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

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: - (1921)

Heft: 14

Rubrik: L'aménagement du Rhin

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 45e 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 pourrons 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-

sace », grâce auquel la navigation trouverait des facilités que ne saurait lui assurer aucune autre solution. La chute totale de 106 mètres que le fleuve présente sur ce parcours serait neutralisée par huit écluses de 70 mètres de longueur sur 25 de largeur, permettant le passage simultané d'un remorqueur et de deux chalands de 1.000 à 1.200 tonnes.

Le ministre a fait ressortir la nécessité d'une entente entre tous les intéressés pour arriver à réaliser progressivement le plan général d'aménagement et obtenir dans les meilleures conditions possibles l'énergie nécessaire aux besoins de l'industrie et de l'agriculture.

Les représentants des Chambres de Commerce ont été unanimes à accepter de constituer une société d'étude qui prendrait en mains l'établissement d'un projet technique et financier pour l'aménagement intégral au triple point de vue des forces motrices, de la navigation et de l'agriculture.

Il ne s'agit évidemment pas — dit à ce sujet la revue *Des Canaux ! Des Bateaux !*, organe officiel mensuel de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin — d'un nouveau projet, mais uniquement de la reprise du projet déjà connu, au sujet duquel les autorités fédérales ainsi que les milieux industriels intéressés en premier lieu à la navigation sont d'avis qu'il ne répond pas suffisamment aux intérêts de la Suisse.

L'Angleterre et le Haut-Rhin. — La « Federation of british industries » a émis le vœu que le Gouvernement anglais nomme une Commission composée d'ingénieurs et lui confie l'examen des propositions qui ont été faites en vue de l'amélioration de la navigation sur le Rhin en amont de Strasbourg. Les résultats de leur examen devront être transmis, ensuite, aux deux représentants anglais dans la Commission Internationale du Rhin. La « Federation of british industries » remarque, dans son rapport, que la question de la navigation sur le Haut-Rhin est du plus grand intérêt pour l'Angleterre, parce que le Rhin est la voie la moins coûteuse pour le développement des relations commerciales entre l'Angleterre et l'intérieur du Continent. Elle est d'avis qu'une voie navigable ininterrompue doit être aménagée, par des travaux d'amélioration en amont de Strasbourg, pour le trafic entre Londres et Bâle.

REGISTRE DU COMMERCE FRANÇAIS

Plusieurs Chambres de Commerce et groupes commerciaux et industriels ayant émis le vœu, en vue de mettre fin aux pratiques de certains commerçants occasionnels et douteux dont les réclames outrancières et les agissements ont trop souvent pour résultat de tromper le public et de laisser peser sur le commerce honnête et régulier une suspicion imméritée, que la loi du 18 mars 1919 instituant le Registre du Commerce soit complétée par l'obligation pour les commerçants et les industriels de faire figurer sur leur publicité commerciale le numéro du registre du commerce où ils sont immatriculés, avec indication du tribunal de commerce où les formalités auront été accomplies, le Gouvernement français vient de déposer un projet de loi dont l'article premier est ainsi rédigé :

« Tout commerçant français ou étranger, toute société commerciale française ou étrangère, assujetti par la loi du 18 mars 1919 à se faire immatriculer dans le registre du commerce du lieu de son domicile ou de son siège social, est tenu de mentionner dans tous les actes, factures, annonces, publications et autres documents relatifs au commerce qu'il exploite le nom du tribunal de commerce où il est immatriculé et le numéro de son immatriculation.

Cette indication, accompagnée de la date où l'exploitant d'un fonds de commerce a commencé son exploitation, doit être affichée d'une manière très apparente dans tous les lieux, boutiques et magasins où s'effectuent la réception de commandes ou la vente au public des marchandises.

L'article 2 prévoit que les sanctions pour la non-observation de ces nouvelles prescriptions seront les mêmes que celles prévues par la loi du 18 mars 1919 pour l'omission de la déclaration ou la déclaration inexacte de mauvaise foi, c'est-à-dire, dans le premier cas, une amende prononcée par le tribunal de commerce, et, dans le second cas, une peine d'amende ou d'emprisonnement prononcée par