La navigation du Rhône au Rhin

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1925)**

Heft 64

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-889450

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

de la Suisse accuse un *solde actif* prononcé; *b*) ceux à l'égard desquels labalance commerciale de la Suisse est en *léger déficit* ou s'équilibre parfois; *c*) ceux à l'égard desquels notre balance commerciale est en déficit marqué.

Classe *a*)	Janv. %	Fév. %	Mars %	Avril %	Mai %	Juin %	Juillet %	Moy. mens. %
Angleterre.	68	**70**	63	68	83	77	51	68.5
Suède....	71	**73**	75	64	64	52	67	66.5
Autriche..	73	**71**	65	62	57	61	58	63.8
Espagne..	58	**63**	57	56	54	61	69	59.7

(nous faisons ressortir en italiques les mois accusant un *solde actif*)

Classe *b*)	Janv. %	Fév. %	Mars %	Avril %	Mai %	Juin %	Juillet %	Moy. mens. %
Hollande.	50	**47**	55	48	*51*	48	47	49.4
Allemagne	42	**45**	44	44	45	47	46	44.7
E.U.A....	35	**46**	35	39	47	46	*51*	42.7

Classe *c*)	Janv. %	Fév. %	Mars %	Avril %	Mai %	Juin %	Juillet %	Moy. mens. %
Belgique..	31	**33**	30	35	33	3	31	28.
Italie.....	24	**29**	29	27	30	28	25	27.4
France...	33	**28**	25	27	26	24	24	26.7

La dernière colonne de ces tableaux, où nous avons indiqué la moyenne mensuelle du pourcentage de nos exportations par rapport à notre commerce total avec chaque pays, montre que ce sont nos échanges avec la France qui accusent la plus forte balance déficitaire.

Les cinq grands pays qui occupent les cinq premiers rangs dans notre commerce extérieur, se classent comme suit, par rapport au total de nos échanges avec eux, dans les sept premiers mois de 1925 :

	millions de fr. suisses
1 Allemagne.	475,7
2 Angleterre.	442,7
3 France.	334,7
4 Etats-Unis.	237,3
5 Italie.	214,0

Par rapport à nos importations, ces mêmes pays se classent comme suit :

	millions de fr. suisses
1 France.	282,0
2 Allemagne.	263,3
3 Italie.	155,4
4 Etats-Unis.	137,4
5 Angleterre.	129,3

Par rapport à nos exportations et toujours pour les sept premiers mois de 1925, leur classification est la suivante :

	millions de fr. suisses
1 Angleterre.	313,4
2 Allemagne.	212,4
3 France.	112,6
4 Etats-Unis.	99,9
5 Italie.	58,6

De tous ces chiffres se dégagent clairement les conclusions suivantes :

1° La France reste notre premier fournisseur, mais n'est que le troisième de nos cinq grands clients.

2° La balance déficitaire de nos échanges avec la France est allée en s'accentuant au cours des sept premiers mois de 1925.

3°. Dans le total de nos échanges avec la France nos achats représentent 73.3 0/0 tandis que nos ventes ne représentent que 26.7 0/0.

4° Dans l'ensemble de notre commerce extérieur, ce sont nos échanges avec la France qui accusent la plus forte balance déficitaire.

A ces conclusions, tirées des statistiques suisses, il faut ajouter que, d'après les dernières statistiques de l'administration des douanes françaises, la Suisse est maintenant le quatrième client de la France, tandis que dans la liste des fournisseurs de la France, elle n'occupe que le neuvième rang.

La Navigation du Rhône au Rhin

Au cours de la 17e Assemblée générale de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, qui s'est tenue à Yverdon, le dimanche 11 octobre, M. Charles Borel, ingénieur, de Neuchâtel, a fait un très intéressant exposé de l'état actuel du problème de la navigation fluviale, au point de vue suisse. Nous reproduisons ici le compte rendu que la Gazette de Lausanne, *du 14 octobre, a donné de cet exposé :*

Partant du principe que l'exécution de la voie fluviale transhelvétique exige la parfaite navigabilité du Rhône et du Rhin, jusqu'à nos frontières, M. Borel a d'abord passé en revue les progrès réalisés à ce point de vue. Du côté nord, l'issue de la guerre a profondément modifié pour la Suisse les circonstances et les perspectives. La navigation sur le Rhin ne dépend plus d'une seule puissance riveraine et de son interprétation des anciens traités, mais est soumise dès maintenant au contrôle d'une commission internationale, dans laquelle notre pays est représenté et qui a pour mission de sauvegarder les intérêts de tous les pays auxquels le fleuve assure l'accès de la mer.

D'autre part, la France, redevenue puissance rhénane, cherchera de plus en plus à raccorder, à travers son propre territoire son port de Strasbourg au Rhône et à la Méditerranée. Paraissant se désintéresser du Haut-Rhin, l'Allemagne porte

tout son effort, depuis l'armistice, au raccordement du Rhin au Danube par territoire allemand, dans le but de détourner par cette nouvelle artère fluviale le trafic du port de Strasbourg.

