

Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1921)
Heft: 8

Artikel: Réductions de tarifs sur les chemins de fer français
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-889520>

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: 09.01.2026

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

qu'à concurrence de la moitié de la part des bénéfices payée à l'Etat sur les exercices qui avaient donné lieu à un bénéfice.

Comme les déclarations des pertes ou des bénéfices ont dû être faites annuellement, on pourrait croire que ce décompte se ferait automatiquement et par le soin de l'Administration. Il résulte d'informations prises, qu'il n'en est rien et que le contribuable doit *lui-même* établir ce décompte et *réclamer* les sommes dont il demande le remboursement à l'Etat.

Il est très important de faire remarquer que cette réclamation doit être faite, au plus tard jusqu'au 31 mars 1921. Passé ce délai, aucune réclamation ne sera plus admise.

Nous ajouterons, pour terminer que, jusqu'au 31 mars 1921, le contribuable a également le droit d'adresser à l'Administration toutes réclamations qui lui paraîtraienf fondées, sur des erreurs ou omissions à son préjudice qu'il croirait avoir commises lors de ses déclarations annuelles du 1^{er} août 1914 au 30 juin 1920.

LIQUIDATION DU MORATORIUM EN FRANCE

Une loi du 27 décembre complétée par le

Une loi du 27 décembre, complétée par le *çon définitive*, la situation créée dans toute la France par le régime des décrets moratoires en *matière commerciale*.

Le législateur a estimé que pour la série des débiteurs qui bénéficiaient encore de mesures exceptionnelles, il n'était pas possible de revenir d'un jour à l'autre au droit commun. Il a donc institué le régime transitoire dont nous donnons, ci-dessous, un aperçu :

Deux catégories de débiteurs ont été créées. La première comprend :

Les débiteurs qui ont été mobilisés pendant au moins un an ; ceux qui ont été réformés pour cause de guerre et ceux qui exerçaient leur profession habituelle dans les localités envahies ou évacuées, du fait des hostilités, pendant plus d'une année.

La seconde catégorie a trait :

Aux débiteurs qui ont été mobilisés pendant moins d'un an et qui n'ont pas été réformés pour cause de guerre ; à ceux qui avaient leur domicile ou leurs établissements ou qui exerçaient leur profession habituelle dans les régions qui, bien qu'ayant particu-

lièrement souffert de la guerre, n'ont pas été envahies ou évacuées du fait des hostilités.

Aux débiteurs de la première catégorie, la loi accorde des délais de paiement échelonnés sur cinq années. Un dixième au moins de la dette totale devra être payé annuellement pendant les quatre premières années. Quant aux intérêts, ils ne pourront dépasser le taux de 5 %, quelles que soient les conventions intervenues entre les parties. Mais, à partir du 23 octobre 1919, ces intérêts sont fixés au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de 1 %, soit, actuellement, 7 %.

Toutes les contestations relatives aux intérêts moratoires ou conventionnels, seront examinées par une Commission arbitrale.

Pour les autres débiteurs, le nouveau décret proroge de quatre-vingts mois, date pour date, à partir du jour de leur échéance originale et à dater du 31 juillet 1914, inclusivement, l'échéance des valeurs négociables souscrites avant le 4 août 1914. A dater de l'expiration de cette prorogation d'échéance, les articles 161 à 172 inclusivement du Code de Commerce, recevront application à défaut de paiement. Les recours suspendus en vertu des décrets de liquidation partielle antérieurs, seront rétablis à dater du 31 mars 1921.

Des mesures semblables à celles appliquées aux effets de commerce sont stipulées pour les autres dettes dont l'échéance a été également prorogée, c'est-à-dire pour les paiements des fournitures faites aux débiteurs visés par le décret, ainsi que pour les sommes dues par ceux-ci, avec ou sans échéance, à raison d'avance de dépôts espèces et solde créditeur de comptes-courants.

RÉDUCTION DE TARIFS sur les Chemins de fer français

Le président de notre division « *Transports et Douanes* » nous communique les précisions suivantes qui lui ont été fournies par la Direction des Chemins de Fer de l'Etat et qui complètent utilement les renseignements que nous avons donné, à ce sujet, dans notre dernier numéro.

1^o *Exportation de France* :

Réduction de 10 % pour toutes marchandises ;

Réduction de 25 % pour certaines marchandises, notamment la métallurgie.

