L'électrification des chemins de fer français

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 27

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-889639

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

Elle a émis le vœu que les réseaux de chemins de fer établissent immédiatement, pour les relations Suisse-Océan et *vice-versa*, des tarifs spéciaux inférieurs ou au moins égaux à ceux qui sont applicables aux transports des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse par les ports étrangers.

Elle a appuyé, d'autre part, le vœu de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, relatif au percement de la Faucille.

TAXE SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES A L'IMPORTATION

La Cour de Cassation n'a pas encore rendu son jugement sur l'arrêt du Tribunal civil de Rouen dont nous avons parlé dans nos derniers bulletins.

Signalons, pour le moment, la réponse donnée par le Ministre des finances à un député qui lui avait demandé de lui faire connaître les mesures à prendre, dès maintenant, pour sauvegarder les droits des intéressés :

La perception d'un décime en sus de la taxe d'importation étant conforme à l'esprit autant qu'à la lettre de l'article 72 de la loi du 25 juin 1920, l'administration ne saurait faire état, à l'encontre de cette interprétation, d'un jugement isolé et elle ne pourra que tenir pour non avenues les demandes de remboursement qui lui parviendront. Bien que les intéressés soient seuls juges des mesures à prendre pour sauvegarder leurs droits, il est rappelé qu'aux termes de l'article 25 du titre XIII de la loi des 6-22 août 1791, une demande en justice constitue le moyen normal d'interrompre la prescription biennale prévue par ce texte. Cette demande ne peut émaner que des déclarants eux-mêmes ou de leurs mandants ; car, en matière de remboursements de droits, les groupements ou syndicats n'ont aucune qualité pour intervenir.

D'autre part, les *Annales des Douanes* mettent en garde les importateurs contre les illusions que pourraient provoquer chez eux le jugement du Tribunal de Rouen. Ce serait, disent-elles, une naïveté de croire que l'Etat pourrait se trouver, à un moment donné, dans l'obligation de rembourser plusieurs dizaines de millions en raison de ce seul fait que certains tribunaux, trompés par les apparences, auraient méconnu les intentions réelles du législateur ; il suffirait, en effet, au Gouvernement de faire voter par les Chambres un texte interprétatif de l'article 72 pour remettre les choses au point et rendre inutiles toutes les actions en remboursement portées en justice, car ce texte aurait nécessairement un effet rétroactif.

LES ACCUSÉS DE RÉCEPTION DES CHÈQUES

Les reçus de sommes d'argent sont, comme on le sait, frappés d'un droit de timbre gradué, qui va actuellement, depuis la loi du 25 juin 1920, de 0 fr. 25 à 1 franc. Le payement par chèque étant devenu d'un usage courant, l'habitude s'est prise, en accusant réception du chèque, de considérer entre créancier et débiteur, que cet accusé de réception équivaut à l'acquit de la somme payée et reçue.

Mais des difficultés sont nées au sujet du droit de timbre exigible pour cet accusé de réception. L'administration de l'Enregistrement soutint que les lettres ou écrits contenant l'accusé de réception du chèque constituaient en réalité des reçus et qu'ils étaient passibles, à ce titre, du droit de timbre gradué. Les particuliers, établissements de crédit ou autres, prétendirent qu'il ne s'agissait pas là de reçus de sommes d'argent, seuls passibles du droit gradué, mais d'un écrit qui, à lui supposer le caractère d'un reçu libératoire, ne devait être frappé que d'un droit fixe de 0 fr. 25.

La Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation, appelée à statuer pour la première fois sur cette intéressante question, d'ordre essentiellement pratique, vient, nous apprend la *Journée Industrielle*, de la résoudre dans le sens de l'Administration.

Elle a jugé que tout chèque devant être garanti par une provision, sa remise équivaut à un payement en espèces et que le récépissé du chèque constitue un titre libératoire. Et il en est ainsi encore que l'accusé de réception spécifie que le montant du chèque ne sera porté au compte de l'envoyeur qu'après encaissement. La Chambre des Requêtes a, en conséquence, décidé que l'accusé de réception, constatant un payement par chèque est soumis au droit de timbre gradué de 0 fr. 25 à 1 franc.

L'ÉLECTRIFICATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, a fait récemment, sur cette question, des déclarations dont nous extrayons ce qui suit :

« Trois réseaux — ceux du Midi, de l'Orléans, du P.-L.-M. — procèdent déjà à l'élec-

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