

Tarifs de transports sur les chemins de fer français

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1920)

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889712>

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.

Les adhésions sont reçues principalement aux adresses suivantes :

A Lyon : Hôtel-de-Ville.

A Paris : 4, avenue de l'Opéra.

A Genève : M. Coponat, délégué officiel pour la Suisse de la Foire de Lyon, 20, rue du Marché.

Le prix de location des stands est fixé comme suit :

Stands bois ou béton : 1.200 fr. ; demi-stands, 700 fr. ; stands dans le palais : 1.600 francs ; demi-stands, 900 fr. Le prix des stands dans le palais comprend les frais d'éclairage, de chauffage, de nettoyage et la jouissance d'un appareil téléphonique relié aux réseaux urbain et interurbain. D'autre part, ces stands sont livrés les murs recouverts de papier peint.

L'administration déterminera en temps opportun, quels seront les groupes admis dans le palais, à la Foire de printemps 1921.

Nous aviserons nos membres dès qu'une décision aura été prise au sujet de la participation de notre Chambre de commerce à cette Foire. La question est actuellement soumise à l'étude de notre Section de Lyon.

IMPORTATION EN FRANCE DES BRODERIES ET DE L'HORLOGERIE SUISSES

Les pourparlers concernant l'importation en France des *broderies* suisses, ne semblent pas encore près d'aboutir. Le Gouvernement français qui, tout d'abord, voulait purement et simplement quintupler les droits d'entrée, a finalement offert de n'appliquer qu'un coefficient triplant les droits actuels, à condition que la Suisse accepte, de son côté, que l'importation des broderies soit limitée à 3.500 kg. par mois.

Le Gouvernement fédéral n'a pas cru pouvoir accepter un contingent qui équivaldrait à diminuer des 4/5 le nombre des broderies importées en France sous le régime de l'accord du 10 mars. Il insiste sur le fait que la proposition du Gouvernement français est d'autant plus inacceptable que la répartition entre les industriels suisses d'un contingent au poids est pratiquement impossible, étant donné que le poids des broderies n'a aucun

rapport avec leur valeur. Il s'est déclaré prêt, par contre, à accepter le coefficient de majoration 3, mais à la seule condition du retour à la liberté complète de l'importation des broderies.

En ce qui concerne l'accord du 20 mars, la direction générale des Douanes françaises a reconnu qu'à la date du 27 octobre à laquelle elle avait arrêté toutes les importations de broderies, un contingent de 587.000 fr. était encore inemployé. Elle a donné, en conséquence, les instructions nécessaires pour que ce solde puisse être importé aux conditions antérieures.

Quant à l'*horlogerie*, les reliquats d'importation sur le montant des contingents fixés par l'accord du 20 mars sont admis à l'importation jusqu'au 31 décembre prochain, à moins toutefois que ces contingents ne se trouvent épuisés avant cette date.

Il y a lieu cependant d'espérer que, d'ici là, un arrangement pourra intervenir. Nous apprenons, en effet, de source officieuse que des pourparlers sont entamés entre la Chambre syndicale des Fabricants d'horlogerie de Besançon et les délégués de la Chambre suisse de l'Horlogerie, en vue d'arriver à la conclusion d'un nouvel accord qui marque un pas vers le retour à la liberté du commerce.

TARIFS DE TRANSPORTS SUR LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre Bulletin d'octobre, les compagnies des réseaux français ont décidé de faire bénéficier, par voie de détaxe, les marchandises transportées entre une gare suisse d'une part, l'Angleterre ou les pays hors d'Europe d'autre part, en transit par les lignes des grands réseaux français, entre un point frontière franco-suisse et un port de mer français, de prix de transport calculés d'après ceux dont elles auraient bénéficié si elles avaient transité par un port étranger compris soit entre Chyvelde et l'embouchure de l'Ems, soit entre Vintimille et le détroit de Messine.

A cette mesure très importante concernant les tarifs de transit sont venues s'ajouter, ré-

comment, des réductions appréciables sur les tarifs applicables aux marchandises exportées de France. En effet, des nouveaux tarifs spéciaux de petite vitesse viennent d'entrer en vigueur pour les marchandises destinées à l'exportation par les points frontière ou par les ports de mer.

