

NOTES ECONOMIQUES

SI L'ANGLETERRE L'AVAIT LAISSE FAIRE!

Il s'agit du tunnel sous-marin qui devait relier la France à l'Angleterre.

Dans une conférence qu'il vient de donner aux Arts-et-Métiers, M. Alglave a justement regretté qu'une telle entreprise soit demeurée à l'état de devis, et a exposé tous les avantages que nos Alliés et nous aurions retirés du percement de ce tunnel.

Cent vingt trains par jour, assura M. Alglave, auraient transporté d'Angleterre sur le continent troupes et matériel et du coup décongestionné nos ports de la Manche si encombrés aujourd'hui.

La construction de cette merveilleuse voie de communication aurait coûté 80 millions de dollars, soit 40 millions pour chacun des deux pays. La somme était grosse, sans doute, mais c'est à peu près ce que nous coûtent actuellement quatre journées de guerre.

Elle est très grosse aussi la somme qui représente la valeur des bateaux coulés par les Boches. Et dire que c'est pour défendre sa marine marchande que l'Angleterre s'est refusée à participer à cette entreprise!

LE PRIX DES VIVRES EN ANGLETERRE

Une liste comparative des prix des produits alimentaires depuis juillet 1914 est publiée par les soins du "Board of Trade Labour Gazette". Il en ressort que la farine a augmenté de 60 pour cent, le pain de 50 pour cent, le thé de 50 pour cent, la viande anglaise de 40 pour cent, les fromages de 37 pour cent, le jambon de 30 pour cent, le lait et le beurre de 30 pour cent, la margarine de 10 pour cent.

En moyenne, les produits alimentaires de première nécessité ont subi pendant cette période une hausse de 47 pour cent.

LES PREPARATIFS ALLEMANDS EN VUE DE LA LUTTE ECONOMIQUE APRES LA GUERRE

M. Hecksjold, notable commerçant danois qui a visité récemment les principaux centres industriels allemands, déclare que dès le début de la guerre le gouvernement allemand s'était préoccupé activement de la lutte économique qui suivrait la conclusion de la paix. Déjà, au mois de septembre 1914, avait eu lieu à Berlin une conférence à laquelle assistait l'empereur en personne, où l'on avait élaboré un plan provisoire basé sur l'hypothèse que la guerre durerait huit mois au plus. D'après ce plan, le gouvernement s'engageait à aider financièrement les industriels qui continueraient à travailler dans le but d'accumuler de vastes quantités de marchandises destinées à être exportées aussitôt après la signature de la paix. On estimait alors que les marchandises disponibles après huit mois de guerre suffiraient à compenser la valeur des matières premières que l'Allemagne aurait besoin d'acheter d'urgence à ce moment. De cette manière, l'Allemagne regagnerait facilement son ancienne clientèle malgré les efforts de l'Angleterre et des pays neutres pour conquérir pendant la guerre les marchés allemands. M. Hecksjold estime que la valeur totale des marchandises emmagasinées, en Allemagne à la date du 1er janvier 1916

s'élevait au prix de 8,000,000,000. Ces marchandises étaient destinées à être vendues, même à 10 pour cent au-dessous du prix coûtant, si cela était nécessaire.

On annonce d'autre part de Zurich, au journal "Il Sole", que le gouvernement impérial allemand vient de constituer un syndicat obligatoire pour l'achat des matières premières. Comme on prévoit qu'à la fin de la guerre tous les industriels se lanceront dans des achats de matières premières à n'importe quel prix, il en résultera inévitablement une grande hausse des Pour éviter l'éventualité d'une pareille catastrophe, le syndicat en question aura pour intermédiaire un "bureau central impérial" qui aura seul le droit de faire ces achats de matières premières à l'étranger et qui les répartira proportionnellement entre tous les établissements industriels.

LA STATISTIQUE MONDIALE DES CHEMINS DE FER

Une étude sur la situation comparative des chemins de fer dans le monde entier a été publiée à New-York par le "Bureau of Railway Economies". Un résumé de cette étude est fait par le "Railway Age Gazette", qui prend les Etats-Unis comme base de comparaison. Elle constate, notamment, que dans les principaux pays du monde, l'Inde excepté, les tarifs de chemins de fer sont plus élevés qu'aux Etats-Unis. L'Inde bénéficie en cette matière du bon marché de la main-d'oeuvre:

"Les salaires des employés de chemins de fer sont plus élevés aux Etats-Unis que partout ailleurs, excepté dans l'Australie occidentale, où les recettes moyennes par tonne sont environ le double de celles des Etats-Unis. Dans ce dernier pays, le salaire moyen annuel des employés était, en 1912, de 730 dollars. Il n'y avait que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada où la moyenne annuelle dépassait la moitié de ce chiffre. Au Japon, il est de 114 dollars par an. Au point de vue du capital engagé, toutes les principales nations arrivent avant les Etats-Unis. D'abord les Iles Britanniques, avec 277,147 dollars par mille; puis viennent: la Belgique, 216,143 dollars par mille; la Russie, 149,814 dollars; la France, 148,436 dollars; la Suisse, 122,010 dollars; l'Autriche, 121,327 dollars; l'Allemagne, 116,365 dollars. La moyenne des Etats-Unis est de 65,535 dollars."

La recette moyenne par tonne-mille sur les chemins de fer des Etats-Unis représente environ 75 pour cent de celle des principaux pays de l'Europe:

"La moyenne est plus faible aux Etats-Unis que partout ailleurs, sauf aux Indes. Le Brésil arrive en tête avec une recette moyenne par tonne-mille environ 10 fois supérieure à celle des Etats-Unis. Plusieurs pays ont des recettes deux fois, même quatre fois supérieures. Seul le Canada a la même moyenne que les Etats-Unis."

Le parcours moyen par tonne sur chaque réseau pris séparément était, en 1912, de 143,44 milles. Ce parcours moyen est inférieur à celui de cinq pays dans chacun desquels, cependant, en raison de l'étendue du territoire, il est probable que l'on trouverait les mêmes différences qu'aux Etats-Unis.