

1913, 1922, 1923, soit en millions de francs, soit en milliers de tonnes, nous obtenons les chiffres suivants :

Importations :

	1913	Poids
Valeur	4.910.580	25.673.779
	1922	Poids
Valeur	12.632.128	28.657.080
	1923	Poids
Valeur	17.305.107	30.555.462

Par rapport à 1922, l'augmentation est de 4.972.979 francs et 1.898.382 tonnes métriques et par rapport à 1913 respectivement de 12.394.527 francs et 4.901.683 tonnes métriques.

Exportations

	1913	Poids
Valeur	3.910.883	11.552.846
	1922	Poids
Valeur	11.639.469	11.526.612
	1923	Poids
Valeur	16.585.246	13.320.665

Par rapport à 1922, on note en francs un excédent de 4.945.777.000 francs et en poids 1.794.053 ; par rapport à 1913, 12.674.363.000 francs et 1.767.819 tonnes. Le mouvement mensuel des échanges est sensiblement plus important qu'en 1913. Nous notons en 1923 une augmentation à l'importation des matières premières importées de 1.527.935 en plus sur 1922 et de 4.872.920 sur 1913 en tonnes métriques et une diminution également en tonnes des objets fabriqués de 78.281 tonnes sur 1923 et 31.849 sur 1913. De même à l'exportation pour les matières premières, nous notons un excédent de 1.219.204 tonnes sur 1923 et de 1.358.619 sur 1913. Pour les objets fabriqués, la situation est la suivante : un excédent de 300.501 tonnes sur 1923 et 338.193 sur 1913.

Les objets d'alimentation à l'importation sont de 2.123.415 tonnes métriques en 1923 ; un peu supérieurs à 1922 où ils n'atteignent que 2.678.687 tonnes métriques et à peu près au niveau de 1913, où ils figurent pour 3.062.813 tonnes métriques. Dès 1921, nos journaux notaient l'amélioration de notre commerce extérieur. Ils se flattaient que la France ait pu traverser la crise grave de 1921 tout en réalisant des progrès sensibles dans l'équilibre du rétablissement économique. M. Dior, ministre du Commerce, le 21 août 1921, témoignant du même optimisme à la tribune du Sénat, signalait également l'amélioration de notre balance commerciale. Plus récemment, faisant des déclarations à propos de la baisse du franc, M. de La Peyrie, ministre des Finances, s'exprimait ainsi : « Notre commerce extérieur ? Ici, on constate une augmentation très considérable de nos exportations qui passent de 10 milliards 107 millions pour le premier semestre 1922 à 14 milliards 161 millions pour le premier semestre de cette année. Nos importations ont augmenté dans des proportions analogues et nos

statistiques douanières font ressortir un déficit de la balance commerciale de 527 millions pour 1923 sensiblement égal au chiffre de 528 millions pour 1922, et qui n'est, en somme, que de 2,90 0/0 ».

De ce long exposé, il ressort que malgré l'application de la journée de huit heures et malgré l'extension de la loi, notre commerce extérieur, loin d'être atteint, est allé en se développant et s'améliorant de plus en plus. Nous pourrions, si nous voulions faire du paradoxe, prétendre que c'est la journée de huit heures qui a présidé à cette heureuse situation. Mais un raisonnement de cette nature serait aussi simpliste que celui des adversaires de la loi des huit heures lui attribuant les difficultés rencontrées après la guerre pour le rétablissement de notre équilibre économique.

Mais si nos exportations n'atteignent pas le volume qu'elles pourraient, cela tient surtout à l'infériorité de nos méthodes : 1° les débouchés qui sont offerts aux produits sont insuffisamment connus des intéressés ; 2° l'office national du commerce extérieur aurait besoin d'être développé ; 3° notre organisation consulaire est défectueuse, comparée à celle des autres pays étrangers, surtout de celle de l'Allemagne ; 4° l'ignorance des méthodes employées par nos concurrents est notoire (difficulté par exemple de lutter contre la publicité américaine). Figés dans des habitudes que nous supposons toujours justifiées, en fermant les yeux sur les innovations qui n'iraient pas sans quelques risques, nous préférons ne rien tenter ou attendre que les commandes viennent d'elles-mêmes, ou ne viennent pas. (Jean de Blois : *Nos Méthodes d'exportations*. Correspondant, 25 février 1922).

Dans un article sur la crise du commerce extérieur, M. Mario Roustan, sénateur de l'Hérault, signale que la moyenne des prix de nos marchandises exportées était en 1904 de 681 francs par tonne, alors qu'elles n'atteignaient à Londres que 380 francs, à Anvers, que 270 fr., à Glasgow, que 210 francs et à Hambourg, 180 francs. De plus en plus, nos navires ont des capacités de transport formidables et ne peuvent plus être exploités qu'avec des frets lourds. La France est la plus mal partagée. On pensait qu'après la guerre, notre marine aurait un fret volumineux et lourd. Il lui a manqué jusqu'ici. On pensait, en effet, transporter les minerais, les produits métallurgiques, les potasses, etc. Il a fallu en rabattre. Ces marchandises passaient par Anvers et continuent à y passer. Ce port est alimenté par nos bassins houillers et métallurgiques du Nord-Est, de la région Alsacienne et de la région parisienne. Nos exportations, surtout pour le Nord, passent par les ports étrangers plutôt que par les ports français. Cela tient à la mauvaise organisation de nos ports. La révision des tarifs de chemins de fer est depuis longtemps réclamée, ainsi que le développement du système du tarif commun aux transports terrestres et maritimes pour l'exportation. Avant la guerre, les ports de Hambourg, de Brême, de Gênes, profitaient de l'effort considérable de nos industries de l'Est. Les commerçants de Meurthe-et-Moselle, même de la région lyonnaise, recouraient à Anvers et à Rotterdam. Rien n'est changé en 1921. Les tarifs soudés pour les frets de transports par voie de terre et par navires nécessiteraient un seul tarif assez bas pour que de la descente d'origine aux ports et des ports aux lieux de destination, les marchandises soient grevées d'un tarif minimum : les marchandises parties d'Essen et de Dusseldorf payaient avant 1914 17 marks 60, soit 21 fr. 65 pour 1.000 kilos, à destination de Smyrne et Alexandrie. Elles parcouraient 4.000 kilomètres sur rail ou sur mer. Les tarifs d'exportation allemands avant guerre étaient minimes : les compagnies allemandes, faisant le service Hambourg-Buenos-Aires, chargeaient des marchandises pour l'Amérique du Sud à

