

Suisse-Océan

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1921)**

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

ble, dont deux wagons *via* Cerbère-Port-Bou et un wagon *via* Hendaye-Irun.

Les chemins de fer français n'acceptent de tels envois, à l'expédition *via* Cerbère-Port-Bou ou Hendaye-Irun et au-delà que si une autorisation spéciale de transport, délivrée par les autorités fédérales, est annexée aux pièces d'accompagnement.

Les wagons pour les transports en cause sont à commander de la manière usuelle par les intéressés aux gares d'expédition, mais en fournissant les indications suivantes : nom de l'expéditeur, genre de marchandises, poids, expédition par grande ou par petite vitesse, gare-frontière franco-espagnole, respectivement gare de destination. Les stations indiqueront aux expéditeurs, en temps utile, le jour auquel le chargement doit avoir lieu. Si l'expédition n'est pas effectuée le jour fixé, le transport devra être ajourné à une date postérieure qui sera communiquée à l'expéditeur par la gare d'expédition.

Les envois dont il s'agit doivent être accompagnés de certificats d'origine.

Les envois par expéditions partielles ne peuvent être acceptés qu'en wagons de groupage d'au moins dix tonnes. En ce qui concerne la commande de ces wagons, la communication du jour de chargement, etc., la manière de procéder indiquée dans le troisième paragraphe sera appliquée.

En vue de la bonne utilisation des possibilités de transport, il est recommandé d'employer des wagons aussi grands que possible et d'en utiliser au mieux la capacité ou le tonnage.

Aux fins de pouvoir exercer le contrôle absolument indispensable, tous les envois à destination d'Espagne devront être acheminés jusqu'à nouvel avis *via* Genève-Cornavin.

SUISSE-OCÉAN

Au cours de sa séance du 7 juillet 1921, le Sénat français a discuté les nouveaux régimes des chemins de fer. Prenant la parole, M. CHAGNAUD a demandé au ministre des Travaux publics de dire où en était le projet de « La transversale Suisse-Océan au 45° parallèle ». « Au point de vue international — a dit M. Chagnaud — pour ne parler que de la Suisse, sans m'occuper des au-delà, vous savez tous que

70 pour cent de ses importations et de ses exportations s'en allaient ou venaient par les bonnes lignes de la vallée du Rhin, passaient par les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg. Il est certain que nous aurons le chemin le plus court, si nous faisons une bonne ligne.

De même, nos ports se trouvent à une distance bien moins grande des Amériques que les ports de la mer du Nord. Par conséquent, nous pourrions regagner une grande partie de ces 70 pour cent des transports suisses. Vous savez combien ils sont importants, notamment au point de vue des céréales, puisqu'ils atteignent 2.000 et 3.000 tonnes par jour. A d'autres points de vue, pour le charbon notamment, la Suisse demande encore des tonnages considérables ».

Dans sa réponse, le ministre des Travaux publics a donné l'assurance que l'une des premières questions qu'il soumettrait au Conseil Supérieur des Chemins de Fer, compétent pour l'élaboration du programme des lignes nouvelles, serait précisément la construction de la ligne « Suisse-Océan » et celle des lignes internationales transversales, telles que « Marseille-Turin ».

L'AMÉNAGEMENT DU RHIN

Commission Centrale du Rhin. — La Commission centrale du Rhin, instituée par le traité de Versailles, s'est réunie, le 15 juin, à Strasbourg, d'où elle s'est rendue à Bâle par voie d'eau afin de constater les conditions de navigation sur le secteur du Rhin dont l'importance est considérable pour la politique fluviale de la Suisse.

La Commission a été reçue, à Bâle, par une délégation du Conseil fédéral ; elle a ensuite visité l'écluse d'Augst et fait une excursion en bateau à Rheinfelden.

Le projet français. — Une conférence à laquelle étaient convoqués les représentants des Chambres de Commerce de la région de l'est et de l'Alsace-Lorraine, a été tenue le 18 mai, à Paris, sous la présidence de M. Le Trocquer. L'objet de cette conférence était d'examiner les moyens nécessaires pour réaliser l'aménagement du Rhin entre la frontière suisse et Strasbourg.

Le programme général d'aménagement de ce tronçon, dit l'*Agence Havas*, comporte la création d'un canal latéral dit « canal d'Al-