribunal a désavoué ce tarif de faveur comme contraire à l'acte de 1921, sur la base du danger que comportent des préférences accordées à telle ou telle entreprise du point de vue de l'intérêt général. Par le fait même, on a soulevé la question de l'amendement de l'acte de 1921 ou de son extension aux transports sur route : en effet, les transports automo-

biles jouissent de la liberté la plus complète en matière de fixation de tarifs, arme dont ils usent largement dans leur concurrence contre les chemins de fer. Les compagnies ferroviaires revendiquent simplement d'être mises sur pied d'égalité avec leurs concurrents. Nulle mesure n'a encore été prise à cet égard, mais certaines opinions compétentes entrevoient l'attribution au Railway Rates Tribunal d'un pouvoir d'arbitrage. Tous les cas qui se présenteraient seraient examinés séparément et des tarifs de faveur ou forfaitaires seraient tolérés chaque fois qu'ils ne nuiraient pas à l'intérêt général.

Salaires et tarifs permettraient, moyennant certaines autorisations légales, de remédier, au moins en partie, à la situation actuelle des chemins de fer, en diminuant leurs frais d'une part, et en leur attirant plus de trafic d'autre part. Nous ne nous attarderons pas ici aux modifications techniques adoptées, tels, par exemple, l'usage de nouveaux types de wagons et l'emploi de « containers » évitant les multiples transbordements.

III. Pour en finir avec ce que nous appellerons les moyens internes d'adaptation, nous devons envisager encore les possibilités de *coopération entre les compagnies*. Cette coopération se réalise sous la forme de « pools » conclus entre deux compagnies pour l'exploitation en commun de certains parcours où elles se faisaient concurrence : le matériel employé et les recettes obtenues se partagent d'après une proportion fixée d'avance, et les économies réalisées sont généralement assez considérables.

Un tel accord existe en fait depuis plusieurs années entre le Southern Railway et le Great Western Railway, concernant tous les points communs de leurs réseaux réciproques. Des négociations ont été entamées entre le Great Western Railway et le London Midland and Scottish Railway et, d'autre part, le London Midland and Scottish Railway et le London North Eastern Railway viennent d'aboutir à un accord. Celui-ci ne fut pas aisé à faire ratifier par le ministre des Transports. Ce dernier institua, en effet, un comité qui reçut des protestations des unions ouvrières, des associations d'employés, de l'industrie métallurgique, des charbonnages et des constructeurs de matériel ferroviaire. Tous les intérêts lésés s'étaient groupés pour empêcher le « pool » de se réaliser, ils ne purent y réussir devant les preuves apportées par les représentants des chemins de fer, de ce que la coopération envisagée leur permettrait de réaliser des économies pouvant atteindre 1 million de livres sterling. A la suite de la ratification de cet accord, on peut conclure que la concurrence entre compagnies de chemins de fer a virtuellement cessé d'exister, même dans les rares régions où l'acte de 1921 l'avait maintenue.

* * *

Après cet examen des efforts que les compagnies de chemins de fer ont faits et font pour se redresser par leurs propres moyens, il nous faut aborder plus spécialement la question de la concurrence des transports automobiles. On connaît les avantages de ceux-ci : tarifs moins élevés, prise et remise à domicile, pas de

transbordements coûteux et parfois même dangereux, pour ne citer que les principaux. Il faut encore tenir compte de la concurrence acharnée entre les innombrables entrepreneurs de transports réduisant les tarifs à des taux dérisoires et souvent non rémunérateurs. Transports de passagers et transports de marchandises, les chemins de fer sont attaqués de part et d'autre, et cette compétition n'a fait que s'accroître depuis la fin de la guerre. Accablés par leurs lourdes immobilisations en matériel, par les frais d'entretien considérables de leurs réseaux, entravés par une réglementation sévère des tarifs et des salaires, les chemins de fer doivent lutter contre des concurrents jouissant d'une liberté complète et usant gratuitement d'un réseau de routes construit aux frais de l'Etat.

Les chiffres donnés plus haut ont montré que cette lutte fut peu efficace et que d'année en année le recul s'est accru. L'opinion publique avait été d'abord favorable à cette concurrence, qui enlevait aux chemins de fer le quasi-monopole que la loi de 1921 leur avait accordé. Le gouvernement laissa faire. Mais peu à peu, lorsque la situation s'aggrava, lorsque la petite épargne, dont les investissements en valeurs ferroviaires sont très nombreux, constata les difficultés pécuniaires, les premières réductions de dividendes et la baisse des cours, la réaction se dessina et la question fut posée sur le terrain législatif. Nous allons à partir d'ici examiner successivement le transport des passagers et celui des marchandises.

LE TRANSPORT DES PASSAGERS.

Nous avons constaté, d'après le tableau des recettes, qu'en ce domaine, les pertes furent considérables. Les entreprises de transport automobile, devenues de plus en plus nombreuses, avaient rapidement créé un réseau complet de lignes régulières entre toutes les villes de quelque importance, avec départs journaliers au moins. Elles n'avaient reculé devant aucune amélioration matérielle et technique : véhicules de luxe, sleepings pour les longs voyages, création de gares au centre même des agglomérations, augmentation constante de la vitesse et de la sécurité et maintien malgré tout de prix variant entre 40 et 70 p. c. des tarifs ferroviaires. Les chemins de fer répondirent par des billets à prix réduit, des billets de fin de semaine, des trains de plaisir, sans parvenir à combler les pertes. Ils sollicitèrent alors l'autorisation de concurrencer les transports automobiles sur leur propre domaine et d'organiser des services automobiles afin de desservir les localités non situées sur les réseaux. Ils obtinrent cette autorisation en vertu du Railway Road Transportation Act de 1928, qui leur permet d'établir des services de transport sur routes partout où ils le désirent, tout en réservant au gouvernement un droit d'intervention en cas d'abus. Les chemins de fer n'ont d'ailleurs pas usé de leur droit nouveau pour créer quantité de nouvelles lignes automobiles ; bien au contraire, ils se sont efforcés de composer avec les lignes existantes et d'acquiescer d'importants intérêts ;

dans la plupart de celles-ci : ils évitèrent de la sorte une lutte qui eût pu être désastreuse de part et d'autre. Le tableau III donne quelques chiffres concer-

nant l'influence prise à la fin de 1931 par les chemins de fer dans les entreprises de transports automobiles pour passagers.

TABLEAU III.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER	Nombre de compagnies où les chemins de fer possèdent un intérêt	Montant des participations	Valeur nominale des actions émises par ces compagnies	Rapport des participations au capital
London Midland and Scottish Railway	16	£ 2.025.325	£ 7.118.495	28 %
London North Eastern Railway	14	1.698.570	6.289.262	27 %
Great Western Railway	7	1.888.869	3.784.326	50 %
Southern Railway	10	759.970	2.166.450	35 %
AU TOTAL (1)	33	£ 6.372.734	£ 13.555.038	47 %

(1) En tenant compte dans les colonnes 2, 4 et 5 des entreprises dans lesquelles deux compagnies de chemins de fer possèdent des intérêts.

Dans plusieurs entreprises, le London Midland and Scottish Railway et le London North Eastern Railway possèdent ensemble 50 p. c. des titres; il existe certaines ententes également entre le Great Western Railway et le Southern Railway; il en résulte que dans les quatre cinquièmes de ces sociétés, les chemins de fer possèdent un intérêt prépondérant, et que dans les autres, où il se chiffre aux environs de 33 p. c., leur influence est considérable. Si on ajoute que dans la plupart des firmes de transports automobiles, le groupe Tilling (Thomas Tilling, British Electric Traction et Tilling and British Automobile Traction) allié des chemins de fer, possède également un montant appréciable de titres, on se rend compte qu'en matière de transports de passagers, on va plutôt vers un monopole que vers une concurrence croissante. Les recettes des chemins de fer résultant de la traction automobile ont d'ailleurs triplé de 1930 à 1931, et il faut considérer que l'emprise des chemins de fer ne fera que s'accroître en ce domaine. Signalons encore que depuis avril 1931, des Area Traffic Commissioners, dont la juridiction porte sur les transports par omnibus et autocars, s'opposent à toute extension des services routiers partout où ils pourraient concurrencer les chemins de fer, mais que cette mesure n'a eu comme résultat que d'augmenter le nombre de passagers que peut transporter un même véhicule.

En dehors de la concurrence leur faite par les autocars, les chemins de fer ont eu à souffrir de la vogue croissante de l'automobile comme moyen de transport privé : le nombre d'autos particulières et de motos augmente chaque année dans des proportions considérables. Malgré la crise actuelle, cette augmentation continue. Or, il ne faut pas négliger que c'est une clientèle très intéressante qui est ainsi enlevée aux chemins de fer : les automobilistes de maintenant, tant pour les affaires que pour les villégiatures et le tourisme, usaient auparavant des trains et ne voyageaient guère que dans les compartiments de première ou de deuxième classe. La concurrence de l'automobile

privée est donc très coûteuse pour les chemins de fer, et seules les mesures de protection telles que des licences et des taxes sur l'essence vraiment lourdes pourraient y parer. Il va de soi que l'opinion publique sera toujours hostile à de pareilles mesures.

Bref, on conçoit qu'atteints dans leur clientèle modeste par les transports automobiles en commun et dans leur clientèle aisée par les automobiles privées, les chemins de fer aient subi, en matière de transports de passagers, les pertes considérables que le tableau I indique. Une emprise croissante sur les transports automobiles en commun nous paraît être en ce domaine leur meilleur moyen de défense.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Le tableau I montre sur quelles catégories de marchandises porte principalement la concurrence du transport automobile. Il va de soi que ce n'est pas sur les matières très pondéreuses et peu fragiles. Aussi, les charbons et les minerais restent-ils fidèles aux chemins de fer, tandis que les denrées alimentaires et la plupart des produits qui souffrent mal les transbordements sont transportés par camions. La concurrence est d'ailleurs aggravée par le fait que 70 p. c. environ des camions automobiles sont la propriété d'entreprises ou d'industriels qui effectuent leurs transports eux-mêmes, et non d'entreprises spécialisées dans les transports. Les 30 p. c. restants, qui appartiennent à des compagnies ou à des particuliers dont le rayon d'action est souvent peu étendu et dont l'organisation est généralement déficiente, nuisent cependant considérablement aux chemins de fer tant par leur chasse effrénée aux chargements que par les bas tarifs qu'ils consentent pour se concurrencer l'un l'autre. Depuis deux ou trois ans déjà, les chemins de fer se sont plaints auprès du gouvernement, requérant son intervention en ce domaine.

Le gouvernement, comme nous l'avons vu plus haut, approuva des réductions de tarif, des réductions de salaires, des plans de coopération, il accorda des

exemptions d'impôt. Puis, devant le peu de succès de ses interventions, il se mit, sous l'influence du parti travailliste, favorable aux cheminots, à attaquer ouvertement les transports automobiles afin d'empêcher au moins que leurs succès s'étendent encore. Le Road Traffic Act fut voté en 1930 et amendé dans le sens de la sévérité au début de 1931. Il limite d'abord la vitesse tolérée pour les véhicules lourds et abrège le temps de service journalier des chauffeurs de ceux-ci : une différence de temps considérable et la nécessité d'un personnel plus nombreux compensent certains des avantages inhérents aux transports automobiles. Mais en outre, la loi entrave l'exploitation des services routiers en interdisant certains parcours empruntant l'un ou l'autre pont décrété trop fragile. Gênant ainsi l'exploitation des services existants, on a voulu aussi empêcher la création de nouvelles lignes, et la loi a institué treize comités régionaux placés sous les ordres du ministre des Transports. Ils sont composés de trois membres non intéressés dans l'exploitation des transports et chargés de distribuer ou de refuser les licences nécessaires à tout service routier. Les résultats de cette loi ont été insuffisants, la situation des chemins de fer a continué à empirer. Enfin, en 1930, le ministre des Transports a demandé à un comité de huit membres (quatre représentants des compagnies ferroviaires et quatre représentants des compagnies automobiles pour le transport des marchandises) sous la présidence indépendante de Sir Arthur Salter, de lui soumettre un rapport concernant les relations des transports ferroviaires et automobiles de marchandises.

LE RAPPORT SALTER (1).

Les questions posées à cette conférence du rail et de la route étaient de trois ordres :

I. Comment faut-il le plus équitablement répartir les frais de construction et d'entretien des routes entre les divers usagers de celles-ci ?

II. Comment faut-il éventuellement régler les transports de marchandises par le rail et par la route ?

III. Quels sont les moyens les plus équitables de collaboration et de répartition du trafic entre ces deux concurrents ?

Alors que l'opinion générale s'attendait à un échec et proclamait l'impossibilité totale d'aboutir à un accord, le comité est arrivé à l'unanimité aux conclusions que nous allons résumer ci-dessous.

Il a tenu d'abord à préciser la situation au moment où il a été réuni et les idées dominantes d'après lesquelles il comptait résoudre les difficultés.

« La seule solution au problème de la concurrence actuelle consiste dans l'établissement pour cette concurrence d'une base équitable, afin d'arriver, par une meilleure division du travail, à une collaboration entre le rail et la route. » Comment se présente le problème de l'établissement de cette base équitable ? Les chemins de fer ont construit et entretiennent à grands frais un réseau énorme dans lequel ils ont

immobilisé des capitaux considérables. Les routes peu nombreuses encore au début du siècle coûtaient à ce moment-là environ 12 millions de livres sterling et cet argent était prélevé sur le revenu national; aujourd'hui il existe plus de 175.000 miles de routes dont 43.000 à grand trafic et elles nécessitent annuellement 60 millions de livres sterling. Ces frais ont été rendus indispensables par suite du développement de la traction automobile, qui se chiffrait, à la fin de 1931, à un million de voitures privées, 627.000 motocyclettes, 364.000 camions à marchandises et 87.000 taxis et autobus; ils sont surtout indispensables à cause des travaux d'élargissement et de renforcement qu'exigent le nombre et la dimension des véhicules lourds. Des taxes et des licences frappent les automobiles, mais, d'une part, elles ne sont pas suffisantes pour compenser les frais que leur trafic occasionne et, d'autre part, certaines d'entre elles servent à d'autres fins qu'à l'entretien des routes et se justifient par d'autres raisons.

L'établissement d'une base équitable de concurrence entre le rail et la route force à rechercher la part exacte incombant au transport des marchandises dans les dépenses effectuées pour le réseau routier et à la lui faire supporter intégralement. Il ne faut cependant pas qu'on accorde une protection quelconque aux chemins de fer en chargeant excessivement les transports automobiles. Les compagnies ne doivent, en effet, pas recevoir d'aide qui soit nuisible à l'intérêt général, en augmentant le coût des transports.

