Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1926)
Heft: 72

Artikel: Les relations de la Suisse avec les ports français de l'océan
Autor: Mörch, Christian / M.T.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-889669

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: 07.07.2025

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

CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE EN FRANCE

SIÈGE SOCIAL : 61, AVENUE VICTOR-EMMANUEL III

PARIS (8e)

BULLETIN MENSUEL

JUILLET-AOUT 1926 — Le Numéro: 2 f. 50 (Français) — Abonnement: 25 f. (Français) — NUMERO 72

PRÉSIDENT D'HONNEUR: M. ALPHONSE DUNANT, MINISTRE DE SUISSE EN FRANCE
PRÉSIDENT: M. J.-L. COURVOISIER
VICE-PRÉSIDENT: M. AUGUSTE DUPLAN
TRÉSORIER: M. CH. COURVOISIER-BERTHOUD
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL: M. MAURICE TREMBLEY

Les Relations de la Suisse avec les Ports français de l'Océan

Le mois de juin a été marqué en France par deux manifestations qui intéressent directement les relations franco-suisses et dont les résultats, les promesses ou les espérances méritent d'être soulignés.

La municipalité et la Chambre de Commerce de La Rochelle avaient organisé, les 4, 5 et 6 juin, les « Journées de la marée rochelaise », auxquelles furent conviés divers groupements suisses, français ou franco-suisses, parmi lesquels notre Chambre de Commerce.

Quelques jours plus tard, les 15, 16 et 17 juin, le Comité Suisse-Océan et le Comité Bordeaux-Odessa nous avaient conviés à prendre part à un congrès pour l'amélioration des relations ferroviaires Atlantique-Europe Centrale.

Le cadre de ce bulletin ne se prête pas, malheureusement, à un compte-rendu détaillé de ces deux réunions, mais nous manquerions à notre rôle en n'essayant pas d'indiquer ici, en nous plaçant surtout au point de vue suisse, la portée des questions qui ont été examinées tant à La Rochelle qu'à Bordeaux.

***

La petite ville de La Rochelle, qui est l'un des ports les plus pittoresques de France en même temps que le plus proprement tenu, ne se contente pas de la célébrité que lui valurent les poignantes péripéties de sa glorieuse histoire. Elle prétend devenir un grand port moderne et prendre une place de premier plan dans les communications de la France et de l'Europe Centrale avec les pays d'outre-mer. Sans tapage, sans grandes manifestations oratoires, La Rochelle s'attache à réaliser cette ambition et il faut reconnaître qu'elle est en voie, en effet, de la réaliser.

Le vieux port de La Rochelle, avec sa tour de la Lanterne qui défia Richelieu lui-même, est utilisé surtout par le commerce local de la pêche. Le nouveau port de La Rochelle-Pallice, inauguré en 1890, est devenu un port de transit fréquenté par la grande navigation. Il s'ouvre directement sur la mer, dans la rade de La Pallice, dont il tire son nom. Admirablement gardé contre les lames du large par ses deux brise-lames naturels que constituent l'île de Ré et l'île d'Oléron, accessible à toute heure et par tous les temps, aux plus grands paquebots transatlantiques, doté d'un outillage, d'une gare et de voies d'accès tout à fait modernes, on peut dire sans exagération que le port de La Rochelle-Pallice jouit d'une situation naturelle que les autres ports français de l'Atlantique pourraient lui envier. Telles sont les premières constatations qu'ont pu faire sur place les délégués de diverses villes et groupements suisses qui furent, durant trois jours, les hôtes de la municipalité et de la Chambre de Commerce de La Rochelle.

