Cours du change entre la Suisse et la France : pendant le mois de juillet 1922

Objekttyp: **Index**

Zeitschrift: **Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France**

Band (Jahr): **- (1922)**

Heft 27

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

trification de leurs voies ferrées. Le Midi, grâce aux chutes d'eau des Pyrénées, sera sans doute le premier prêt. On va déjà aujourd'hui, par voie électrique, de Lourdes à Pierrefitte, de Tarbes à Bagnères-de-Bigorre, de Perpignan à Villefranche ; on ira, avant deux ans, de Toulouse à Dax et de Montréjeau à Luchon. En 1926, toute la région de Pau, Biarritz, Bordeaux, Tarbes, Agen sera électrifiée. L'Orléans marche, lui aussi, à pas rapides ; avant quatre ans il aura équipé la ligne Paris-Vierzon-Brive, avec embranchement Limoges-Montluçon-Gannat-Brive-Tulle-Clermont-Ferrand. Quant au P.-L.-M., il est très favorisé sous le rapport des chutes d'eau : l'aménagement du Rhône constituera une source féconde de force motrice et fournira, avec les cours d'eau des Alpes et du Massif Central, les 1.100 millions de kilowatts-heure nécessaires à l'électrification du réseau.

« Aussi le P.-L.-M. a-t-il élaboré un plan de transformation du mode de traction portant sur 2.293 kilomètres, soit 23 % de la totalité du réseau. Le réseau équipera d'abord, dans un délai de quatre ans, comme ligne d'expérience, la ligne de Culoz à Modane. Il envisage ensuite l'électrification de la ligne en construction de Nice à Coni, en vue d'y utiliser la traction électrique dès son ouverture, comme les Italiens le feront eux-mêmes sur la section Breil à Coni. Puis viendront certaines lignes à trafic intense: Lyon-Marseille-Vintimille, Lyon-Genève, Lyon-Grenoble, ainsi que l'électrification de la banlieue de Paris.

« Si rien ne vient se mettre en travers de notre effort, dans vingt ans d'ici, tous les chemins de fer français au-dessous de la Loire marcheront à l'électricité. Sur plus de la moitié du territoire national, le long de nos rails, on ne verra plus s'élever de panache de fumée, et nous économiserons, bon an mal an, 3 millions de tonnes de houille... Ce sera la plus grande transformation qu'aura vue la génération de la guerre. »

A ce sujet, nous avons été particulièrement heureux d'apprendre que les Compagnies de Chemins de fer françaises avaient fait appel, dans une large mesure, pour leur électrification, à la collaboration et à l'expérience de nos spécialistes suisses.

Le Paris-Orléans, pour l'équipement de la ligne de Paris à Orléans, a passé commande à la Société Oerlikon, de Paris, de 80 locomotives mixtes marchandises-voyageurs, de 1720 HP chacune. Ces locomotives seront entièrement construites d'après les plans des « Ateliers de construction Oerlikon » et ces dernières usines auront à livrer les 5 premières locomotives qui serviront de modèles à l'exécution, dans les usines d'Ornans de la Société Française Oerlikon, de la commande mentionnée ci-dessus.

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée commence son électrification par des essais de locomotives à voyageurs à grande vitesse, sur la ligne qu'elle est en train d'équiper entre Culoz et Modane. Après un concours, 4 types de locomotives ont été retenus, parmi lesquels se trouve une locomotive « Oerlikon » de 2300 HP qui sera exécutée en partie aux Ateliers de construction Oerlikon en Suisse, en partie aux usines d'Ornans de la Société Oerlikon.

CHAMBRE DE COMMERCE FRANCO-COLOMBIENNE

Une Chambre de Commerce Franco-Colombienne vient de se constituer à Paris pour assurer le développement des relations commerciales entre la France et la Colombie. Son siège est fixé 11, place de la Bourse.

COURS DU CHANGE ENTRE LA SUISSE ET LA FRANCE

pendant le mois de Juillet 1922

	Franc Suisse à Paris	Franc Français à Genève
	—	—
1er juillet	—	44,20
10 —	244,50	40,60
20 —	229,50	43,325
31 —	235,50	42,65

Cours extrêmes

	Franc Suisse à Paris	Franc Français à Genève
	—	—
10 juillet	244,50	40,60
24 —	224,50	44,425

IMPORTATION — EXPORTATION DOUANES

RÉGIME DOUANIER APPLICABLE AUX MARCHANDISES ALLEMANDES IMPORTÉES AU TITRE DES RÉPARATIONS EN NATURE.

Un *décret du 28 juillet* 1922 déclare admissibles, sous paiement des droits d'un tarif spécial dont les taux seront, jusqu'à disposition contraire, égaux à ceux du tarif minimum (coefficients de majoration compris), les produits inscrits dans un tableau annexé au décret, originaires et importés d'Allemagne, au