I. Comment va-t-on répartir entre les divers usagers de la route la dépense annuelle d'un montant moyen depuis quatre ans, de 60.000.000 de livres sterling ? Les routes servent aux promeneurs, à l'Etat, aux entreprises de gaz, d'eau, d'électricité, de téléphone; il est logique que ces usagers paient leur part des frais. Mais il faut tenir compte de l'impossibilité d'évaluer exactement les capitaux employés pour la construction des routes avant l'apparition des automobiles, et dont celles-ci profitent gratuitement. En considérant que l'usage des routes par d'autres que les automobiles et la jouissance gratuite par celles-ci de ce « legs du passé » se compensent, il reste que les 60.000.000 de livres sterling sont à répartir entre les diverses classes de véhicules automobiles. Mais d'après quel critère ? Le mieux sera de tenir compte de la consommation de pétrole, du nombre de miles parcourus et du poids déplacé, avec des corrections pour la vitesse, pour l'encombrement provoqué par le grand nombre de motocyclettes et pour les dégâts causés par les véhicules les plus lourds. Il s'ensuit une série de calculs et de corrections, et l'on aboutit à une toute nouvelle fixation des taxes sur l'essence et du montant des licences. Des charges spéciales sont prévues pour les véhicules se mouvant par l'action de produits autres que le pétrole, et certaines exonérations sont accordées aux camions circulant uniquement dans des espaces bien limités, tels les ports. Bref, au total, taxes et licences rapporteront à l'Etat les 60.000.000 de livres sterling nécessaires. Parmi ces 60.000.000 de livres

(1) MINISTRY OF TRANSPORT. *Report of the Conference on Rail and Road Transport*, 29th July 1932, London.

sterling, 23.500.000 incomberont aux véhicules commerciaux. Il s'ensuit que ceux-ci paieront, si le rapport est adopté, 2.500.000 livres sterling de plus par an qu'ils ne paient actuellement : le véritable intérêt de la nouvelle taxation consiste dans une plus grande progressivité, permettant de frapper plus sévèrement les

camions les plus lourds, qui sont aussi les plus dangereux concurrents des chemins de fer. Le tableau IV fournit quelques chiffres pris dans la longue et complète liste soumise au ministre par le comité; ils montreront de manière typique la progressivité du tarif projeté pour les licences.

TABLEAU IV.

Véhicules automobiles servant au transport de marchandises (1).

Poids du véhicule non chargé	A combustion interne. — Pétrole		A combustion interne Autres produits que le pétrole		A vapeur		Electriques	
	Licence actuelle	Licence proposée	Licence actuelle	Licence proposée	Licence actuelle	Licence proposée	Licence actuelle	Licence proposée
	£	£	£	£	£	£	£	£
Moins de 12 Cwts	10	10	10	17	—	—		
De 12 Cwts à 1 T	15	14	15	27	—	—	6	22
De 1 T à 1 1/2 T	20	20	20	40	—	—		
De 1 1/2 T à 2 T	25	26	25	49	25	53	13	30
De 2 T à 2 1/2 T	28	33	28	64	28	58		
De 2 1/2 T à 3 T	32	36	32	79	32	64	16	39
De 3 T à 4 T	38	54	38	104	38	74	19	46
De 4 T à 5 T	43	73	43	134	43	112	21	72
De 5 T à 6 T	48	108	48	188	48	121	24	74
De 6 T à 7 T	48	125	48	214	48	136	24	83
De 7 T à 8 T	48	151	48	245	48	149	24	88
De 8 T à 9 T	48	183	48	282	48	160	24	100
De 9 T à 10 T	48	226	48	332	48	170	24	107
Pour chaque tonne au- dessus de 10'	—	32	—	54	—	32	—	20

(1) Tous ces chiffres se rapportent aux véhicules montés sur pneumatiques et non sur bandages pleins : le tarif projeté pour ces derniers est encore considérablement plus élevé.

II. Les compagnies de chemins de fer sont contrôlées et réglementées à presque tous les points de vue et spécialement en ce qui concerne les tarifs et les salaires. Il faut donc, pour obtenir une concurrence équitable, établir un certain contrôle des transports automobiles : divers points méritent à ce sujet un intérêt spécial de la part des autorités; ce sont : le taux des salaires, les tarifs, le nombre de véhicules et la sécurité des chargeurs. Le rapport donne à ce sujet un projet de réglementation. En plus de la licence ordinaire nécessaire pour tous les véhicules automobiles, ceux qui seront destinés au transport de marchandises devront obtenir une seconde licence, mais celle-ci gratuite. Les conditions de son obtention sont un taux de salaires jugé suffisant par les autorités locales, le maintien du véhicule en bon état et certaines conditions de travail minima pour le personnel employé. La licence pourra être suspendue au cas où l'une de ces conditions ne serait plus respectée.

Pour l'octroi de cette licence, on distingue les entrepreneurs de transports et les industriels assurant le transport de leurs propres marchandises. Les seconds l'obtiendront sans autres conditions que celles prévues ci-dessus. Quant aux premiers, elle ne leur sera pas accordée lorsque les facilités de transport existantes suffiront amplement aux besoins publics,

ou lorsqu'il y aura danger de congestionner ou de surcharger les routes. Un Comité central consultatif sera créé près du Ministre des Transports; il s'occupera, en collaboration avec celui-ci, de l'appel des décisions locales concernant les licences et assurera le respect des conditions citées plus haut.

Bref, sur la base de ces dispositions, s'établirait un système de réglementation des transports automobiles ayant pour objet principal de s'efforcer de faire appliquer des tarifs fixes et des salaires suffisants. Le rapport Salter n'est d'ailleurs pas du tout optimiste quant aux possibilités matérielles de réaliser un tel contrôle.

III. Le troisième point étudié est la répartition du travail entre les divers modes de transport. Il est certain qu'il ne faut nullement tendre à détourner au profit de la route des marchandises actuellement encore transportées par chemin de fer, mais il semble qu'aucune loi ne pourrait empêcher le trafic de se partager au gré de l'offre et de la demande, suivant les avantages présentés de part et d'autre.

Un effort concerté des transporteurs ferroviaires et automobiles aurait certes le meilleur résultat : sur la nouvelle et plus équitable base de concurrence que ce rapport propose, ils pourraient utilement collaborer afin de s'attirer de plus en plus de trafic. Des services de prise et remise à domicile par camions combinés

avec le transport à longue distance par chemin de fer d'après un tarif global, des « contenants » pouvant être transportés par train et par camion sans transbordement coûteux, la suppression de gares intermédiaires pour laisser seulement des centres unis entre eux par chemins de fer et d'où rayonneraient des services automobiles, voilà autant d'améliorations techniques. Le rapport suggère une enquête scientifique qui aurait pour but de rechercher les possibilités d'application de ces améliorations et de déterminer les moyens de transport les plus économiques pour chaque catégorie de marchandises. Les résultats de cette enquête seraient la base même d'une collaboration croissante entre le rail et la route.

* * *

L'unanimité de la conférence du rail et de la route s'est faite sur le texte que nous avons analysé; elle prouve que si les chemins de fer sont actuellement plus durement atteints, les deux parties craignent également les dangers d'une concurrence avivée. Elles comprennent qu'une grande communauté d'intérêt existe entre elles et que la collaboration est leur meilleur « modus vivendi ». Cette unanimité n'a cependant pas empêché les critiques : on en saisit aisément les raisons. Les chargeurs, donc la majorité des industriels et des commerçants, et les constructeurs de matériel de chemins de fer et d'automobiles, ont des intérêts très opposés à ceux des transporteurs et ne se font pas faute par tous les moyens d'entraver les essais d'entente qui les priveraient des bénéfices de la concurrence.

La Fédération des Industries Britanniques a émis une opinion nettement hostile au rapport Salter et ses principales critiques sont les suivantes. Le chiffre de 60.000.000 de livres sterling est tout à fait anormal pour les frais d'entretien et de construction des routes; s'il a été atteint ces dernières années, on le doit aux travaux entrepris pour venir en aide aux chômeurs. En outre, les véhicules automobiles ne doivent pas supporter tout le poids de ces frais mais tout ce qu'ils paient doit être consacré aux routes, et doit leur donner un droit de contrôle sur ces dépenses. L'amélioration de la situation actuelle dépend surtout de la réduction des charges incombant aux chemins de fer. En résumé, la nouvelle taxation prévue par le rapport est beaucoup trop élevée, et l'efficacité des autres propositions qu'il contient est douteuse.

Quant aux milieux ouvriers, leur attitude n'est pas favorable au rapport, pour la raison qu'ils ont depuis longtemps pris position dans la question des transports. Ils préconisent la nationalisation intégrale de ceux-ci. Un conseil de sept membres (trois représentants de l'intérêt général nommés par le gouvernement, trois représentants des employés, et un président nommé également par le gouvernement) serait pourvu de pleins pouvoirs en ce qui concerne tous les moyens de transport. Un gouvernement favorable aux aspirations ouvrières assurerait donc aisément la mainmise des Unions sur une des branches principales de l'activité économique du pays.

Il est trop tôt pour juger de la suite que donnera le gouvernement britannique aux propositions de la Conférence du Rail et de la Route.

Divers groupements intéressés à la question ont été invités à donner leur opinion au sujet du rapport. Le ministère a soumis l'ensemble des réponses, qui, pour la plupart, ne sont guère favorables, à la Conférence du Rail et de la Route. Celle-ci a évidemment réfuté toutes les critiques.

Le 20 décembre 1932, la question fut débattue à la Chambre des Communes. Bien que pressé de questions par plusieurs députés qui souhaitent une action rapide, le gouvernement répondit assez vaguement. Il comprend la nécessité et l'importance d'une solution, il tient compte des intérêts de tous et de chacun, il présentera dès qu'il le pourra ses projets à la Chambre. De toute façon, il semble qu'en avril prochain, au plus tard, lors du vote du budget, le gouvernement devra faire connaître ses décisions.

* * *

La conclusion que nous pouvons tirer de l'évolution de la question du rail et de la route en Grande-Bretagne, et avant tout de l'analyse du rapport Salter, est que le problème n'est plus uniquement celui de la concurrence. L'unanimité même des représentants des deux parties est la meilleure preuve que de part et d'autre on veut faire des concessions, on veut s'aider, de peur de se ruiner l'un l'autre. Les chemins de fer sont grevés de lourdes charges; tarifs, salaires, capitaux investis, sont autant de difficultés, et la crise les complique encore : mais les compagnies ont une armature solide, elles possèdent une forte organisation et ont mis fin à toute concurrence entre elles. Les entreprises de transports automobiles sont de plus en plus soumises au contrôle des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne le transport des passagers. Quant au transport des marchandises, les entreprises en sont en général mal organisées, leur capital est très faible, leur matériel en bien des cas est en mauvais état. Elles se livrent à une concurrence acharnée entre elles et sont le plus souvent à la merci des intermédiaires qui leur fournissent leurs chargements. Aussi, malgré les pertes certaines que les transports automobiles ont fait et font encore subir aux chemins de fer, il est peu douteux qu'une entente avec ces derniers leur serait beaucoup plus profitable qu'une lutte de plus en plus épuisante pour eux comme pour leurs adversaires. La division du travail — les chemins de fer se réservant les longues distances et l'automobile, la prise et la remise à domicile — assurerait un trafic stable à tous deux. La collaboration, tel est le programme vers la réalisation duquel les entreprises britanniques de transports ferroviaires et automobiles doivent tendre. Le rapport Salter est, à n'en pas douter, un grand progrès dans cette direction.

* * *

En réalité, le problème paraît dominé par des considérations assez simples : d'une part, il faut donc encourager le progrès technique réel que représente un mode

de transport nouveau permettant d'éviter les transbordements et comportant d'autres avantages; d'autre part, il est profondément injuste que les pouvoirs publics, après avoir sanctionné et encouragé l'établissement des chemins de fer ou les avoir même construits, ou même acquis, permettent de leur faire une concurrence ruineuse et cela grâce au subside indirect que représente l'utilisation des routes publiques sans charges correspondantes à l'usure anormale de ces routes et moins encore au coût de leur transformation en raison du transport automobile.

C'est entre ces deux éléments qu'une équation juste et économique doit être trouvée.

* * *

La Grande-Bretagne n'est pas seule à s'efforcer d'améliorer la situation des chemins de fer. Aux Etats-Unis, une commission a été réunie en 1932 pour élaborer un projet de réorganisation des réseaux et pour traiter de manière approfondie de la question des transports (1). En France, à cause du déficit croissant des chemins de fer (2) que l'on impute autant à la concurrence de l'automobile qu'à la crise économique, une enquête a été ouverte par le Ministère des Travaux Publics. Les divers groupements intéressés ont été appelés à donner leur avis. Les compagnies ferro-

(1) Cfr. « Les Etats-Unis d'Amérique » (Chronique de l'étranger). *Bulletin de la Banque Nationale de Belgique* du 10 novembre 1932, pp. 312 et 313.

(2) Cfr. « Le déficit des chemins de fer français ». *Bulletin de la Banque Nationale de Belgique* du 10 décembre 1932, p. 395.

viaires ont soumis au ministre un plan de réforme et de collaboration avec les transports automobiles (3). Les principes en sont l'égalité commerciale entre les divers moyens de transport, consistant en fait à libérer les grands réseaux de leurs entraves légales actuelles, et la répartition du trafic par une entente entre les chemins de fer, les automobiles et le service des Postes. Le système des gares-centres avec services automobiles rayonnants a également été préconisé par certains intéressés.

En Suisse, au Canada, dans la République Argentine, des commissions ont également été instituées avec mission de réformer l'organisation des moyens de transport. Dans tous ces pays, la concurrence de la route est une des causes principales des difficultés dont souffrent les chemins de fer. En Belgique, il nous suffira de rappeler les rapports pour l'exercice 1931 et de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, pour prouver que la question est aussi de grande actualité et qu'elle nécessite une solution à bref délai.

Et chez nous comme ailleurs, partout où le problème est posé, la fin de la concurrence entre le rail et la route est souhaitée et leur collaboration préconisée. Partout aussi grandit l'intervention de l'Etat dans le domaine des transports : ici pour renflouer financièrement, là pour gérer directement, là enfin pour contrôler et assurer le respect de nouvelles réglementations.

(3) Cfr. « La réorganisation du régime des grands réseaux de chemins de fer ». *L'Economiste français* du 17 décembre 1932.

CHRONIQUE

Le rapport du Fonds National de la Recherche Scientifique (1931-1932). Subsidés à l'industrie. — Nous extrayons du rapport sur l'activité du Fonds National de la Recherche Scientifique au cours de l'année académique 1931-1932 le passage suivant, relatif aux subsidés à l'industrie :

Au cours des rapports précédents, il a été exposé comment fut créée la Commission Mixte pour l'Etude de la collaboration entre le Fonds National et l'Industrie.

