

Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1921)
Heft: 14

Rubrik: Suisse-Océan

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: 04.04.2026

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 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-