De leur côté, les Français ont entrepris l'étude de la mise en valeur des forces du Haut-Rhin que leur concède le traité de Versailles. Ils ont décidé en principe l'aménagement du Rhône jusqu'à la frontière suisse et sa jonction au Rhin par la Saône et le canal de Bourgogne. L'aménagement du Rhin en amont de Bâle fait partie du plan d'ensemble allemand, dont l'aboutissement sera le raccordement du lac de Constance au Danube. Conformément à l'entente intervenue entre la Confédération et l'Allemagne, l'Etat de Bade a établi dernièrement le projet définitif d'aménagement du Rhin entre Rheinfelden et Eglisau. De son côté, le service fédéral des eaux a terminé l'étude de la régularisation du lac de Constance, en vue de l'amélioration du régime du Rhin pour la production d'énergie électrique et pour la navigation.

Le raccordement de la Suisse à la mer par le nord a franchi une nouvelle et importante étape par l'accord de Strasbourg, qui assure l'aménagement du Haut-Rhin. L'exécution des travaux prévus exigera 6 à 8 ans. En ce qui concerne le Rhône français, de nombreuses et graves difficultés techniques et financières restent à vaincre. Il faut cependant relever les progrès accomplis : la création de la Compagnie nationale du Rhône, les pourparlers diplomatiques franco-suisses sur le régime du Léman et le raccordement de la Suisse au fleuve aménagé. Les efforts déjà accomplis et les centaines de millions déjà engagés entraîneront nécessairement, dans un avenir plus ou moins éloigné, l'aménagement complet du Rhône navigable jusqu'à notre frontière. Malgré les inévitables lenteurs des négociations engagées avec la France, une entente pourra certainement Rhône jusqu'au Léman.

Le projet français d'un canal du Rhône au Rhin par le Doubs avait éveillé en Suisse des craintes graves. Les rapports présentés au dernier congrès de Grenoble sont venus dissiper toute appréhension à cet égard. Les Français renoncent à un canal de grande section d'exécution malaisée et d'un coût inabordable et n'accordent plus à cette artère fluviale qu'une importance régionale, ce qui écarte tout danger de concurrence sérieuse pour le canal suisse du Rhône au Rhin.

La dernière correction des eaux du Jura, actuellement à l'étude d'une commission intercantonale, créera entre Yverdon et Soleure une voie fluviale idéale de plus de 100 km., qui méritera d'être mise en exploitation sans attendre l'aménagement de l'Aar plus en aval.

Le projet du syndicat d'études, élaboré par M. William Martin, pour le canal d'Entreroches et les ports d'Yverdon, Orbe, Cossonay et Vidy n'a pas subi de modifications. D'un coût relativement peu élevé, son exécution ne présentera pas de difficultés spéciales. Elle devra vraisemblablement attendre soit le raccordement des lacs du Jura au Rhin, soit l'aménagement du Rhône au Rhin.

La traversée de Genève constitue certainement la partie la plus difficile et la plus délicate de l'artère fluviale transhelvétique.

Quoique les résultats partiels et successifs n'en sautent pas aux yeux, l'activité des autorités, de l'Association du Rhône au Rhin, du Syndicat d'études et des milieux intéressés n'a pas cessé et ne cesse pas de se porter sur tous les points du problème complexe et étendu du canal helvétique du Rhône au Rhin. L'exposition internationale de navigation fluviale et d'électrification qui aura lieu à Bâle en 1926 et à laquelle l'Association du Rhône au Rhin participera, permettra mieux que toute autre démonstration, de mesurer les progrès accomplis tant en Suisse qu'à l'étranger. Elle donnera certainement à la navigation fluviale suisse une nouvelle impulsion, en en démontrant la nécessité aux plus sceptiques.

M. Ch. Borel termine son substantiel exposé en proclamant sa foi inébranlable dans la réussite des projets patriotiques et désintéressés de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. La navigation intérieure s'impose comme une nécessité nationale. En attendant sa réalisation, notre pays bénéficie des millions économisés sur le Rhin, grâce au développement croissant du trafic fluvial.

Réglementation douanière française en matière de
Marques de Fabrique

La Légation de Suisse à Paris s'est livrée à un laborieux travail de codification des lois, arrêtés ministériels et dispositions diverses ayant trait à la réglementation douanière française en matière de marques de fabrique.

Nous ne pouvons, en raison de sa longueur, reproduire ce travail, et il serait vain de chercher à le résumer, car son grand mérite est précisémnt d'être très complet, précis et explicite.

Tous ceux — et ils sont nombreux — qui ont intérêt à être exactement renseignés sur ce domaine spécial et particulièrement délicat de la législation douanière française, voudront se procurer le texte complet de ce travail qui a été publié dans le n° 85 des *Communications et documents* de la « Feuille officielle du commerce suisse ». (20-10-1925.)

Pour donner une idée de l'étendue de cette étude, qui fait grand honneur au sens pratique et à l'esprit méthodique du *service commercial* de notre Légation, nous en donnons ici le sommaire :

I. — **Définition.**
II. — **Législation.** — 1. Loi du 28 juillet 1824.
2. Loi du 23 juin 1857.