

Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1922)
Heft: 27

Artikel: Chambre de commerce Franco-Colombienne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-889640>

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: 03.04.2026

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

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
1 ^{er} 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