Les marchandises énumérées dans ces tarifs bénéficieront, lorsqu'elles sont destinées à l'exportation, d'une réduction uniforme de 10 pour cent sur les prix des barèmes qu'ils comportent. Exceptionnellement, cette réduction est fixée à 25 % pour certaines marchandises.

Mais, comme lesdits tarifs ne s'appliquent, le plus souvent, qu'aux expéditions remises par wagons complets, il en résulte que, jusqu'à présent, les marchandises de détail destinées à l'exportation étaient traitées sur le même pied que celles destinées à la consommation nationale, lesquelles sont taxées au tarif général. En sorte qu'une partie importante du trafic français d'exportation ne profitait d'aucune réduction sur les tarifs ordinaires, les anciens tarifs spéciaux d'exportation ayant été définitivement supprimés.

En vue de combler cette lacune, les grands réseaux ont proposé d'accorder aux marchandises de toute nature destinées à l'exportation, une réduction de 10 % sur les prix du nouveau tarif général commun de petite vitesse, quelles que soient leurs conditions de tonnage.

Cette réduction est calculée sur les prix du tarif général commun de petite vitesse, pour les expéditions de détail et, s'il y a lieu, sur les prix des tarifs spéciaux dans lesquels figurent les marchandises à transporter, pour les expéditions par wagons complets.

TRAFIC HISPANO-SUISSE EN TRANSIT PAR LA FRANCE

Nous avons parlé, dans notre numéro d'octobre, de la situation difficile faite aux exportateurs suisses travaillant avec l'Espagne, en raison de l'encombrement des gares de Port-Bou-Cerbère et Hendaye-Irun qui rend tout trafic impossible.

On sait que cette situation provient, en grande partie, du fait que les rails de chemins

de fer espagnols ont un écartement plus grand que les voies françaises, ce qui nécessite le transbordement des marchandises à la frontière.

Nous apprenons que la situation ne s'est pas améliorée et que les chemins de fer espagnols se montrent impuissants à assurer la libération régulière des wagons qui leur sont offerts à Irun et Port-Bou chargés de marchandises à destination de l'Espagne. Aussi, tenant compte des difficultés persistantes du transit France-Espagne par voie ferrée, a-t-on dû envisager la nécessité de conseiller aux exportateurs français d'utiliser, temporairement du moins, la voie mixte et de diriger leurs envois sur un des ports français de l'Atlantique ou de la Méditerranée, d'où ils seraient acheminés sur les ports espagnols.

Jusqu'au jour où les chemins de fer espagnols seront en mesure d'accepter régulièrement les chargements qui leur sont amenés aux points d'échange, on ne peut que recommander au commerce suisse d'utiliser, dans les mêmes conditions, la voie mixte et de faire transiter ses marchandises par l'un des ports français de la Méditerranée.

Le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral ont chargé leurs représentants à Madrid de poursuivre leurs démarches auprès des autorités compétentes pour que la situation signalée soit améliorée au plus tôt.

EXPRESS PÉRIODIQUE CALAIS-BALE, HIVER 1920-1921

Pendant la période des Sports d'hiver en Suisse, il est mis en circulation un train direct Calais-Bâle, assurant le service entre Londres et la Suisse. Son horaire est le suivant, aller et retour :

| | | |
|------------------|---------------|-------------------|
| 11.00 | Londres | 20.50 |
| 15.35 | Calais-Mar. | 15.50 |
| 18.05-18.10 | Amiens | 13.10-13.15 |
| 19.24-19.26 | Tergnier | 11.26-11.45 |
| 20.00-20.10 | Laon | 10.42-10.55 |
| 21.07-21.14 | Reims | 9.10- 9.15 |
| 22.09-22.17 | Chalons s.-M. | 7.32- 7.42 |
| 0.24- 0.32 | Chaumont | 4.34- 4.40 |
| 3.33- 3.45 | Belfort | 1.19- 1.29 |
| 4.36- 4.41 | Mulhouse | 0.07- 0.17 |
| 5.43 | Bâle | 22.50 |
| (6.43 h. suisse) | id. | (23.50 h. suisse) |