Voici quelle a été, pendant l'année 1931-1932, la composition de cette Commission :

Délégués du Fonds National de la Recherche Scientifique :

MM. Galopin, A., Vice-Gouverneur de la Société Générale, Président.

Greiner, L., Directeur général de la Société Anonyme John Cockerill.

Halleux, A., Administrateur de la Société Railways et Electricité, Professeur à l'Université de Bruxelles.

Parein, V., Président du Boerenbond.

Willems, J., Directeur du Fonds National.

Yernaux, J., Administrateur de l'Ecole des Mines de Mons.

Délégués du Comité Central Industriel de Belgique :

MM. Goldschmidt, P., Ingénieur, Directeur du Service des Questions Industrielles au Comité Central Industriel.

Herry, L., Ingénieur, Administrateur des Centrales Electriques des Flandres.

le Baron Nothomb, Industriel.

Peltzer, A., Industriel.

Solvay, E.-J., Gérant de la Société Solvay.

Stein, E., Inspecteur général des Charbonnages à la Société Générale de Belgique.

M. van Peborgh, J., Secrétaire.

M. Beghin, P., Secrétaire du Bureau des Relations Science-Industrie, membre avec voix consultative.

Cette Commission s'est réunie aux dates suivantes :

1. 21 octobre 1931;
2. 24 février 1932;
3. 25 mai 1932.

Rappelons ci-dessous les principes d'intervention du Fonds National au titre « Science-Industrie » :

Résolution 83. — En principe, le Fonds National ne peut appuyer financièrement les dépenses entraînées par la recherche ou la mise au point d'un procédé de fabrication ou de construction, ces dépenses devant être supportées par les établissements industriels eux-mêmes.

Toutefois, cette recherche ou cette mise au point

pourrait nécessiter la solution de problèmes scientifiques. C'est pour la solution de ces problèmes que le Fonds National pourra intervenir financièrement.

Il convient donc, pour que la demande soit recevable :

1° Que le demandeur justifie de l'existence de ces problèmes, soit par l'exposé du programme d'ensemble des travaux à entreprendre, soit par les résultats déjà obtenus, résultats dont le développement ne peut se faire faute de la solution de certains problèmes scientifiques;

2° Que le demandeur désigne l'établissement, l'institut, le ou les laboratoires où les études dont il s'agit pourraient se faire, et qu'il présente le plan dressé par celui ou ceux qui sont disposés à y procéder, plan qui mentionnera les instruments et le personnel scientifique et technique nécessaire ou à prévoir, avec une indication du montant des dépenses.

C'est parce que le Conseil s'est rendu compte du caractère formel de ces résolutions qu'il a mis en exergue les mots « en principe », et cela pour réserver les cas particuliers ne rentrant pas d'une manière tout à fait précise dans le cadre des définitions précitées.

Un élément essentiel dans l'examen de ces cas particuliers sera les caractères d'intérêt général qu'ils présentent.

Le Conseil d'administration, reconnaissant également que, dans bien des cas où les industriels feront appel au Fonds National, il leur sera difficile de complaire sans aucune résistance aux conditions mises par le Fonds National à ses interventions, s'est rendu compte qu'il était indispensable de créer un organisme intermédiaire appelé à faire, dans chaque demande, la discrimination requise et à dégager les problèmes scientifiques dont la solution pourrait permettre la mise au point, sur le terrain industriel et technique, de la question posée.

Résolution 84. — Le Conseil d'administration, après avoir examiné les possibilités de réalisation, a estimé qu'une solution favorable serait la création par le Fonds National, dans les locaux du Comité Central Industriel, et ce, sous la haute autorité de la Commission mixte, d'un *Bureau Spécial*.

Il est apparu également au Conseil que non seulement ce Bureau Spécial aurait à remplir la mission qui vient d'être définie, mais aurait aussi une fonction importante à exercer en évoquant les problèmes techniques ou de réalisation industrielle, qui permettraient de promouvoir la production dans notre pays.

Reconnaissant d'autre part que le Bureau dont il s'agit doit être outillé d'une manière adéquate à

l'accomplissement de ses délicates fonctions et à l'intérêt très vif que l'industrie peut retirer de son activité;

Considérant, d'autre part, le désir du Fonds National de servir le développement de notre industrie nationale, le Conseil d'administration, à l'unanimité, a décidé :

Résolution 85. — De déterminer la constitution d'un *Bureau Spécial* dans les conditions prévues ci-dessus et d'inscrire, à cet effet, au budget un crédit annuel de 100,000 francs devant servir à rémunérer le secrétaire du Bureau Spécial et à couvrir les frais généraux d'administration. Le secrétaire du Bureau serait nommé par le Conseil d'administration du Fonds National, sur la proposition de la Commission Mixte.

L'installation du Bureau Spécial a déjà été relatée dans les rapports précédents.

On sait que le Bureau en question, dénommé « Bureau des Relations Science-Industrie », est établi dans les locaux du Comité Central Industriel de Belgique, 33, rue Ducale, à Bruxelles, et fonctionne depuis le 15 juillet 1929.

M. Pierre Beghin, Docteur en Sciences, en est, depuis cette date, le secrétaire.

Au cours de l'exercice 1931-1932, le Bureau des Relations Science-Industrie a examiné et soumis aux délibérations de la Commission Mixte Science-Industrie et à la décision finale du Conseil d'administration du Fonds National, soixante-neuf demandes de subsides d'un total d'environ trois millions sept cent mille francs.

Huit subsides furent accordés au titre « Science-Industrie », représentant une somme de huit cent cinquante-six mille deux cent cinquante francs.

Les subsides accordés, au cours de l'exercice 1931-1932, par notre Institution de l'Industrie intéressent les industries suivantes :

- Industrie agricole;
- Industrie métallurgique;
- Industrie chimique;
- Industrie du caoutchouc;
- Industrie des carrières.

Parmi les subsides importants que notre Institution a accordés au titre « Science-Industrie », celui alloué au « Comité des recherches sur le comportement des métaux aux températures élevées », mérite une mention particulière.

En accordant une somme de 375.000 francs, le Fonds National a permis l'exécution d'un vaste programme de recherches scientifiques sur le comportement des métaux ferreux à des températures comprises entre 300 et 700 degrés centigrades.

Le Comité en question, qui a été créé à l'initiative de la Fédération des Constructeurs de Belgique, et qui fonctionne sous les auspices du Comité Central Industriel, interviendra pour moitié dans les lourdes dépenses qu'entraîneront les recherches entreprises à la fois dans les laboratoires de l'Université de Bruxelles, de l'Université de Liège, de l'École des Mines de Mons et de l'Université du Travail à Charleroi. Ces recherches scientifiques se rattachent à des problèmes

qui affectent de très près l'avenir et le progrès de quelques-unes de nos plus grandes industries.

Par ailleurs, en accordant un nouveau subside de 20.000 francs à l'Association des Rouisseurs-Teilleurs de Lin de Belgique (Belgisch Vlasbazenverbond), notre Institution a porté ses interventions en faveur de l'étude des problèmes du lin à 134.200 francs. Elle donne ainsi la preuve de l'intérêt qu'elle porte à cette branche d'industrie dont l'importance pour la Belgique est indiscutable.

Dans ces cas, comme dans les autres, une convention est intervenue entre le Fonds National et les Industries intéressées, pour assurer, dans la plupart des cas, leur coopération, en nature ou en espèces, dans les frais d'exécution des recherches, ainsi que le remboursement intégral du subside alloué au cas où les recherches conduiraient à une mise au point industrielle nettement rémunératrice.

La Commission Mixte Science-Industrie et le Bureau ne se sont pas contentés d'examiner, dans le cadre des principes d'intervention du Fonds National, les demandes de subsides émanant de la part de l'industrie.

Dans bien des cas, ces organismes sont intervenus pour inciter certaines de nos industries à s'adresser au Fonds National en vue de l'étude de questions qui se rattachent à l'amélioration de la production individuelle du pays.

Ainsi sont nés, dans divers groupements industriels, des Comités permanents chargés d'établir des programmes précis de recherches.

Enfin, tout comme durant l'exercice passé, le Bureau Spécial a pu, dans plusieurs cas, grâce à des renseignements de documentation ou d'ordre technique, fournir la solution de certaines difficultés industrielles, sans qu'il ait fallu faire appel au concours pécuniaire du Fonds National.

* * *

Ci-après la liste des subsides accordés au titre Science-Industrie durant l'exercice considéré.

	Subside du Fonds National	Participation pécun. de l'intéressé
1. Belgisch Vlasbazenverbond . . .	20.000	20.000
2. Comité des Recherches sur le comportement des métaux aux températures élevées	375.000	375.000
3. Consortium Belge des Brasseries	39.850	42.000
4. Delchef, Georges	34.400	—
5. Etablissements Englebert Fils et C ^{ie}	54.000	54.000
6. Groupement professionnel des Fabricants de Ciment Portland artificiel de Belgique	43.000	57.000
7. Syndicat pour l'Etude des Fabrications électro-chimiques . .	40.000	40.000
8. Syndicat pour l'Etude des Quinquinas au Kivu	250.000	200.000
TOTAL fr.	856.250	

La rationalisation de l'industrie et ses dangers. — Si l'organisation plus rationnelle et plus concentrée de l'industrie est un bien, elle peut également donner lieu à des excès et faire naître des dangers. Ceux-ci apparaissent surtout en temps de crise et se constatent en ce moment, aux Etats-Unis et en Allemagne. Depuis 1924, le capital fixe de l'Allemagne s'est accru dans des proportions énormes, aux dépens de son capital circulant, de sorte que le suroutillage des usines est devenu un des traits caractéristiques de l'économie allemande. Il en est un autre que souligne le « Bulletin mensuel de la Société Belge de Banque » (N° II), c'est la concentration sans mesure de la production, et il cite la métallurgie.

« La capacité de production des aciéries (allemandes), dit la Revue, atteint aujourd'hui 19 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation d'outillage de 46 p. c. par rapport aux 20 à 22 millions de tonnes d'acier que pouvait fabriquer la plus grande Allemagne de 1914.

» Or, cette capacité de production, jamais utilisée à concurrence de plus de 80 p. c., ne l'a été, en 1931 qu'à raison de 35 p. c. environ. C'est que, possédant un outillage d'une telle puissance, l'Allemagne doit exporter et qu'elle ne le peut pas dans les proportions nécessaires, parce qu'elle produit trop cher.

» L'élévation du coût de production est la suite, non seulement de l'inutilisation d'une partie de l'outillage et du maintien forcé de salaires élevés jusqu'au début de la crise financière de 1931 surtout, mais aussi de la formation de cartels trop puissants qui ont favorisé des investissements plus spéculatifs que productifs dont il faut, à présent, supporter la rémunération et l'amortissement.

» Etant données les difficultés qu'ils éprouvaient à réduire leurs prix de revient, les Konzerns n'ont pu comprimer leurs prix de vente que d'une manière tardive et d'ailleurs insuffisante. Si l'on tient compte, en outre, du protectionnisme exacerbé pratiqué par l'Allemagne, on ne s'étonnera pas de la sérieuse discordance entre l'évolution des prix des produits fabriqués sur les marchés mondiaux et allemands : tandis que l'indice des premiers fléchissait de 138, en juillet 1928, à 68 en janvier 1932, l'indice des seconds atteignait encore 137 en décembre 1929 et 107 en janvier 1932...

» Les mêmes maux affectent aussi d'autres branches de l'économie germanique, telle que la construction mécanique et électrique, qui n'était plus occupée en mars 1932 qu'à raison de 29 p. c. de sa capacité. »

BOURSE DE BRUXELLES

MARCHE DES CHANGES

Sortant de la demi-torpeur qui avait caractérisé sa physionomie pendant la première moitié du mois de janvier, notre marché a vu ces jours-ci son activité stimulée par quelques offres de devises, notamment de change sur Paris. A deux ou trois exceptions près, la cote s'est, de ce fait, graduellement alourdie. Le franc français valait, il y a deux semaines, 28,17 5/8; nous le retrouvons à 28,14 3/8. Le dollar, après avoir pendant un court moment dépassé 7,22, termine la quinzaine à 7,20 7/8. Au cours de la dernière séance de bourse, le florin, qui s'était jusque-là montré très résistant, a, à son tour, cédé du terrain: il est descendu, sans transition, de 289,99 à 289,75. La devise allemande a eu comme d'habitude un marché bien équilibré; elle cote, en ce moment, 171,44, cours qui la place à peu près à mi-chemin des cours extrêmes enregistrés pendant la quinzaine, à savoir d'une part, 171,25, d'autre part, 171,58 1/2. Le franc suisse, qui ne s'était guère écarté pendant plusieurs jours du niveau de 138,95, a gagné, en deux étapes ces jours-ci, le cours de 139,22, mais sans être plus largement traité. La lire italienne s'est tenue aisément autour de 36,90. En hausse sur le marché international, la livre sterling s'est relevée parallèlement sur le nôtre de 24,14 à 24,21 3/4. La peseta, généralement peu travaillée, est restée durant toute la quinzaine autour de 59. Au groupe des couronnes scandinaves, l'attention s'est portée sur la couronne danoise, qui a subi vers le milieu du mois un lourd recul. Cotée 125,55 le 13 janvier, elle se trouva ramenée, deux jours plus tard, à 120,75. Elle remonta légèrement ensuite, mais sans se montrer très résistante lorsque l'offre s'élargissait un peu. Le Stockholm et l'Oslo sont, par contre, en léger progrès sur leur cours de la quinzaine précédente; le premier vaut 132,25, le second 124,55, venant respectivement de 131,55 et 124,30. Le zloty à 80,80, la couronne tchécoslovaque à 21,37, le dollar canadien à 6,29, derniers cours faits, n'appellent aucune remarque particulière.

L'offre de devises a été plus nettement marquée au terme qu'au comptant. La prime de la livre sterling à trois mois, qui avait déjà subi au cours de la quinzaine passée un recul de 12 points, a fléchi ces jours derniers de 0,145 à 0,085 de belga. Le report du franc français, pour une même période, ne s'élève plus qu'à 0,06 contre 0,13 de belga, il y a deux semaines, et 0,32 vers la fin du mois de décembre. Quant au dollar, il est offert pour un trimestre au même prix, à peu de chose près, qu'au comptant.

Sur le marché de l'argent, la situation est inchangée. Les premières acceptations commerciales sont toujours recherchées à 2 7/8 p. c. et les prêts au jour le jour continuent d'être consentis autour de 1 p. c.