***

Le titre de « Journées de la marée rochelaise » indiquait que les organisateurs ne prétendaient pas élever cette manifestation à la hauteur d'un congrès. Ils ont voulu simplement montrer aux intéressés suisses que le port de La Rochelle-Pal-

lice, au mérite de son outillage et de sa situation naturelle, joint celui d'être sur l'Océan Atlantique le port le plus rapproché de la Suisse. Voici en effet un tableau suggestif :

De Genève-Cornavin à	Bordeaux-Verdon.	863 km
—	Bordeaux-Pauillac.	810 km
—	Saint-Nazaire. . . .	789 km
—	Bordeaux-St-Jean .	746 km
—	La Rochelle-Pallice	730 km

Les divers intérêts suisses étaient représentés par : MM. A. Bron, Conseiller d'Etat de Genève; H. Oltramare, Conseiller administratif de la ville de Genève; Meyer, Consul suisse à Bordeaux; A. Duplan, représentant des Chemins de fer fédéraux; Rusterholz, Vice-Consul de Suisse à Bordeaux; Jules Peney, Conseiller administratif des Eaux-Vives; Paul Pellorce, Président du Syndicat des marchands de comestibles de Genève; H. Clostre, James Richard, Gabriel Zanetta, L. Burnier, Claudius et Léon Vesin, Ed. Haake, Charles Lugrin, Blavignac, Sonnex de Neuchâtel, V. Christen de Bâle, Ed. Renaud de Zurich, Jules Fischer de Lausanne, L. Werner de Berne, Vouga de Neuchâtel, Antonioz, Président de la Chambre de Commerce Française de Genève; J.-L. Couvoisier, Président et Maurice Trembley, Secrétaire général de la Chambre de Commerce suisse en France.

Nous tenions à donner cette liste. Elle montre que les personnalités suisses les mieux qualifiées avaient répondu avec empressement à l'invitation des Rochelais à venir discuter sur place la possibilité de livraisons régulières de marée rochelaise sur le marché suisse.

Les échanges de vues qui eurent lieu firent apparaître, dès le début, plusieurs difficultés. Les Rochelais comprirent que malgré leur sincère désir de s'entendre avec les pêcheurs et armateurs de la région rochelaise, les importateurs suisses n'avaient pas seulement à considérer les tarifs de transports et les délais de livraison, mais devaient encore insister pour que les expéditions soient faites en wagons isothermes directement dirigés de la Rochelle-Pallice à Genève-Cornavin.

La ville de La Rochelle possède, fort heureusement, une Chambre de Commerce qui veille sur ses intérêts et s'est consacrée au développement de son port. Le Président de cette Chambre de Commerce, M. Christian Mörch, qui joint à une grande expérience commerciale les qualités d'un diplomate à la fois doux et tenace, nous donna à entendre qu'il ne désespérait pas d'obtenir des chemins de fer français les facilités que nos importateurs suisses avaient jugées indispensables.

***

Un mois plus tard, nous recevions de M. le Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, la lettre suivante que nous tenons à reproduire en entier :

La Rochelle, le 9 juillet 1926.

« Monsieur le Secrétaire général :

« A toutes fins utiles, j'ai l'honneur de vous résumer ci-après les améliorations qui ont été apportées par les Chemins de fer de l'Etat, au transport de la marée en provenance de La Rochelle à destination de Genève et au delà vers la Suisse, à la suite des désiderata exprimés par MM. les délégués suisses aux « Journées de la Marée Rochelaise » en juin dernier.

« Jusqu'à ces temps derniers, les colis de poissons destinés à Genève et la Suisse étaient chargés dans un wagon effectuant le parcours La Rochelle-Genève, mais dans lequel on plaçait également la marée destinée à Aix-les-Bains, Annecy, Chambéry, Modane, etc... (déchargée à Culoz) ainsi que celle pour Divonne, Annemasse, Evian, Thonon, etc... (déchargée à Bellegarde), ce qui obligeait l'ouverture à plusieurs reprises du wagon après Lyon pour manutention, entraînant le déplacement des colis destinés à la Suisse, la fonte plus rapide de la glace et fatiguant la marchandise qui arrivait ainsi moins fraîche à destination.