Ces réductions sont accordées à toutes expéditions à destination d'une gare frontière ou d'un port de mer.

2° *Transit* :

D'une gare suisse pour l'Angleterre ou un pays extra-européen ou *vice-versa*.

Ges expéditions bénéficieront, par voie de détaxe, des prix de transport calculés d'après ceux dont elles auraient bénéficié si elles avaient transité par un port étranger, compris soit entre *Chyvelde* et l'embouchure de l'*Ems*, soit entre *Vintimille* et le détroit de *Messine* de la façon suivante :

Soit une gare suisse S., un port français F., un port allemand A. et un port belge B.

PREMIER CAS. — La distance de taxe (distance kilométrique) entre la gare expéditrice suisse et le port étranger est supérieure ou égale à la distance de taxe entre cette même gare et le port français de transit. Exemple :

S — A (800 km.) fr. 200 de la tonne

S — F (700 km.) fr. 240 de la tonne.

Dans ce cas, les chemins de fer français rembourseront la différence, soit :

Fr. 240 — fr. 200 = fr. 40 par tonne.

DEUXIÈME CAS. — La distance Suisse-port étranger est inférieure à celle de la même gare suisse au port français de transit. Exemple :

S — B (600 km.) ;

S — F (700 km.).

Dans ce cas, les chemins de fer ne remboursent pas la différence intégrale : ils remboursent seulement la différence entre la taxe perçue et la taxe obtenue, en appliquant à la distance de la gare suisse au port français la base kilométrique moyenne de la taxe par fer applicable entre la gare suisse et le port étranger considéré. Exemple :

S — F (700 km.) — 0 fr. 40 du km., soit 280 fr. la tonne ;

S — B (600 km.) — 0 fr. 30 du km., soit 180 fr. la tonne.

Dans ce cas, les chemins de fer remboursent 70 francs, soit la différence entre le tarif de 0 fr. 30 et le tarif de 0 fr. 40 du kilomètre, pour une distance de 700 kilomètres.

Ces différentes taxes sont calculées en tenant compte des changes au jour de l'expédition.

Le minimum de détaxe est calculé sur la base de 4 centimes plus 152 %, soit 0 fr. 101, minimum kilométrique correspondant au prix d'exploitation des chemins de fer, minimum

que ceux-ci se réservent toujours le droit d'appliquer. Donc au cas où la taxe des chemins de fer étrangers serait inférieure à 0 fr. 101, les chemins de fer français feraient néanmoins leur calcul sur cette base de 0 fr. 101.

La demande de détaxe doit être présentée dans les six mois, à partir du jour de l'arrivée des marchandises. Elle doit être accompagnée :

1° Du récépissé ou du duplicata de la lettre de voiture

2° De tous les documents justifiant le prix de transport plus réduit dont l'envoi aurait bénéficié s'il avait transité par l'un des ports étrangers déterminés ci-dessus.

Observations. — Tout le travail de détaxe doit être fait par le réclamateur, c'est-à-dire que celui-ci doit établir exactement, en tenant compte des changes ainsi que des tarifs étrangers, un prix de revient, ceci sous forme d'un tableau comparatif qu'il oppose au prix qui a été payé aux chemins de fer français.

C'est un travail très minutieux à établir, qui exige la connaissance approfondie des tarifs français ainsi que des tarifs étrangers.

Aucun imprimé n'est fourni par les chemins de fer.

Le correspondant marseillais du *Journal Economique Européen* écrit à ce sujet :

« Tout en appréciant la valeur des sacrifices consentis par les grands réseaux pour retenir le transit suisse sur les chemins de fer français, les transitaires de la place de Marseille doutent que la combinaison adoptée soit suffisamment efficace.

A parité de tarif, en effet, l'expéditeur préférera toujours le tarif directement applicable à celui résultant d'une détaxe qui est subordonnée à des délais et à des formalités. »

IMPORTATION EN FRANCE DES BRODERIES ET DE L'HORLOGERIE SUISSE

Nous apprenons qu'une solution satisfaisante pour les deux pays est sur le point d'intervenir en ce qui concerne les *broderies*.

Le Gouvernement fédéral serait, en effet, disposé à accepter les propositions de la France, à condition que le nouvel accord fût