Le 24 janvier 1933.

MARCHE DES TITRES

Comptant.

Au cours de cette dernière quinzaine, l'activité a fait défaut au marché du Comptant.

La tenue de la cote s'en est ressentie et la plupart

des valeurs s'inscrivent au 19 janvier, en baisse par comparaison aux cours pratiqués le 4.

Aux rentes : 3 p. c. Dette Belge 2^e série, 67,50-66,50; 5 p. c. Restauration Nationale, 89-87; 5 p. c. Intér. à prime, 468,50-480, 5 p. c. Dette Belge 1925, 82,50-82; 6 p. c. Consolidé 1921, 94,75-92,50; 5 p. c. Emprunt Belge 1932, 505,25-509; 4 p. c. Dommages de Guerre 1921, 182,75-189; 5 p. c. Dommages de Guerre 1922, 228-235; 5 p. c. Dommages de Guerre 1923, 488-495; 6 p. c. Association Nationale des Industriels et Commerçants pour la Réparation des Dommages de Guerre, 95-93.

Aux assurances et banques : Assurances Générales sur la Vie, 5750-6075; Banque Belge pour l'Étranger, 590-650; Banque de Bruxelles, 550-560; Banque Nationale de Belgique, 1910-1960; Caisse Générale de Reports et de Dépôts, 2925-2975; Société Nationale de Crédit à l'Industrie, 685-665; part de réserve Société Générale de Belgique, 4700-4850.

Aux entreprises immobilières, hypothécaires et hôtelières : part de fondateur Crédit Foncier d'Extrême-Orient, 14625-15025, 5^e action de capital Grands Hôtels Belges, 190-209; Immobilière de Belgique, 740-875.

Aux chemins de fer et canaux : part de fondateur Congo, 3625-3850; action privilégiée 6 p. c. Katanga, 780-815; action privilégiée Léokadi, 511-515, action de jouissance Welkenraedt, 16225-16275.

Aux tramways, chemins de fer économiques et vicinaux : action de dividende Bruxellois, 4840-4825; part sociale Le Caire, 480-480; action de dividende Pays de Charleroi, 1000-1000.

Aux tramways et électricité (trusts) : Bangkok, 600-615; action de dividende Electrafina, 557,50-580; action de capital Electrobél, 1775-1850; part de fondateur Electrorail, 4210-4290; action ordinaire Sofina, 10300-10700.

Aux entreprises de gaz et d'électricité : Centrale Entre-Sambre-et-Meuse, 1235-1215; action de jouissance Electrique Anversoise, 3475-3575; part de fondateur Bruxelloise d'Electricité, 10500-10875, 10^e part de fondateur Electricité de l'Est de la Belgique, 6200-6600; 10^e part de fondateur Electricité Nord de la Belgique, 6925-6975; part de fondateur Seraing et Extensions, 7875-7925; part de fondateur Gaz et Electricité du Hainaut, 9950-10000.

Aux industries métallurgiques : part sociale Baume et Marpent 3575-3640; action de capital Fabrique de Fer de Charleroi, 725-760; Forges de Clabecq, 16200-17075; Cockerill, 1035-1175; Espérance Longdoz, 2250-2400; Ougrée-Marihaye, 1430-1550; Forges de la Providence, 8050-8175; action ordinaire Sambre-et-Moselle, 1650-1800.

Aux charbonnages : Amercœur, 1530-1615; Bonne-Espérance et Batterie, 2000-2035; Mariemont et Bascoup, 3525-3550; Sacré-Madame, 2370-2375; part sociale Wépister, 3535-3775.

Aux zincs, plombs et mines : Asturienne des Mines, 170-178; part sociale Overpelt-Lommel, 385-410; 10^e act. Vieille-Montagne, 2010-2055.

Aux **glaceries** : Auvelais, 11450-11875; 5^e action Charleroi, 3050-3085; part sociale Saint-Roch, 14825-13475.

Aux **industries de la construction** : action ordinaire Cannon Brand, 760-850; Carrières Unies de Porphyre, 3360-3400; part de fondateur Merbes-Sprimont, 1810-2000.

Aux **industries textiles et soieries** : Linière La Lys, 10825-10900; action privilégiée Soie Viscose 1205-1435.

Aux **produits chimiques** : part de fondateur Industries Chimiques, 1175-1375; Laeken, 1180-1250; action de capital Sidac, 2450-2625; action de dividende idem, 1750-2025.

Aux **valeurs coloniales** : part de fondateur Auxiliaire Chemins de fer Grands-Lacs, 3230-3400; Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, 2130-2320; action privilégiée Katanga 26300-28600; action ordinaire idem 24437,50-26250; action privilégiée Union Minière du Haut-Katanga, 3110-3300.

Aux **alimentation** : Compagnie Industrielle Sud-Américaine, 1060-1090; action de capital Minoteries et Elevateurs à grains, 1315-1325; action de jouissance Moulins des Trois-Fontaines, 5160-5125.

Aux **industries diverses** : 9^e action ordinaire Anciens Etablissements De Naeyer, 2240-2300; part sociale Englebert, 2525-2670; part de fondateur Grands Magasins de l'Innovation, 2900-3100.

Aux **actions étrangères** : part de fondateur Banque Agricole d'Egypte, 57500-55500; Chade, 5425-5375; part de fondateur Chemins de fer Economiques du Nord, 2120-2200; part bénéficiaire Electricité et Gaz du Nord, 15525-15400; part bénéficiaire Electricité de Paris, 22250-23000; part de fondateur Exploitations Indes Orientales (Java), 4450-4700; part de fondateur Huileries de Deli, 1600-1780; part de fondateur Mopoli, 5340-5860.

Terme.

Barcelona Traction, 401,25-431,25; Brazilian Traction, 300-326,25; Héliopolis, 1420-1455; Métropolitain de Paris, 1835-1860; Pétrofina, 582,50-615; Royal Dutch, 2195-2290; action privilégiée Sidro, 481,25-520; action de capital Transports, Electricité, Gaz, 565-592,50; action privilégiée Union Minière du Haut-Katanga, 3130-3315.

STATISTIQUES

MARCHÉ DE L'ARGENT A BRUXELLES.

I. — Taux officiels et taux « hors banque » (escompte et prêts).

DATES	Taux officiels (B. N. de B.)			Taux « hors banque »		Taux du « call money »		Taux des reports (1)	
	escompte d'acceptat. et de traites domiciliées	escompte de traites non domic. et de promesses	prêts et avances sur fonds publics nationaux	papier commercial	papier financier	en compensation	marché	sur valeurs au comptant	sur valeurs à terme
6. janvier 1933.....	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,250	1,250	6,50	6,—
7 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,125	1,125	6,50	6,—
9 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	0,875	1,—	6,50	6,—
10 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
11 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
12 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
13 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
14 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
16 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
17 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
18 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
19 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—
20 —	3,50	4,—	4,50	2,875	3,25	1,—	1,—	6,50	6,—

(1) Taux de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

II. — Taux des dépôts en banque.

BANQUES	Compte à vue	Compte de quinz. ou à 15 jours d'av. préavis	Compte de dépôts à :					Caisse Gén. d'Épargne et de Retraite	
			1 mois	3 mois	6 mois	1 an	2 ans et plus	jusque 20.000 francs	au-delà de 20.000 fr.
A. — Au 20 janvier 1933 :								(1)	
Société Générale	1,—	2,30	2,40	2,50	2,75	—	—	—	—
Banque de Bruxelles	1,—	2,30	2,40	2,50	2,75	—	—	—	—
Caisse de Reports	1,—	2,35	—	2,50	2,75	—	—	—	—
Algemeene Bankvereniging ..	1,—	2,30	2,40	2,50	2,75	—	—	—	—
Société Belge de Banque.....	1,—	2,30	2,40	2,50	2,75	—	—	—	—
Société Nationale de Crédit à l'Industrie.....	—	—	—	3,—	3,25	3,75	4,—	—	—
Caisse Générale d'Épargne et de Retraite.....	—	—	—	—	—	—	—	3,—	2,—
B. — Les derniers mois :									
1931	1,—	(*) 2,11	(**) 2,20	(**) 2,30	(**) 2,30	(***) 3,10	(***) 3,35	3,—	2,—
1932	1,—	2,30	2,35	2,45	2,65	3,65	3,90	3,—	2,—
1931 Septembre	1,—	2,03	2,10	2,20	2,20	3,—	3,25	3,—	2,—
Octobre	1,—	2,05	2,10	2,20	2,20	3,—	3,25	3,—	2,—
Novembre.....	1,—	2,07	2,10	2,20	2,20	3,—	3,25	3,—	2,—
Décembre	1,—	2,08	2,10	2,20	2,20	3,—	3,25	3,—	2,—
1932 Janvier	1,—	2,05	2,10	2,20	2,20	3,—	3,25	3,—	2,—
Février.....	1,—	2,15	2,20	2,30	2,50	3,50	3,75	3,—	2,—
Mars	1,—	2,28	2,30	2,40	2,65	3,50	3,75	3,—	2,—
Avril	1,—	2,37	2,40	2,50	2,75	3,60	3,85	3,—	2,—
Mai	1,—	2,35	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Juin	1,—	2,35	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Juillet	1,—	2,35	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Août	1,—	2,33	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Septembre	1,—	2,36	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Octobre.....	1,—	2,35	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Novembre.....	1,—	2,37	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—
Décembre	1,—	2,34	2,40	2,50	2,75	3,75	4,—	3,—	2,—

(*) Taux du compte de quinzaine à la Caisse Générale de Reports et de Dépôts (deuxième quinzaine du mois).

(**) Moyenne des taux appliqués dans les cinq premières banques désignées ci-dessus.

(***) Moyenne des taux appliqués à la Société Nationale de Crédit à l'Industrie.

(1) Suivant décision de la Caisse d'Épargne du 17 novembre dernier, les intérêts pour l'année 1932 seront relevés de deux-dixièmes, pour la partie des dépôts n'excédant pas 20.000 francs.

MARCHÉ DES CHANGES A BRUXELLES

I. — Cours quotidiens.

DATES	LONDRES 1 £ = 35 belgas	PARIS 100 fr. = 28,1773 b.	New-York (cable) 1 \$ = 7,19193 b.	AMSTERDAM 100 fl. = 289,086 b.	GENÈVE 100 fr. = 138,77 b.	MADRID 100 P. = 138,77 b.	ITALIE 100 lires = 37,852 b.	STOCKHOLM 100 cr. = 192,736 b.	OSLO 100 cr. = 192,736 b.	COPENHAGUE 100 cr. = 192,736 b.	PRAGUE 100 Kc = 21,3086 b.	MONTREAL 1 \$ = 7,19193 b.	BERLIN 100 M. = 171,321 b.	VIENNE 100 sch. = 101,20 b.	VARSOVIE 100 zl. = 80,88 b.	BUDAPEST 100 pengó = 125,79 b.	LETTONIE 100 Lats = 138,77 b.
	6 janvier 1933	24,14	28,17625	7,2175	290,11	138,96	59,05	36,92	131,55	124,30	125,20	21,44	6,325	171,55	—	80,925	—
9 —	24,176	28,145	7,2185	289,88	138,90	59,—	36,95	131,70	124,15	125,35	21,41	6,35	171,38	—	80,775	—	—
10 —	24,16	28,1375	7,21125	289,85	138,77	58,975	36,92	131,625	124,325	125,30	21,40	6,40	171,27	—	80,85	—	—
11 —	24,205	28,1425	7,21175	289,88	138,86	58,95	36,96	132,175	124,85	125,575	21,36	6,36	171,25	—	80,875	—	—
12 —	24,20	28,165	7,21025	289,90	138,93	59,025	36,95	132,225	125,—	125,55	21,40	6,38	171,48	—	80,825	—	—
13 —	24,1425	28,17125	7,218	289,91	138,90	59,05	36,98	131,90	124,50	124,15	21,39	6,36	171,49	—	80,875	—	—
16 —	24,2075	28,165	7,221	289,89	138,91	59,025	36,985	131,75	123,75	121,—	21,39	6,38	171,55	—	80,80	—	—
17 —	24,225	28,175	7,2185	289,85	138,915	59,025	36,945	131,875	123,725	120,75	21,38	6,31	171,46	—	80,80	—	—
18 —	24,155	28,18375	7,21825	289,955	138,985	59,0625	36,92	131,70	123,60	120,80	21,39	6,29	171,52	—	80,80	—	—
19 —	24,1975	28,16375	7,21925	289,99	138,95	59,10	36,93	132,—	124,—	121,50	21,38	6,24	171,52	—	80,80	—	—
20 —	24,18	28,1525	7,2165	289,99	139,095	59,05	36,925	132,—	124,15	121,75	21,40	6,24	171,585	—	80,80	—	—