« MM. les délégués suisses ayant exprimé le désir que le poisson qui leur est destiné puisse être chargé dans un wagon spécial ne contenant que la marée pour Genève, afin qu'il soit fermé à La Rochelle et ouvert seulement à Genève, nous avons fait procéder à une étude qui nous a permis de donner complète satisfaction.

« Le Réseau a créé un wagon spécialisé supplémentaire dans lequel La Rochelle charge tous les colis de poissons pour la route de Lyon à Genève et réexpédition de telle sorte que depuis le 21 juin, le spécialisé pour Genève ne contient plus que des colis pour cette gare ou au delà, il est fermé à la Rochelle qui le plombe et n'est plus ouvert qu'à Genève.

« MM. les délégués suisses ayant demandé, en outre, que le wagon transportant la marée pour Genève puisse être un wagon isotherme, nous avons également donné satisfaction, depuis le 1er juillet c'est un wagon isotherme qui assure le service de la marée La Rochelle-Genève, et le supplément de prix qui en résultera pour les intéressés est réellement minime, quelques centimes français seulement par kilogrammes de marchandise transportée.

« Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, etc...

Christian Mörch,
Président. »

***

Ainsi donc, dès le 21 juin, c'est-à-dire 15 jours après la visite des délégués suisses, la Chambre de Commerce de La Rochelle avait obtenu des chemins de fer français un wagon direct La Rochelle-Genève et elle obtenait, ensuite, qu'un wagon isotherme assurât ce service dès le 1er juillet.

On conviendra que les Rochelais et leur Chambre de Commerce méritent des félicitations toutes spéciales et il est permis d'espérer que cette démonstration pratique de la possibilité de relations rapides et avantageuses entre La Rochelle-Pallice et la Suisse ouvrira la voie à un trafic plus important.

***

A Bordeaux les 15, 16 et 17 juin, le *Congrès International pour l'Amélioration des Relations Ferroviaires Atlantique-Europe-Centrale* avait à examiner un ensemble de questions à la fois plus étendues et plus complexes, dont il nous est

malheureusement impossible de donner ici un compte rendu détaillé. Nous nous bornerons, pour aujourd'hui, à résumer la question qui, du point de vue suisse, nous a paru la plus importante : celle des relations de la Suisse avec le port de Bordeaux.

Le Congrès était présidé par un apôtre de ces relations, M. Géo Gérald, ancien député, vice-président du Comité national des conseillers du Commerce extérieur, président du Comité Suisse-Océan, assisté de M. : Fernand Gineste, membre de la Chambre de Commerce de Bordeaux, président du Comité Bordeaux-Odessa; G. Barrès, président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer Paris-Orléans; Paul Bossès, trésorier du Comité Bordeaux-Odessa, conseiller du Commerce extérieur, membre du Conseil supérieure des Chemins de fer, et M. Cruchet, secrétaire général du Comité Bordaux-Odessa.

Les intérêts suisses étaient représentés par : M. Meyer, consul de Suisse à Bordeaux; M. Rusterholz, vice-consul; M. Paul Sauvin, président de l'Association suisse des maisons d'expédition, spécialement accrédité auprès du congrès par la Chambre de Commerce de Genève et l'Association genevoise de la Suisse à la Mer; M. J.-L. Courvoisier, président et M. Maurice Trembley, secrétaire général de la Chambre de Commerce suisse en France.

Deux remarquables rapports, l'un de M. Cruchet sur le trafic-voyageurs, l'autre de M. Paul Bossès sur le trafic-marchandises, ont fait ressortir la nécessité de certaines améliorations de tracé, d'horaires, de tarifs et de délais de livraison, sans lesquelles un acheminement régulier des voyageurs et surtout des marchandises, entre la Suisse et Bordeaux sera difficile à réaliser.

Les représentants de la Compagnie du Chemin de fer Paris-Orléans et de la Compagnie du P.-L.-M. ont montré les difficultés qui s'opposent, pour le moment, à quelques-unes de ces améliorations, mais ont promis d'étudier les solutions préconisées avec le désir de les appliquer aussitôt qu'elles seront réalisables.