II. — Change à terme. (Report « R » ou déport « D » exprimés en belgas).

DATES	POUR 1 £		POUR 100 FR. FR		POUR 1 \$		POUR 100 FLORINS		
	acheteur	vendeur	acheteur	vendeur	acheteur	vendeur	acheteur	vendeur	
<i>à 1 mois :</i>									
6 janvier 1933	R 0,0450	R 0,0550	R 0,0450	R 0,0500	R 0,0080	R 0,0120	R 0,50	R 0,80	
7 —	R 0,0450	R 0,0500	R 0,0450	R 0,0500	R 0,0080	R 0,0100	R 0,60	R 0,80	
9 —	R 0,0400	R 0,0450	R 0,0400	R 0,0500	R 0,0085	R 0,0105	R 0,40	R 0,70	
10 —	R 0,0350	R 0,0450	R 0,0250	R 0,0350	R 0,0050	R 0,0080	R 0,40	R 0,60	
11 —	R 0,0325	R 0,0375	R 0,0275	R 0,0325	R 0,0050	R 0,0065	R 0,50	R 0,70	
12 —	R 0,0300	R 0,0350	R 0,0250	R 0,0350	R 0,0050	R 0,0070	R 0,40	R 0,60	
13 —	R 0,0350	R 0,0450	R 0,0250	R 0,0300	R 0,0050	R 0,0070	R 0,40	R 0,60	
14 —	—	R 0,0350	—	R 0,0250	—	R 0,0050	—	R 0,50	
16 —	R 0,0250	R 0,0300	R 0,0150	R 0,0200	R 0,0020	R 0,0040	R 0,20	R 0,40	
17 —	R 0,0250	R 0,0350	R 0,0150	R 0,0200	pair	R 0,0010	R 0,20	R 0,40	
18 —	R 0,0250	R 0,0300	R 0,0130	R 0,0200	R 0,0010	R 0,0030	R 0,30	R 0,40	
19 —	R 0,0250	R 0,0300	R 0,0200	R 0,0250	R 0,0010	R 0,0030	R 0,30	R 0,50	
20 —	R 0,0275	R 0,0300	R 0,0200	R 0,0250	R 0,0005	R 0,0015	R 0,35	R 0,50	
<i>à 3 mois :</i>									
6 janvier 1933	R 0,145	R 0,155	R 0,130	R 0,140	R 0,027	R 0,030	R 1,80	R 2,—	
7 —	R 0,150	R 0,160	R 0,130	R 0,140	R 0,028	R 0,030	R 1,90	R 2,—	
9 —	R 0,145	R 0,150	R 0,130	R 0,140	R 0,029	R 0,031	R 1,90	R 2,10	
10 —	R 0,110	R 0,120	R 0,115	R 0,125	R 0,019	R 0,021	R 1,70	R 1,90	
11 —	R 0,115	R 0,120	R 0,110	R 0,120	R 0,015	R 0,017	R 1,40	R 1,60	
12 —	R 0,110	R 0,120	R 0,080	R 0,090	R 0,013	R 0,014	R 1,—	R 1,40	
13 —	R 0,120	R 0,125	R 0,090	R 0,095	R 0,014	R 0,016	R 1,40	R 1,60	
14 —	—	R 0,105	—	R 0,080	R 0,008	R 0,012	—	R 1,50	
16 —	R 0,080	R 0,090	R 0,060	R 0,070	R 0,005	R 0,007	R 1,—	R 1,20	
17 —	R 0,085	R 0,090	R 0,050	R 0,060	R 0,003	R 0,004	R 0,80	R 1,—	
18 —	R 0,085	R 0,095	R 0,060	R 0,070	R 0,004	R 0,006	R 1,10	R 1,20	
19 —	R 0,085	R 0,090	R 0,060	R 0,070	R 0,005	R 0,007	R 1,10	R 1,30	
20 —	R 0,085	R 0,095	R 0,060	R 0,070	R 0,006	R 0,007	R 1,—	R 1,40	
<i>Moyennes des cotations antérieures (à 3 mois) :</i>									
1931	D 0,0990	D 0,1035	R 0,0182	R 0,0174	D 0,0165	D 0,0143	D 0,6177	D 1,0217	
1932	R 0,0917	R 0,0948	R 0,1239	R 0,1308	R 0,0027	R 0,0076	R 0,6460	R 0,8310	
1931	Septembre	D 0,1940	D 0,1650	D 0,0060	D 0,0100	R 0,0310	R 0,0004	R 0,3000	D 0,2330
	Octobre	D 0,2800	D 0,2460	R 0,0560	R 0,0590	D 0,0820	D 0,0620	D 3,2000	D 4,1450
	Novembre	D 0,2100	D 0,1920	R 0,0020	R 0,0110	D 0,0510	D 0,0380	D 1,8940	D 1,7570
	Décembre	D 0,2240	D 0,2050	R 0,0370	R 0,0350	D 0,0480	D 0,0430	D 3,2900	D 3,2800
1932	Janvier	D 0,1180	D 0,1070	R 0,0610	R 0,0757	D 0,0360	R 0,0315	D 2,6290	D 2,4070
	Février	D 0,0191	D 0,0233	R 0,0990	R 0,1103	D 0,0182	D 0,01435	D 0,9480	D 0,6444
	Mars	R 0,1820	R 0,1940	R 0,1480	R 0,1580	R 0,0100	R 0,0150	R 0,3170	R 0,7680
	Avril	R 0,0470	R 0,0500	R 0,0560	R 0,0690	D 0,0190	D 0,0170	R 0,0071	R 0,1450
	Mai	R 0,0150	R 0,0210	R 0,0250	R 0,0320	R 0,0460	D 0,0390	R 0,0500	R 0,1700
	Juin	R 0,0010	R 0,0035	D 0,0060	D 0,0010	D 0,0600	D 0,0470	R 0,0580	R 0,1400
	Juillet	R 0,0460	R 0,0120	R 0,0440	R 0,0100	D 0,0120	D 0,0160	R 0,3060	R 0,0850
	Août	R 0,1850	R 0,1840	R 0,2000	R 0,2000	R 0,0375	R 0,0410	R 1,7300	R 1,8500
	Septembre	R 0,2460	R 0,2540	R 0,2420	R 0,2630	R 0,0510	R 0,0630	R 2,4400	R 2,7800
	Octobre	R 0,1111	R 0,1240	R 0,1460	R 0,1590	R 0,0272	R 0,0320	R 1,5400	R 1,8400
	Novembre	R 0,1723	R 0,1817	R 0,2048	R 0,2164	R 0,0409	R 0,0452	R 2,0225	R 2,2780
	Décembre	R 0,2336	R 0,2440	R 0,2676	R 0,2783	R 0,0575	R 0,0623	R 2,8000	R 3,1080

INDICES DES PRIX.

DATES	INDICES SIMPLES DES PRIX DE DÉTAIL EN BELGIQUE (1) (Base : avril 1914, indice 100)						INDICES DU COUT DE LA VIE EN BELGIQUE 3 ^e CATÉGORIE (Base : 1921, ind. 100)		
	Anvers	Bruxelles	Gand	Liège	Pour le royaume		Alimentation	Ensemble	
					en fr.-nouv.	en fr.-or (2)			
1931	plus haut	871	893	817	823	846	122	197	217
	plus bas	793	802	734	736	764	110	162	192
	moyenne	824	836	768	774	798	115	177	203
1932	plus haut	784	788	722	720	752	108	163	190
	plus bas	740	740	681	675	706	102	144	178
	moyenne	754	755	692	691	720	104	151	183
1931	Octobre	806	814	752	752	781	113	173	199
	Novembre	801	808	746	752	776	112	170	197
	Décembre	793	802	734	736	764	110	162	192
1932	Janvier	784	788	722	720	752	108	158	189
	Février	761	772	703	704	734	106	152	184
	Mars	760	760	695	695	725	104	149	182
	Avril	745	749	686	687	715	103	144	179
	Mai	746	748	683	683	712	103	145	179
	Juin	743	746	684	677	708	102	144	178
	Juillet	740	740	684	675	708	102	145	179
	Août	741	741	681	675	708	102	144	178
	Septembre	755	749	691	685	713	103	153	193
	Octobre	757	756	691	693	720	104	159	187
	Novembre	759	758	691	701	726	105	163	190
	Décembre	754	756	688	700	722	104	160	188

DATES	INDICES DES PRIX DE GROS							
	Belgique (Ministère de l'Industrie et du Travail) Base : avril 1914	Angleterre (B. of Trade) Base : 1913	Allemagne (Statistisches Reichsamt) Base : 1913	Etats-Unis (B. of Labor) Base : 1926 (3)	France (Statistique Générale de la France) Base:juil.1914	Pays Bas (Bur. central de Statistique) Base : 1913		
	fr.-nouveaux	francs-or (2)						
1930	plus haut	808	116	131	132	93	576	131
	plus bas	679	98	109	118	80	498	107
	moyenne	744	107	120	125	86	543	117
1931	plus haut	661	95	107	115	78	494	105
	plus bas	573	83	99	104	69	413	85
	moyenne	626	90	104	111	73	462	97
1931	Octobre	591	85	104	107	70	423	89
	Novembre	584	84	106	107	70	417	89
	Décembre	573	83	106	104	69	413	85
1932	Janvier	557	80	106	100	67	414	84
	Février	554	80	105	100	66	421	83
	Mars	548	79	105	100	66	427	82
	Avril	539	78	102	98	65	425	80
	Mai	526	76	101	97	64	421	79
	Juin	514	74	98	96	64	408	78
	Juillet	512	74	98	96	64	404	76
	Août	524	76	99	95	65	394	75
	Septembre	533	77	102	95	65	397	76
	Octobre	529	76	101	94	64	392	77
	Novembre	525	76	101	94	64	391	77
	Décembre	522	75					

(1) Indice au 15 de chaque mois.
(2) Sur la base du taux de stabilisation.
(3) Nouve indice pour 784 produits.

INDICES DES VENTES A LA CONSOMMATION EN BELGIQUE.
Base : moyenne mensuelle du chiffre d'affaires de 1927 = 100.

PERIODES	Grands magasins						Magasins à succursales		Coopératives et magasins patronaux					
	Vêtements		Ameublement		Articles de ménage et divers		Alimentation		Boulangerie		Alimentation		Vêtements	
	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
Janvier	85	78	117	104	118	121	130	117	68	55	135	120	165	145
Février	80	73	95	90	129	123	112	110	62	55	122	114	136	118
Mars	126	101	127	101	126	120	129	119	66	56	125	119	164	149
Avril	130	109	119	101	116	114	128	114	67	58	124	116	164	139
Mai	123	105	107	91	120	109	124	112	63	55	120	109	149	131
Juin	131	110	122	114	168	143	122	111	64	56	114	110	136	119
Juillet	86	68	86	74	135	120	136	118	63	54	125	113	127	107
Août	71	59	91	72	116	109	123	116	63	51	115	107	120	92
Septembre	101	86	120	101	138	125	118	(1) 116	58	55	114	112	141	122
Octobre	116	109	126	102	125	117	124	117	63	59	129	122	172	142
Novembre	85	79	88	88	147	156	126	116	58	57	115	115	137	127
Décembre	105	(1) 104	136	(1) 161	208	(1) 251	135	(1) 146	59		132		144	

(1) Indice provisoire.

ABATAGES DANS LES PRINCIPAUX ABATTOIRS DU PAYS.

PÉRIODES	Gros bétail (Bœufs, taureaux, vaches, génisses)	Chevaux	Veaux	Porcs, porcelets	Moutons, agneaux, chèvres
<i>Nombre de bêtes abattues.</i>					
1931 Moyenne mensuelle	8.578	809	9.385	22.863	6.010
1932 Moyenne mensuelle	11.938	792	10.430	20.081	5.039
1931 Octobre	9.308	967	8.502	20.081	9.026
Novembre	8.180	850	7.800	16.737	10.141
Décembre	9.558	1.132	9.553	19.433	11.485
1932 Janvier	9.388	954	8.213	19.582	7.641
Février	9.815	743	8.002	19.725	6.540
Mars	12.653	787	11.760	21.808	5.738
Avril	11.564	609	11.119	18.671	3.204
Mai	10.282	502	12.018	22.025	2.197
Juin	12.946	561	13.755	24.455	2.064
Juillet	10.733	550	10.534	18.145	1.731
Août	12.846	605	12.050	20.915	1.840
Septembre	13.455	910	10.314	20.551	3.460
Octobre	13.249	1.078	8.462	19.316	6.778
Novembre	14.400	1.040	10.076	20.152	11.039
Décembre	11.930	1.170	8.855	15.629	8.231

STATISTIQUE DU CHOMAGE EN BELGIQUE (1).

MOIS	ASSURÉS EN ÉTAT DE CHÔMAGE AU DERNIER JOUR OUVRABLE DU MOIS								TOTAL DES JOURNÉES PERDUES			
	Chiffres absolus				Moyenne pour cent assurés				A		B	
	Chômage complet		Chômage intermittent		Chômage complet		Chômage intermittent					
	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931	1930	1931
Décembre	63.540	129.380	117.519	164.099	9,2	17,0	17,0	21,5	629	1.223	11,2	21,3
	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932
Janvier	77.181	153.925	112.784	179.560	11,1	20,0	16,2	23,2	875	1.484	14,6	24,7
Février	81.750	168.676	121.906	194.509	11,7	21,0	17,4	24,3	980	1.514	16,2	25,2
Mars	81.305	158.016	125.972	191.742	11,3	19,3	17,7	23,4	884	1.515	14,7	25,2
Avril	70.377	153.441	110.139	187.095	10,0	18,7	15,6	22,8	787	1.467	13,7	24,4
Mai	56.250	160.700	97.755	191.084	7,9	18,9	13,8	22,5	650	1.300	10,8	22,5
Juin	64.014	157.432	103.273	183.894	9,0	18,7	14,5	21,8	672	1.432	11,2	23,4
Juillet	64.754	169.411	117.404	174.646	9,0	19,6	16,4	20,3	775	1.437	12,9	24,0
Août	70.873	167.212	120.842	170.081	9,9	19,5	16,8	19,9	730	1.410	12,5	23,5
Septembre	75.222	163.048	121.674	168.120	9,5	18,3	16,5	18,9	810	1.387	13,5	23,1
Octobre	81.318	157.525	126.060	161.155	11,1	17,5	17,2	17,9	900	1.224	14,7	20,4
Novembre	97.807	154.657	140.776	144.583	12,6	17,4	18,1	16,3	940	1.236	15,1	20,5

(A) Par mille assurés et par semaine.

(B) En pour cent de l'ensemble des journées qu'auraient pu fournir les assurés.

(1) Statistique du ministère de l'Industrie et du Travail, publiée par la « Revue du Travail ».

ACTIVITE DE LA CONSTRUCTION.

PÉRIODES	AUTORISATIONS DE BATIR			
	Constructions d'immeubles	Reconstructions	Transformations	TOTAL
Année 1930	2.338	132	8.930	11.400
Année 1931	3.115	160	8.895	12.170
1931 Octobre	249	7	793	1.049
Novembre	208	7	637	852
Décembre	220	9	651	880
1932 Janvier	275	7	467	749
Février	227	14	534	775
Mars	351	13	687	1.051
Avril	363	2	678	1.043
Mai	402	7	666	1.075
Juin	268	6	742	1.016
Juillet	304	16	642	962
Août	256	17	650	923
Septembre	309	8	603	920
Octobre	256	7	637	900
Novembre	222	5	637	864
Décembre (1)	238	9	458	705

(1) Bruxelles n'a pas fait parvenir les renseignements nécessaires.

**DECLARATIONS DE FAILLITE
ET HOMOLOGATIONS DE CONCORDATS PREVENTIFS A LA FAILLITE
PUBLIÉES AU MONITEUR DU COMMERCE BELGE**

PÉRIODES (13 semaines)	Nombre de faillites			Nombre de concordats homologués		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Première période	138	222	285	39	79	54
Deuxième période	144	174	306	39	48	110
Troisième période	137	158	251	46	43	116
Quatrième période	156	298	311	71	41	81

ACTIVITE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

I. — Recettes et dépenses d'exploitation (millions de francs)

PÉRIODES	RECETTES				DÉPENSES	EXCÉDENT	COEFFICIENT D'EXPLOITATION
	Voyageurs	Marchandises	Produits extraordinaires	Ensemble			
1930 Moyenne mensuelle	81,2	206,9	5,9	294,0	267,3	26,7	90,93
1931 Moyenne mensuelle	72,2	179,8	5,6	257,6	252,0	5,6	97,84
1931 Octobre	66,2	197,3	5,0	268,4	249,1	19,3	92,80
Novembre	59,4	173,6	4,3	237,3	243,2	— 5,9	102,50
Décembre	61,0	147,6	12,8	221,4	244,4	—23,0	110,40
1932 Janvier	59,4	139,5	5,9	204,8	237,1	—32,3	115,78
Février	49,8	140,2	4,1	194,1	237,1	—42,9	122,11
Mars	60,3	142,5	3,9	206,7	235,2	—28,5	113,78
Avril	54,9	143,3	4,2	202,4	223,4	—21,0	110,37
Mai	65,1	127,9	4,0	197,0	217,0	—20,0	110,14
Juin	56,9	131,1	3,7	191,8	213,2	—21,4	111,17
Juillet	70,9	112,5	4,4	187,8	211,1	—23,3	112,38
Août	79,4	127,2	3,7	210,3	212,4	— 2,1	101,02
Septembre	75,7	141,4	4,1	221,2	212,7	8,5	96,14
Octobre	65,4	153,8	4,6	223,8	211,3	12,5	94,43
Novembre	52,5	151,4	3,9	207,8	207,2	0,6	99,72
Décembre (chiffres provisoires)	56,3	147,2	4,1	207,6	210,6	— 3,0	101,45

II. — Nombre de wagons fournis à l'industrie.

- A) Nombre de wagons fournis pour transports taxés au départ des stations belges, y compris ceux pour le transport de houille, coke et briquettes;
- B) Nombre de wagons fournis spécialement pour le transport de houille, coke et briquettes;
- C) Nombre de wagons chargés en provenance des réseaux étrangers et destinés, soit à des stations du réseau de la Société, soit à des stations d'autres réseaux situés au delà.

PÉRIODES	A	B	C	A + C
1930 Moyenne mensuelle	475.997	112.654	155.262	631.259
1931 Moyenne mensuelle	430.855	112.994	125.609	556.464
1931 Septembre	444.964	120.377	130.742	575.706
Octobre	480.518	131.070	131.219	611.737
Novembre	430.054	108.026	120.223	550.277
Décembre	366.934	97.772	108.322	475.256
1932 Janvier	350.953	98.020	91.642	442.595
Février	355.052	100.440	97.300	452.352
Mars	375.369	101.280	98.635	474.004
Avril	363.775	92.937	97.655	461.430
Mai	330.620	86.062	89.155	419.775
Juin	349.167	84.380	88.399	437.566
Juillet	296.984	61.990	80.045	377.029
Août	326.357	79.920	81.214	407.571
Septembre	367.418	105.556	93.840	461.258
Octobre	408.115	119.013	96.006	504.121
Novembre	421.341	120.387	88.421	509.762

III. — Statistique du trafic.
1° Trafic général.

PÉRIODES	VOYAGEURS		MARCHANDISES					
	Nombre (milliers)	Voyageurs-km. (millions)	Tonnes totales (milliers)	Tonnes-km. (millions) (*)				
				Service intérieur	Service mixte	Service internat.	Transit	Total
1930 Moyenne mensuelle	19.645	542	6.633	221	42	232	100	595
1931 Moyenne mensuelle	17.628	480	5.794	192	36	204	70	502
1931 Août	18.387	567	5.721	190	38	206	70	504
Septembre	17.919	505	6.045	206	40	211	66	523
Octobre	16.947	452	6.384	223	42	203	62	530
Novembre	16.683	434	5.838	196	36	185	59	476
Décembre	16.577	434	4.838	165	30	166	57	419
1932 Janvier	15.858	409	4.604	132	—	175	77	384
Février	14.885	388	4.619	136	—	170	82	388
Mars	15.770	429	4.712	149	—	166	71	386
Avril	14.558	393	4.617	140	—	166	79	385
Mai	16.284	451	4.234	122	—	153	72	347
Juin	14.880	413	4.422	129	—	155	77	361
Juillet	14.601	438	3.653	118	—	126	75	319
Août	15.475	482	4.054	143	—	131	78	352
Septembre	15.441	441	4.640	159	—	139	78	376
Octobre	15.421	418	5.251	180	—	147	84	411

(*) Jusqu'en décembre 1931, le trafic est réparti d'après les frontières du réseau; à partir de janvier 1932, d'après les frontières du pays

2° Transports de charbons, produits métallurgiques et minerais (*).

PÉRIODES	NOMBRE DE TONNES (milliers)								
	Charbons			Produits métallurg.			Minerais		
	Service intérieur et mixte	Service internat.	Transit	Service intérieur et mixte	Service internat.	Transit	Service intérieur et mixte	Service internat.	Transit
1930 Moyenne mensuelle	1.357	550	437	395	302	32	95	391	84
1931 Moyenne mensuelle	1.351	569	337	329	256	21	55	350	67
1931 Août	1.308	555	335	338	247	18	40	362	82
Septembre	1.478	596	309	336	259	21	29	358	72
Octobre	1.538	529	289	359	265	20	39	342	51
Novembre	1.370	485	295	329	241	17	42	340	47
Décembre	1.250	416	306	287	214	14	38	327	52
1932 Janvier	1.226	526	194	114	217	140	19	392	8
Février	1.226	557	178	127	224	163	19	358	5
Mars	1.247	520	175	132	183	130	12	364	6
Avril	1.134	511	179	132	239	167	15	337	1
Mai	1.028	501	191	122	191	142	7	344	2
Juin	1.040	484	206	122	215	155	8	305	—
Juillet	810	374	193	93	141	153	9	230	8
Août	1.039	478	203	117	180	150	12	284	3
Septembre	1.316	512	203	120	199	159	13	266	2
Octobre	1.517	523	227	133	207	159	8	297	5

(*) Jusqu'en décembre 1931, le trafic est réparti d'après les frontières du réseau; à partir de janvier 1932, d'après les frontières du pays.

MOUVEMENT DU PORT D'ANVERS (1).

PÉRIODES	NAVIGATION MARITIME						NAVIGATION FLUVIALE					
	ENTRÉES			SORTIES			ENTRÉES			SORTIES		
	Nombre de navires	Tonnage (milliers de tonnes de jauge)	Marchandises (milliers de tonnes métriques)	Nombre de navires		Marchandises (milliers de tonnes métriques)	Nombre de bateaux	Capacité (milliers de stères)	Marchandises (milliers de tonnes métriques)	Nombre de bateaux	Capacité (milliers de stères)	Marchandises (milliers de tonnes métriques)
				chargés	sur lest							
1930 Moyenne mensuelle ..	917	1.955	873	767	149	969	3.684	1.073	366	3.649	1.054	200
1931 Moyenne mensuelle ..	880	1.866	877	746	130	857	3.810	1.153	365	3.724	1.103	232
1931 Octobre	934	1.881	979	775	151	949	4.273	1.302	405	4.145	1.251	308
Novembre	907	1.861	965	769	149	805	3.850	1.206	334	3.682	1.120	277
Décembre	816	1.730	919	684	155	792	3.626	1.095	296	3.540	1.034	266
1932 Janvier	786	1.702	792	634	151	711	3.522	1.014	241	3.404	963	237
Février	818	1.606	754	710	111	645	3.432	1.108	256	3.336	999	241
Mars	751	1.577	649	631	123	642	3.564	1.110	272	3.645	1.086	218
Avril	735	1.595	736	641	121	707	3.653	1.096	238	3.867	1.173	238
Mai	769	1.636	737	607	118	614	3.466	1.008	238	3.508	1.044	247
Juin	747	1.611	787	621	126	675	3.645	1.046	261	3.788	1.085	264
Juillet	783	1.614	781	638	127	597	3.787	1.063	225	3.729	1.021	232
Août	784	1.669	728	676	119	585	3.635	1.019	280	3.600	1.014	238
Septembre	768	1.506	687	655	123	689	3.654	1.113	261	3.684	1.076	241
Octobre	824	1.724	825	670	148	712	3.725	1.195	323	3.612	1.123	225
Novembre	802	1.649	910	650	149	765	3.528	1.090	303	3.554	1.114	305
Décembre	840	1.777		682	184							

(1) Chiffres communiqués par le capitaine du port d'Anvers

MOUVEMENT DU PORT DE GAND.

PÉRIODES	NAVIGATION MARITIME						NAVIGATION FLUVIALE	
	ENTRÉES			SORTIES			MARCHANDISES (milliers de tonnes métriques)	
	Nombre de navires	Tonnage (milliers de tonnes de jauge)	Marchandises (milliers de tonnes métriques)	Nombre de navires	Tonnage (milliers de tonnes de jauge)	Marchandises (milliers de tonnes métriques)	Entrées	Sorties
1930 Moyenne mensuelle ..	230	245	331	230	244	132	242	123
1931 Moyenne mensuelle ..	212	214	212	212	214	158	225	116
1931 Octobre	252	258	250	267	275	151	245	151
Novembre	229	221	194	219	211	186	229	120
Décembre	219	209	195	222	214	231	211	123
1932 Janvier	240	224	141	231	200	145	130	97
Février	194	177	184	214	207	165	181	121
Mars	200	181	209	190	173	114	150	97
Avril	185	172	153	195	177	109	157	85
Mai	145	147	183	143	155	96	129	103
Juin	154	164	166	153	158	101	143	138
Juillet	158	170	207	153	166	77	111	96
Août	169	191	102	172	197	106	152	95
Septembre	160	170	235	158	165	96	162	106
Octobre	185	207	213	179	199	156	162	118
Novembre	155	153	200	168	173	91	157	138
Décembre	172	185		172	184			

ACTIVITE DES CHAMBRES DE COMPENSATION EN BELGIQUE.

PÉRIODES	CHAMBRES DE COMPENSATION					CAISSE DE LIQUIDATION DE LA BOURSE DE BRUXELLES			
	BRUXELLES ET PROVINCE			BRUXELLES		COMPTANT			TERME
	Nombre de chambres à la fin de la période	Nombre de pièces compensées (milliers)	Capitaux compensés (millions de francs)	Nombre de pièces compensées (milliers)	Capitaux compensés (millions de francs)	Nombre de séances	Nombre de participants à la fin de la période	Montant des liquidations	Montant des liquidations
								(millions de francs)	(millions de francs)
1931 Moyenne mensuelle	38 (2)	365	31.116	162	21.391	21	250 (2)	449	99
1932 Moyenne mensuelle	38 (2)	345	24.412	162	16.870	20	250 (2)	340	73
1931 Octobre	38	383	30.354	168	20.159	22	250	462	91
Novembre	38	362	22.573	161	14.478	19	250	326	59
Décembre	38	389	28.318	176	18.883	22	250	350	60
1932 Janvier	38	369	26.770	170	18.425	20	250	405	60
Février	38	347	24.966	162	16.798	20	250	337	80
Mars	38	353	29.758	167	20.546	21	250	438	162
Avril	38	360	24.774	168	16.866	21	250	285	72
Mai	38	338	22.034	160	15.101	19	250	273	39
Juin	38	339	21.763	159	14.611	22	250	290	39
Juillet	38	331	24.463	156	17.315	18	250	239	55
Août	38	330	23.126	155	16.237	22	250	369	61
Septembre	38	327	23.418	153	16.478	22	250	538	100
Octobre	38	345	24.656	161	17.516	20	250	285	82
Novembre	38	337	21.080	157	14.291	20	250	264	59
Décembre	38	368	26.136	173	18.250	21	250	354	82

(1) Dans ce montant, les achats ou les ventes ne sont comptés qu'une seule fois.
 (2) Au 31 décembre.

MOUVEMENT DES CHEQUES POSTAUX EN BELGIQUE.
 (millions de francs)

PÉRIODES	Nombre de comptes à la fin de la période	Avoir global (moyenne journalière)	CRÉDITS		DÉBITS		Mouvement général	Pourcentage des opérations sans emploi de numéraire
			Versements	Virements	Chèques et divers	Virements		
1932 Moyenne mensuelle (*)	313.978	2.360	3.528	8.188	3.484	8.197	23.396	86,2
1931 Octobre	292.708	2.146	4.425	9.301	4.146	9.312	27.185	85,5
Novembre	294.743	2.285	3.302	8.529	3.482	8.534	23.847	87,1
Décembre	296.777	2.335	4.180	9.327	3.837	9.329	26.673	86,7
1932 Janvier	298.991	2.361	3.996	8.906	4.080	8.908	25.889	85,7
Février	301.158	2.474	3.529	8.760	3.676	8.768	24.733	87,3
Mars	303.161	2.382	3.935	9.080	3.778	9.088	25.881	86,6
Avril	304.225	2.350	3.761	8.833	3.857	8.841	25.293	85,7
Mai	305.739	2.323	3.123	7.690	3.203	7.693	21.710	86,2
Juin	307.266	2.325	3.205	7.740	3.156	7.747	21.848	86,3
Juillet	308.210	2.431	3.479	8.077	3.359	8.089	23.004	86,2
Août	309.096	2.281	3.065	7.514	3.236	7.521	21.336	86,3
Septembre	310.293	2.197	2.987	6.964	2.962	6.979	19.893	85,5
Octobre	311.798	2.316	3.801	8.118	3.608	8.136	23.663	85,6
Novembre	313.380	2.410	3.259	7.863	3.348	7.871	22.342	86,2
Décembre	313.978	2.464	4.196	8.711	3.539	8.722	25.166	86,6

(*) Au 31 décembre.

CAISSE GENERALE D'EPARGNE (sous la garantie de l'Etat).

Dépôts sur livrets (particuliers exclusivement) (1).

(Milliers de francs.)

PÉRIODES	Versements	Remboursements	Excédents	Solde des dépôts à la fin de la période (2)	Nombre de livrets à fin d'année
Année 1930	3.358.445	1.372.832	1.985.613	7.653.177	4.959.801
Année 1931	3.170.647	1.949.573	1.221.074	9.114.550	5.126.978
1931 Octobre	272.958	166.278	106.680	8.751.742	
Novembre	238.668	145.081	93.587	8.845.329	
Décembre	237.740	208.818	28.922	9.114.550	
1932 Janvier	350.912	195.557	155.355	9.269.905	
Février	288.727	196.784	91.943	9.361.848	
Mars	227.964	242.754	— 14.790 (4)	9.347.058	
Avril	273.677	183.520	90.157	9.437.215	
Mai	246.169	184.731	61.438	9.498.653	
Juin	218.483	192.765	25.718	9.524.371	
Juillet	218.899	203.756	15.143	9.539.514	
Août	171.958 (3)	217.498 (3)	— 45.540 (3)	9.489.922 (3)	
Septembre	177.028 (3)	211.743 (3)	— 34.715 (3)	9.455.207 (3)	
Octobre	217.208 (3)	202.617 (3)	14.591 (3)	9.469.798 (3)	
Novembre	171.494 (3)	189.184 (3)	— 17.690 (3)	9.452.108 (3)	
Décembre	248.132 (3)	217.380 (3)	30.752 (3)	9.482.860 (3)	

(1) Les chiffres du présent tableau ne donnent que les mouvements de l'épargne pure.