M. Sauvin a montré que des délais de livraison régulièrement établis et rigoureusement respectés sont au moins aussi importantes que les questions de tarif. Signalant en particulier qu'à égalité de tarifs, les marchandises en provenance ou à destination de la Suisse, emprunteront toujours la route ou les délais de livraison seront les mieux assurés et respectés, il a insisté, fort à propos, sur les améliorations considérables des transports que réaliseront les Chemins de fer français, lorsqu'ils auront électrifié leurs réseaux.

La Chambre de Commerce de Bâle, empêchée de prendre part au Congrès, avait tenu à faire étudier par l'un de ses collaborateurs les plus qualifiés, la question de l'amélioration des relations ferroviaires entre Bordeaux et l'Europe Centrale. Cette étude, dont lecture fut donnée au Congrès, nous a paru résumer toute cette question d'une manière à la fois si claire, si concise et malheureusement si juste, que nous avons demandé à nos bons amis de la Chambre de Commerce de Bâle la permission de la reproduire. Nous en donnons ici le texte intégral :

« L'amélioration des relations ferroviaires entre Bordeaux et l'Europe Centrale répond à une réelle nécessité et tant que ceci ne sera pas chose faite, il faudra renoncer à tout espoir d'utiliser d'une façon continue les ports de l'Atlantique en général et celui de Bordeaux en particulier.

« Ce dernier port est le point de départ d'excellentes lignes de navigation, mais Bordeaux n'est pas accessible aux trafics de l'Europe Centrale par suite des mauvaises conditions dans lesquelles s'effectue le trajet terrestre. Toutes les tentatives faites nous ont créé des déboires et nous avons dû finalement abandonner ce port.

« La question des tarifs de transit international n'est pas, à notre avis, la plus importante, car par les dispositions exceptionnelles édictées par les grands réseaux français, les chemins de fer sont armés pour établir leurs prix sur la base des prix perceptibles par les ports étrangers. C'est donc à l'établissement d'itinéraires rapides que le Comité d'action doit tendre tous ses efforts et notamment d'obtenir des Compagnies P.-L.-M. et P.-O. que les itinéraires existants *soient observés*.

« Comme exemple typique, nous vous citerons que les marchandises d'origine suisse, destinées au Brésil ou à l'Argentine sont embarquées à Southampton, alors que le port naturel pour l'Europe Centrale serait Bordeaux par la Sud-Atlantique, ligne dont les vapeurs équivalent ceux des lignes étrangères. Autre exemple qui caractérise bien le port de Bordeaux, c'est qu'il existe depuis Bâle des services de groupages pour tous les ports du Continent, Le Havre, Dieppe, Boulogne, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Lubeck, Marseille, Gênes, etc.; pour tous ces ports, sans exception, il existe des itinéraires rapides qui sont toujours observés, les wagons arrivent aux ports avec une régularité absolue, notamment pour Le Havre, Dieppe, Boulogne, Anvers, Gênes et les ports allemands. Pour ces derniers, les chemins de fer du Reich ont publié une brochure indiquant en heures le délai; de Bâle-Hambourg, 45 heures; Bâle-Brême, 47 heures; Bâle-Lubeck, 45 heures. Ces délais sont rigoureusement observés.

« Si nous expédions une marchandise à Bordeaux, ou bien nous devons envoyer la marchandise longtemps avant et avoir les aléas et frais de séjour sur quai, ou alors courir le risque de manquer le départ du navire. Nous sommes canvaincus que le jour où il existera entre Bordeaux et Genève une ligne régulière, il nous sera possible de mettre sur pied un trafic de groupage mais la condition essentielle est toujours la même : c'est que le trafic se fasse d'une façon régulière. Ce qui est possible de Bâle à Gênes ou de Bâle à Anvers à travers plusieurs pays doit être faisable en transit par un seul pays.