(2) Les soldes des années 1930 et 1931 et celui de décembre 1931 comprennent les intérêts capitalisés de l'exercice

(3) Chiffres approximatifs provisoires.

(4) Retraites pour souscription à l'emprunt 5 p. c. à lots.

**RAPPORT DES EFFETS IMPAYES AUX EFFETS PRESENTES A L'ENCAISSEMENT
PAR LA BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.**

PÉRIODES	NOMBRE DES			MONTANT DES		
	Effets présentés	Effets impayés	%	Effets présentés	Effets impayés	%
				(milliers de francs)		
Année 1931	1.467.857	117.133	7,98	7.459.992	310.996	4,17
Année 1932	1.486.550	130.809	8,80	10.244.132	294.215	2,87
1931 Octobre	141.344	11.000	7,78	733.619	31.317	4,27
Novembre	139.040	11.038	7,94	753.315	28.592	3,80
Décembre	136.518	12.468	9,13	747.093	33.627	4,50
1932 Janvier	122.862	11.627	9,46	759.671	31.715	4,17
Février	117.357	11.975	10,20	840.257	31.885	3,79
Mars	138.625	13.263	9,57	930.088	32.796	3,53
Avril	146.166	12.969	8,87	907.156	29.963	3,30
Mai	138.563	11.466	8,27	881.803	27.975	3,17
Juin	129.964	11.240	8,65	1.053.122	24.823	2,36
Juillet	116.475	10.824	9,29	703.830	22.716	3,23
Août	109.931	10.092	9,18	834.861	20.110	2,41
Septembre	109.893	9.197	8,37	862.826	17.443	2,02
Octobre	117.788	9.064	7,70	755.251	17.384	2,30
Novembre	116.516	9.106	7,81	822.068	17.284	2,10
Décembre	122.410	9.986	8,16	893.199	20.121	2,25

Banque Nationale de Belgique

Principaux postes des situations hebdomadaires.

(milliers de francs).

ACTIF	30-12-1913	21- 1-1932	22-12-1932	29-12-1932	5-1-1933	12- 1-1933	19- 1-1933
Encaisse :							
Or	(1) 306.377	12.712.191	12.981.503	12.979.939	12.996.047	13.016.589	13.018.070
Traites et disponibilités « or » sur l'étranger	170.328	—	—	—	—	—	—
Portefeuille effets sur la Belgique et sur l'étranger (*)	603.712	4.592.253	3.439.797	3.637.833	3.750.981	3.835.850	3.785.616
Avances sur fonds publics	57.901	260.543	348.686	306.086	253.502	223.278	225.755
Bons et annuités du Trésor belge (**)	—	1.440.000	1.835.358	1.820.358	1.813.918	1.813.918	1.813.918
PASSIF							
Billets en circulation	1.049.762	18.379.830	18.002.067	18.134.696	18.454.756	18.357.625	18.066.541
Comptes courants particuliers	88.333	886.135	779.473	647.656	785.622	910.094	955.280
Compte courant du Trésor	14.541	43.252	303.376	438.480	67.692	112.062	313.535
Total des engagements à vue	1.152.636	19.309.217	19.084.916	19.220.832	19.308.070	19.379.781	19.335.356
Rapport de l'encaisse aux engage- ments à vue	41,36 %	65,83 %	68,02 %	67,53 %	67,31 %	67,17 %	67,33 %
Taux d'escompte de traites acceptées	5,— %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Taux des prêts sur fonds publics	5,— %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %

(1) Y compris 57.351 « Argent, billon et divers ».

(*) A partir du 28-7-32, la rubrique est dénommée « Portefeuille-effets sur la Belgique et valeurs-or sur l'Etranger ».

(**) A partir du 28-7-32, la rubrique est dénommée « Bons, annuités et titres d'obligations du Trésor belge » (Lois du 27-12-30 et du 19-7-32).

Banque du Congo Belge

Principaux postes des situations mensuelles (milliers de francs).

ACTIF	31-12-1927	31-10-1931	30- 6-1932	31- 7-1932	31- 8-1932	30- 9-1932	31-10-1932
Encaisse-or :							
Lingots et monnaies d'or	24.818	78.070	81.047	79.155	74.782	73.873	69.584
Devises-or sur l'étranger	28.768	—	—	—	—	—	—
Encaisses diverses et avoirs en banque	78.031	231.923	283.142	263.916	419.949	392.156	410.122
Effets sur la Colonie, la Belgique et l'étranger	263.880	208.389	104.269	86.272	81.599	80.068	73.516
Comptes courants	163.234	118.802	71.429	62.562	52.958	70.557	72.861
PASSIF							
Billets en circulation	124.619	156.199	136.308	131.925	124.637	123.121	119.973
Créditeurs :							
à vue	222.030	341.608	310.920	267.898	266.122	265.816	273.538
à terme	68.465	169.358	126.384	125.755	124.073	129.010	126.955
Rapport de l'encaisse en valeurs-or à la circulation fiduciaire	42,99 %	49,98 %	59,46 %	60,— %	60,— %	60,— %	58,— %

TAUX D'ESCOMPTE DES PRINCIPALES BANQUES D'EMISSION

	depuis le	P. c.		depuis le	P. c.
Allemagne	22 septembre 1932	4	Hongrie	18 octobre 1932	4,50
Autriche	24 août 1932	6	Indes	7 juillet 1932	4
Belgique	14 janvier 1932	3,50	Italie	9 janvier 1933	4
Bulgarie	25 mai 1932	8	Japon	18 août 1932	4,38
Danemark	12 octobre 1932	3,50	Lettonie	1 ^{er} janvier 1933	5,50
Dantzig	12 juillet 1932	4	Lithuanie	6 mai 1932	7
Espagne	29 octobre 1932	6	Norvège	1 ^{er} septembre 1932	4
Estonie	28 janvier 1932	5,50	Pologne	21 octobre 1932	6
États-Unis (Federal Res. Bank of New-York)	24 juin 1932	2,50	Portugal	4 avril 1932	6,50
Finlande	20 avril 1932	6,50	Roumanie	4 mars 1932	7
France	10 octobre 1931	2,50	Suède	1 ^{er} septembre 1932	3,50
Grande-Bretagne	30 juin 1932	2	Suisse	22 janvier 1931	2
Grèce	3 décembre 1932	9	Tchécoslovaquie	25 janvier 1933	3,50
Hollande	19 avril 1932	2,50	Yougoslavie	20 juillet 1931	7,50

Banque des Règlements Internationaux, à Bâle

SITUATION

ACTIF.

en milliers de francs suisses au pair monétaire.

PASSIF.

	Au 30 novembre 1932		Au 31 décembre 1932			Au 30 novembre 1932		Au 31 décembre 1932	
		%		%			%		%
I. Encaisse :					I. Capital :				
A la banque et en compte courant dans d'autres banques.....	10.937	1,1	15.051	1,5	Capital autorisé : 200.000 actions de 2.500 fr. suisses-or chacune	500.000		500.000	
II. Fonds à vue placés à intérêts	90.568	9,3	100.502	9,8	Capital émis				
					Actions libérées de 25 p. c.	125.000	12,9	125.000	12,2
III. Portefeuille réécomptable :					II. Réserves :				
1° Effets de commerce et acceptations de banque	305.528	31,6	336.761	32,9	1° Fonds de réserve légale	1.318		1.318	
2° Bons du Trésor	157.601	16,3	169.906	16,6	2° Fonds de réserve de dividendes	2.690		2.690	
	463.129		506.667		3° Fonds de réserve générale	5.379		5.379	
						9.387	1,0	9.387	0,9
IV. Fonds à terme placés à intérêts :					III. Dépôts à long terme :				
A trois mois au maximum	235.846	24,4	231.504	22,6	1° Compte de Trust des annuités	153.769	15,9	153.769	15,9
					2° Dépôt du gouvernement allemand	76.884	7,9	76.884	7,5
					3° Fonds de garantie du gouvernem. français	68.649	7,1	68.649	6,7
						299.302		299.301	
V. Effets et placements divers :					IV. Dépôts à court terme et à vue :				
1° A 3 mois d'échéance au maximum :					1° Banques centrales pour leur compte :				
(a) Bons du Trésor	44.216	4,6	54.082	5,3	a) A trois mois au maximum	24.403	2,5	23.820	2,3
(b) Placements divers	59.267	6,1	59.351	5,8	b) A vue	452.288	46,7	507.317	49,6
2° De 3 à 6 mois d'échéance :						476.691		531.187	
(a) Bons du Trésor	7.255	0,7	1.299	0,1	2° Banques centrales pour le compte d'autres déposants :				
(b) Placements divers	47.551	4,9	47.689	4,6	A vue	12.574	1,3	13.711	1,4
3° A plus de 6 mois d'échéance	621	0,1	622	0,1	3° Autres déposants :				
	158.910		163.043		A vue	141	0,0	100	0,0
					A trois mois au maximum	6.243	0,7	6.235	0,6
VI. Autres actifs.....	8.361	0,9	7.029	0,7		6.384		6.335	
					V. Postes divers	38.413	4,0	38.925	3,8
TOTAUX	967.751	100,0	1.023.796	100,0	TOTAUX	967.751	100,0	1.023.796	100,0

Banque de France

Situations hebdomadaires (milliers de francs).

DATES	Encaisse or (Monnaies et lingots)	Disponi- bilités à vue à l'étranger	Portefeuille commercial et d'effets publics			Avances sur titres	Billets au porteur en circulation	Comptes courants créditeurs	Rapport de l'encaisse-or à l'ensemble des engagements à vue %
			Effets de commerce escomptés		Effets négociables achetés				
			Sur la France	Sur l'étranger					
1931 Moyenne annuelle.	58.966.286	10.126.770	6.093.766	680.881	15.498.618	2.839.333	79.208.511	25.572.205	56,28
1932 Moyenne annuelle.	79.622.641	4.521.359	3.648.298	296.897	4.358.414	2.739.843	82.125.566	26.564.962	73,26
1931 Novembre 6	67.580.594	13.374.307	6.846.478	899.566	10.165.562	2.864.936	82.794.909	30.178.140	59,82
Décembre 4	67.953.568	16.159.339	6.194.871	902.904	7.480.507	2.844.087	83.021.962	29.737.717	60,26
1932 Janvier 8	69.279.466	11.131.240	5.617.692	897.469	9.307.057	2.862.374	84.921.658	27.453.192	61,65
Février 5	72.563.083	8.176.369	4.951.705	103.773	9.141.515	2.824.813	84.438.199	26.770.370	65,25
Mars 4	75.737.753	4.833.384	4.461.954	187.773	8.752.584	2.802.935	83.452.267	26.564.075	68,84
Avril 8	76.909.171	4.230.399	3.974.860	225.765	7.974.526	2.807.043	82.523.540	27.101.904	70,16
Mai 6	78.339.832	4.594.342	3.411.537	267.522	6.513.256	2.842.574	82.382.036	27.163.456	71,51
Juin 3	80.170.598	5.413.875	3.304.209	267.405	3.792.609	2.799.272	82.406.094	26.718.879	73,47
Juillet 8	82.471.684	4.524.920	3.137.656	262.778	1.522.233	2.790.654	81.931.993	26.159.649	70,30
Août 5	82.178.945	3.365.190	2.921.627	263.447	1.916.139	2.823.307	81.597.551	25.441.033	76,77
Septembre 9	82.400.237	2.979.524	3.668.353	260.340	2.099.321	2.804.895	80.680.750	27.093.766	76,46
Octobre 7	82.644.358	2.899.894	2.660.601	261.951	1.968.707	2.780.388	81.778.293	24.894.313	77,47
Novembre 4	83.035.820	2.985.560	2.635.701	262.433	1.875.582	2.678.135	83.021.910	24.293.107	77,38
Décembre 9	83.343.870	3.155.091	2.653.133	260.832	1.410.484	2.551.558	82.482.068	24.458.618	77,93
1933 Janvier 6	82.759.917	2.942.769	2.556.525	262.181	1.280.162	2.613.652	84.406.694	21.905.592	77,85

Taux d'escompte } actuel : 2 ½ %, depuis le 10 octobre 1931.
} précédent : 2 %, depuis le 3 janvier 1931.

Nederlandsche Bank

Situations hebdomadaires (milliers de florins).

DATES	Encaisse métallique	Portefeuille-effets		Avances sur nantisse- ments	Compte du Trésor (débit)	Billets en circulation	Comptes courants créditeurs (particuliers et Trésor)	Assignations de banque	Rapport de l'encaisse métallique aux engagements à vue %
		sur la Hollande	sur l'étranger						
1931 Moyenne annuelle.	626.667	66.667	193.361	100.324	1.134	916.972	103.561	309	61,39
1932 Moyenne annuelle.	938.356	51.682	78.072	90.853	455	989.702	235.804	181	80,64
1931 Novembre 9	892.515	132.748	81.549	112.805	—	1.058.273	205.581	101	70,61
Décembre 7	930.782	86.946	84.545	109.826	—	1.031.089	198.246	272	75,70
1932 Janvier 4	905.973	83.879	84.330	126.244	—	1.052.201	164.370	207	74,46
Février 8	887.871	71.024	83.771	90.952	—	991.700	157.480	55	77,26
Mars 7	906.364	64.522	84.309	92.836	—	988.123	174.249	169	75,81
Avril 4	910.397	58.828	84.410	93.678	—	996.022	163.588	99	78,50
Mai 9	947.976	62.699	88.572	101.804	—	1.013.574	181.606	144	79,31
Juin 6	989.175	49.096	88.572	96.308	—	1.005.293	221.650	180	80,61
Juillet 4	1.017.010	47.049	68.653	101.729	—	1.017.006	241.221	295	80,81
Août 8	1.039.685	44.480	71.336	85.228	4.899	995.654	270.888	231	82,07
Septembre 5	1.051.267	40.588	71.336	81.681	—	1.002.766	263.264	46	83,03
Octobre 10	1.052.722	41.871	71.336	74.982	—	990.835	270.071	74	83,48
Novembre 7	1.053.566	37.852	71.336	74.089	—	984.285	272.770	22	83,81
Décembre 5	1.053.683	40.413	71.321	74.870	—	981.448	278.928	29	83,60
1933 Janvier 9	1.057.320	39.016	71.321	72.527	—	964.883	294.944	184	83,91

Taux d'escompte } actuel : 2 ½ %, depuis le 19 avril 1932.
} précédent : 3 %, depuis le 29 septembre 1931.

Banque d'Angleterre

Situations hebdomadaires (milliers de £).

DATES	Encaisse métallique		Placements du « Banking Department »				Billets en circulation	Dépôts	Rapport de l'encaisse du Banking Department au solde de ses dépôts (prop. of reserv. to liabilities) %
	Or (Issue Département)	Monnaies d'or et d'argent (Banking Department)	Valeurs garanties par l'État	Escomptes et avances	Autres valeurs	Ensemble			
1931 Moyenne annuelle.	139.882	1.015	46.125	11.476	27.727	85.323	355.091	119.383	43,6
1932 Moyenne annuelle.	130.390	783	64.043	12.842	26.190	103.075	359.495	131.783	35,4
1931 Novembre 5	120.690	1.219	57.826	10.751	32.090	100.667	358.857	121.023	31,4
Décembre 10	120.712	805	60.616	12.551	31.401	104.568	358.850	124.359	30,2
1932 Janvier 7	120.750	575	64.891	19.899	35.789	120.579	362.859	136.010	24,6
Février 4	120.765	548	40.701	13.634	40.120	94.455	347.666	124.974	38,9
Mars 10	120.802	654	54.371	11.545	44.930	110.846	354.475	134.585	31,1
Avril 7	120.807	630	51.111	12.164	40.910	104.185	359.791	123.180	29,7
Mai 5	120.816	644	69.076	11.585	19.228	99.889	356.580	122.027	32,6
Juin 9	131.721	741	74.260	12.612	25.622	112.494	357.238	144.897	34,6
Juillet 7	136.144	821	67.627	14.991	26.247	108.865	366.679	136.112	33,2
Août 4	138.563	836	75.979	14.314	20.917	111.210	374.728	132.747	29,8
Septembre 7	139.031	926	69.933	12.274	18.611	100.818	365.122	132.423	37,6
Octobre 6	139.422	979	67.708	11.676	17.387	96.771	362.521	132.013	40,0
Novembre 10	139.422	1.021	68.053	11.799	17.787	97.639	361.210	134.146	40,4
Décembre 7	139.422	967	85.844	11.807	17.725	115.376	365.662	147.229	33,7
1933 Janvier 4	119.792	774	102.082	45.990	17.862	165.934	362.599	180.872	18,2

Taux d'escompte { actuel : 2 %, depuis le 30 juin 1932.
précédent : 2,50 %, depuis le 12 mai 1932.

Reichsbank (Allemagne)

Situations hebdomadaires (milliers de Rm.).

DATES	Encaisse or	Devises admises dans la couverture des billets	Monnaies divi-sionnaires	Portefeuille-effets	Avances sur nantissements	Bons du Trésor escomptés	Billets en circulation	Divers engagements à vue	Rapport de l'or et des devises à l'ensemble des engagements à vue %
1931 Moyenne annuelle.	1.711.071	203.283	138.225	2.609.395	172.355	38.099	4.228.484	425.627	41,13
1932 Moyenne annuelle.	838.704	135.280	212.456	3.013.194	144.416	19.196	3.843.848	389.178	23,01
1931 Novembre 7	1.101.298	160.650	93.841	3.830.091	112.268	30	4.541.599	398.903	25,54
Décembre 8	1.005.116	170.466	122.246	3.881.417	190.882	22.430	4.591.576	416.950	23,48
1932 Janvier 7	979.043	162.252	140.053	3.854.092	99.016	17.030	4.575.551	417.212	22,86
Février 6	928.341	146.750	140.474	3.461.736	129.038	22.080	4.276.132	332.941	23,33
Mars 7	880.006	156.409	133.582	3.268.316	218.430	34.180	4.178.896	318.872	23,04
Avril 7	878.742	141.708	175.964	3.172.694	100.415	3.680	4.085.675	370.263	22,90
Mai 7	851.110	133.254	197.797	3.145.676	110.974	10.040	3.990.865	362.836	22,61
Juin 7	848.421	138.163	236.412	3.031.413	129.239	6.280	3.889.407	357.522	23,23
Juillet 7	806.137	138.871	214.733	3.152.000	103.831	1.510	3.876.601	401.713	22,09
Août 6	762.961	131.394	208.592	3.043.946	106.160	27.120	3.822.084	333.919	21,52
Septembre 7	768.436	157.181	206.898	2.951.956	103.502	14.540	3.688.799	388.510	22,70
Octobre 7	796.368	134.803	169.731	2.909.580	101.504	38.460	3.618.318	412.239	23,10
Novembre 7	817.283	121.826	185.685	2.783.423	99.141	11.470	3.502.238	366.211	24,28
Décembre 7	804.069	113.931	203.052	2.688.113	101.124	29.100	3.438.962	352.708	24,21
1933 Janvier 7	805.232	115.125	241.404	2.524.262	71.950	10.760	3.373.981	338.495	24,79

Taux d'escompte { actuel : 4 %, depuis le 22 septembre 1932.
précédent : 5 %, depuis le 28 avril 1932.

Banque Nationale Suisse

Situations hebdomadaires (milliers de fr. s.).

DATES	Encaisse or	Disponi- bilités « or » à l'étranger	Portefeuille effets sur la Suisse	Avances sur nantisse- ments	Correspon- dants	Billets en circulation	Autres engagements à vue	Rapport de l'encaisse et des devises à l'ensemble des engagements à vue, en %
1931 Moyenné annuelle	1.173.709	330.366	41.147	46.465	26.237	1.147.761	514.042	90,51
1932 Moyenné annuelle	2.544.266	78.656	22.769	46.190	9.742	1.511.938	1.185.897	97,22
1931 Novembre	2.199.421	92.827	74.465	54.661	17.764	1.461.499	971.645	94,21
Décembre	2.200.850	145.086	30.933	49.813	10.254	1.458.268	977.184	96,32
1932 Janvier	2.400.785	100.286	34.229	63.150	13.246	1.538.410	1.067.812	95,97
Février	2.446.119	109.969	27.292	53.115	9.974	1.490.659	1.147.437	96,89
Mars	2.458.261	108.396	23.732	50.493	8.557	1.481.306	1.162.853	97,07
Avril	2.438.611	110.123	53.207	46.546	9.211	1.490.071	1.160.390	96,16
Mai	2.459.313	96.860	47.755	41.625	10.470	1.507.412	1.142.945	96,45
Juin	2.584.893	70.527	19.852	44.021	8.853	1.511.535	1.208.558	97,62
Juillet	2.606.786	71.269	16.410	46.067	8.779	1.550.134	1.188.257	97,80
Août	2.637.286	58.190	14.800	44.057	9.272	1.543.326	1.213.081	97,79
Septembre	2.637.508	65.303	13.979	41.452	7.836	1.535.372	1.224.455	97,93
Octobre	2.637.502	56.001	14.019	43.205	7.025	1.539.863	1.208.942	97,99
Novembre	2.637.509	43.977	14.177	50.234	6.629	1.525.151	1.223.726	97,55
Décembre	2.552.751	37.080	15.971	42.917	7.837	1.515.978	1.142.109	97,43
1933 Janvier	2.471.190	85.781	18.392	44.588	12.040	1.536.929	1.099.981	96,97

Taux d'escompte { actuel : 2 %, depuis le 22 janvier 1931.
précédent : 2 ½ %, depuis le 10 juillet 1930.

Banque de Pologne

Situations hebdomadaires (milliers de zloty).

DATES	Encaisse métallique	Avoirs à l'étranger, devises et monnaies étrangères	Avoirs à l'étranger, devises et monnaies étrangères ne servant pas de couverture	Portefeuille effets	Avances sur titres	Billets en circulation	Exigibilités à vue (y compris le compte courant du Trésor)	Rapport de l'encaisse et des devises à l'ensemble des engagements à vue, en %
1931 Moyenne annuelle	572.881	182.575	121.833	598.399	91.101	1.195.097	242.042	52,57
1932 Moyenne annuelle	530.281	48.559	111.102	624.677	115.249	1.064.475	187.126	46,25
1931 Novembre	595.826	78.666	133.513	623.792	113.057	1.176.794	218.594	48,34
Décembre	600.350	80.617	119.892	619.694	115.483	1.168.350	227.860	48,77
1932 Janvier	600.412	88.407	124.117	651.838	124.432	1.137.006	263.422	49,19
Février	602.293	69.479	116.471	641.851	120.483	1.111.536	235.029	49,89
Mars	608.403	49.457	119.537	629.133	115.857	1.111.721	196.039	50,30
Avril	573.564	67.392	116.112	629.490	115.014	1.100.705	197.865	49,36
Mai	544.228	71.979	117.602	614.342	115.870	1.104.259	169.380	48,38
Juin	524.031	45.245	112.780	636.209	114.731	1.076.628	152.242	46,33
Juillet	479.371	48.325	109.305	663.949	124.201	1.083.912	169.078	42,11
Août	475.615	45.225	101.635	659.095	121.674	1.068.325	163.304	42,29
Septembre	479.200	47.201	106.667	636.833	116.074	1.049.123	170.787	43,15
Octobre	491.129	35.640	108.209	591.959	116.340	1.025.606	168.157	44,13
Novembre	496.434	36.565	104.650	584.653	99.305	1.003.788	182.550	44,93
Décembre	500.925	35.784	101.876	549.687	95.673	984.662	189.502	45,71
1933 Janvier	502.306	40.870	86.050	549.280	102.649	967.183	213.095	46,02

Taux d'escompte { actuel : 6 %, depuis le 21 octobre 1932.
précédent : 7,50 %, depuis le 3 octobre 1930.

Federal Reserve Banks

Situations hebdomadaires (milliers de \$).

DATES	Réserve "or"	Autres réserves	Effets escomptés	Effets achetés sur le marché libre	Fonds publics nationaux	Billets en circulation (Federal Reserve Notes)	Dépôts (Banques associées, Trésor et particuliers)	Rapports du total des réserves aux engagements à vue %
1931 Moyenne annuelle	3.159.905	170.572	327.012	239.908	669.553	1.851.113	2.464.782	77,2
1932 Moyenne annuelle	2.890.890	199.490	514.008	68.577	1.468.289	2.684.714	2.220.623	63,0
1931 Novembre	2.772.746	160.639	705.224	642.033	727.576	2.447.069	2.319.271	61,5
Décembre	2.969.118	167.855	725.182	389.219	717.193	2.484.892	2.259.498	66,1
1932 Janvier	2.985.552	173.635	818.216	275.306	765.945	2.651.026	2.169.419	65,5
Février	2.970.182	197.321	855.168	156.100	748.995	2.664.003	2.054.001	67,1
Mars	2.959.420	207.869	747.979	137.584	785.123	2.617.381	1.989.158	68,8
Avril	3.032.202	212.544	635.274	57.946	885.014	2.561.573	2.020.161	70,8
Mai	2.992.421	210.825	605.801	44.522	1.286.881	2.561.646	2.237.102	66,8
Juin	2.626.961	203.339	501.911	35.717	1.644.567	2.557.119	2.270.202	59,4
Juillet	2.578.450	189.359	499.826	77.353	1.801.065	2.868.163	2.044.992	56,3
Août	2.680.426	200.706	451.938	38.720	1.851.011	2.843.605	2.134.685	57,9
Septembre	2.794.573	196.428	420.428	33.585	1.850.923	2.831.749	2.220.156	59,2
Octobre	2.912.528	196.940	333.427	33.266	1.851.318	2.744.868	2.344.989	61,1
Novembre	3.009.645	185.967	310.953	34.002	1.850.697	2.715.299	2.404.458	62,4
Décembre	3.078.063	185.054	298.618	33.717	1.850.677	2.723.666	2.466.816	62,9
1933 Janvier (1)	3.173.360		283.720			2.737.660	2.587.380	56,3

Taux d'escompte de la Federal Reserve Bank of New-York { actuel : 2,50 % depuis le 24 juin 1932.
précédent : 3 % depuis le 26 février 1932.

(1) Chiffres provisoires.

Banque d'Italie

Situations hebdomadaires (milliers de Lit.).

DATES	Encaisse or	Devises et avoirs à l'étranger admis dans la couverture des billets	Effets sur l'Italie	Avances sur nantissem.	Comptes courants débiteurs	Billets en circulation	Assignations sur la Banque	Comptes courants productifs et compte courant du Trésor	Rapport de l'encaisse et des devises à l'ensemble des engagements à vue %
1930 Moyenne annuelle.	5.231.925	4.881.749	3.008.226	1.196.725	194.149	15.929.432	423.711	1.511.025	56,61
1931 Moyenne annuelle.	5.398.642	3.506.250	3.375.455	1.204.185	178.865	14.679.170	378.928	1.758.307	52,95
1931 Octobre	5.447.582	2.752.999	3.592.341	1.230.293	207.187	14.335.030	308.624	1.542.511	50,66
Novembre	5.625.967	2.436.823	3.825.016	1.374.032	232.702	14.360.068	367.633	1.476.515	49,76
Décembre	5.625.983	2.302.916	3.856.677	1.183.226	66.773	14.152.232	338.978	2.014.365	48,04
1932 Janvier	5.626.332	2.103.661	4.569.463	886.422	60.717	14.213.249	362.031	2.243.785	45,96
Février	5.626.349	1.794.219	4.263.697	984.226	49.194	13.748.255	328.004	1.791.985	46,76
Mars	5.626.359	1.656.956	4.633.031	970.457	81.420	13.835.697	347.551	1.445.596	46,60
Avril	5.628.576	1.509.668	4.654.819	958.805	89.938	13.622.104	346.102	1.387.853	46,48
Mai	5.631.297	1.487.277	4.709.154	1.062.436	105.550	13.230.060	340.588	1.331.038	47,77
Juin	5.655.764	1.432.881	4.660.807	1.313.803	242.854	12.916.643	327.759	1.212.653	49,03
Juillet	5.676.359	1.398.422	4.908.377	1.140.110	87.318	13.255.563	377.062	1.377.628	47,13
Août	5.714.988	1.388.450	4.753.691	893.787	95.029	13.420.373	353.808	1.382.301	46,87
Septembre	5.768.908	1.395.783	4.634.659	1.098.947	95.567	13.348.998	282.597	1.307.397	47,96
Octobre	5.796.121	1.402.326	4.766.597	1.193.967	126.378	13.760.846	337.184	1.090.814	47,39
Novembre	5.814.633	1.407.848	4.985.069	1.350.208	110.623	13.578.786	507.410	966.461	48,63
Décembre	5.829.896	1.351.880	4.872.761	1.081.426	91.133	13.422.771	324.000	1.059.428	48,51

Taux d'escompte { actuel : 4 %, depuis le 9 janvier 1933.
précédent : 5 %, depuis le 2 mai 1932.