« Nous nous sommes appesantis sur cette question, car nous avons la conviction absolue que tous les efforts resteront sans résultats positifs tant que la régularité du transport laissera à désirer. »

♣

Ces remarques qui ont impressionné les congressistes réunis à Bordeaux, apportaient à la Chambre de Commerce et au port autonome de Bordeaux, la justification éloquente des efforts

PAUL CAPIT

TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET AGENCE EN DOUANE

SIÈGE ET MAGASINS : **St-LOUIS, près Bâle (Haut-Rhin)** — TÉLÉPHONE 79

où doivent être adressées toutes les demandes

MAISONS à :

BALE 13 (Suisse) — LAUTERBOURG (Ht-Rhin) — WŒRT et BERG (Pfalz) — ECOUVIEZ (Meuse), téléph. n 2° — LAMORTEAU, ATHUS (Belgique) — LONGWY (Meurthe-et-Moselle) — PALMRAIN, KEHL, WINTERSDORF (Baden) — STRASBOURG, 4, rue du Vieux-Marché-aux-Vins, téléph. n° 64-29.

AGENCES à :

BUCHS-St-GALLEN (Suisse) — DELLE — GIVET (Ardennes) — SIERK et THIONVILDE (Moselle) — JEUMONT, BLANC-MISSERON (Nord) — MULHOUSE, COLMAR (Haut-Rhin) — BREISACH et NEUENBURG (Baden).

FUMEURS SUISSES !

Soutenez en France l'industrie nationale!

Fumez une cigarette suisse !

LA CIGARETTE SATO

Demandez-la, exigez-la dans tous les principaux débits de Paris et de province

Cigarette SATO-ARMA
20 pièces. . . . . fr. **10.80**

Cigarette SATO-OPHIR
20 pièces. . . . . fr. **7.60**

COMMERCE & REPRÉSENTATION

2, rue Blanche — PARIS

Revue du Commerce International

est le trait-d'union indispensable entre les **Fabricants** les **Commerçants** et les **Représentants de Commerce** ***qu'il met en relations dans le monde entier***

Le Numéro : **2 fr. 50**

BERTHOUD & Cie

AGENTS DE CHANGE

15, Rue Général-Dufour

GENÈVE

EXÉCUTION SOIGNÉE DES ORDRES DE BOURSES SUR TOUTES LES PLACES DE SUISSE ET DE L'ÉTRANGER

TÉLÉPHONE : **Stand 0.183** et **0.184**

Adresse télégraphique : ***Beragent-Genève***

qu'ils font, ensemble, pour obtenir des compagnies de chemins de fer des améliorations de services sans lesquelles le port le mieux outillé, le mieux situé et le mieux administré, risque de voir le développement de son trafic sérieusement entravé.

Il convient en effet de dire bien haut que grâce aux travaux importants qui ont été faits, grâce aussi à une direction qui a donné les preuves d'un sens très remarquable des réalités pratiques et des besoins modernes, le port de Bordeaux, aujourd'hui « port autonome », mérite un trafic international beaucoup plus intense que le mouvement qui y est actuellement enregistré.

Mais il ne pourra donner la pleine mesure de son utilité que le jour où l'exploitation de ses voies d'accès du côté de la terre seront à la hauteur de ses propres facilités.

Il semble bien que ce soit la conclusion dominante du récent congrès de Bordeaux. Nul assurément ne songe à accuser d'indolence les Compagnies de Chemins de fer. Chacun sait que leurs moyens financiers ne sont pas illimités. Il reste que c'est à elles désormais qu'il appartient de permettre au port de Bordeaux de développer ses relations avec l'Europe Centrale et la Suisse en particulier.

M. T.

P. S. — Nous nous réservons de revenir sur cette question des relations de la Suisse avec les ports français de l'Océan et nous proposons d'examiner prochainement ces relations avec les autres grands ports français. Les notes qui précèdent sont forcément incomplètes, mais nous tenons à la disposition de ceux de nos membres que ces questions intéressent, les rapports communiqués au congrès de Bordeaux, ainsi que des précisions sur les facilités spéciales accordées aux marchandises embarquées au port de Bordeaux, à destination du transit international.

La loi française sur la Prorogation des loyers et son application aux citoyens suisses

De tous côtés on nous demande si un propriétaire peut refuser, à un citoyen suisse établi en France, la prorogation de son loyer, en donnant comme raison qu'il est étranger et qu'en vertu de la loi du 1er avril 1926, les étrangers n'ont pas droit au bénéfice de la prorogation.

A tous ceux qui nous ont adressé cette question, nous avons répondu :

« Un citoyen suisse établi en France doit être admis au bénéfice de la prorogation de loyer sur le même pied et dans les mêmes conditions qu'un citoyen français. »

Nous pensons rendre service à de nombreux compatriotes en indiquant ici les textes sur lesquels notre affirmation est solidement fondée.

Voici d'abord l'article 4, paragraphe 1er, de la *loi du 1er avril 1926, réglant, à partir du 1er avril 1926, les rapports des bailleurs et des locataires de locaux d'habitation.*

Art. 4. — N'ont pas droit au bénéfice de la prorogation :

1° Les étrangers n'ayant pas combattu ni servi, ou dont les enfants ou gendres n'auront pas combattu ou servi dans les diverses formations de l'armée française, alliées ou associées, sauf pour les sujets des pays de protectorat et de mandat, et pour ceux qui ont obtenu le bénéfice de l'admission à domicile en France ou dont les enfants ont acquis la nationalité française, et *sous réserve de l'application des conventions diplomatiques existant au jour de la promulgation de la présente loi.*

Nous avons souligné le dernier membre de phrase de ce long paragraphe. C'est celui qu'il importe de retenir, puisque la Suisse a, avec la France, un traité qui est sans aucun doute au nombre des conventions diplomatiques dont la loi qui nous occupe réserve l'application.

Le Traité franco-suisse du 23 février 1882, connu sous le nom de *Traité d'Etablissement,* contient entre autres, deux articles que voici :

Article premier. — Les Français seront reçus et traités dans chaque canton de la Confédération, relativement à leurs personnes et à leurs propriétés, sur le même pied et de la même manière que le sont ou pourront l'être à l'avenir les ressortissants des autres cantons. Ils pourront, en conséquence, aller, venir et séjourner temporairement en Suisse, en se conformant aux lois et règlements de police. Tout genre d'industrie et de commerce permis aux ressortissants des divers cantons le sera également aux Français, et sans qu'on puisse en exiger aucune condition pécuniaire ou autre plus onéreuse.

Art. 3. — Les Suisses jouiront, en France, des mêmes droits et avantages que l'article premier ci-dessus assure aux Français en Suisse.

Ces textes sont clairs et leur application au cas qui nous occupe saute aux yeux.

Personne, en vérité, ne contestera que le loyer d'un local d'habitation ne soit, au premier chef, une question d'établissement.

Chacun, d'autre part, sait qu'en Suisse, en matière de loyer, la législation de nos cantons est applicable aux citoyens français dans les mêmes conditions, exactement, qu'aux citoyens suisses.

La conclusion qui s'impose, de toute évidence, c'est que le principe de réciprocité, si nettement reconnu par notre Traité d'Etablissement, assure aux citoyens suisses, en France, l'application de la loi sur les loyers, et par conséquent le bénéfice de la prorogation, sur le même pied et dans les mêmes conditions qu'aux citoyens français.

Nous ne divulguerons aucun secret en ajoutant que le Gouvernement suisse, par l'intermédiaire de notre Légation, a fait auprès du Gouvernement français des démarches aux fins d'obtenir que cette égalité de traitement en matière de loyers soit offi-