Réduction des taxes de transport du bois

Autor(en): **H.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse**

Band (Jahr): **86 (1935)**

Heft 8

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-784612

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

Pourtant, elle est seule à pratiquer le système des razzias toujours plus fréquentes dans les coffres-forts et les tiroirs les plus dissimulés des administrations communales, pour tirer le dernier centime de prime de l'ultime salaire de tâcheron ou de taupier. Malgré cela, le déficit persiste, tout cela sombre irrémédiablement dans le gouffre étatiste. Les vaches maigres engloutissent les vaches grasses, sans nul profit.

Nous ne voyons de salut que dans une revision du chapitre des indemnités. La réputation que l'accident est une « bonne affaire » est la cause essentielle de la marée montante des cas d'accidents. C'est là qu'il faut frapper en mettant de côté toute sensiblerie malsaine, tout doctrinarisme socialiste.

Aide-toi, le ciel t'aidera ! Voilà ce qu'il faut remettre en honneur. L'Etat n'est qu'un faux dieu, dont l'aide est inefficace, puisque, ce qu'il donne d'une main, il le reprend de l'autre. Revision ou faillite, on ne sort pas de là ! *A. P . . . y.*

Réduction des taxes de transport du bois.

La conférence commerciale des entreprises suisses de transport a décidé, dans sa séance du 28 mai, une réduction de 20%, en moyenne, des tarifs de transport pour le bois scié, le bois en grume et le bois de feu, d'origine suisse. Les nouveaux tarifs sont entrés en vigueur à partir du 15 juin 1935. La conférence a ainsi fait droit aux vœux exprimés, à maintes reprises, par l'office forestier central qui, dans différentes requêtes et au cours de plusieurs entretiens, a représenté aux instances compétentes l'urgente nécessité d'une réduction des taxes de transport.

Les taxes du nouveau tarif sont, en résumé, les suivantes :

Tarif exceptionnel n° 18 (coût en centimes pour 100 kg).

Nombre de kilomètres	Série 2 **Sciages** d'origine suisse		Série 4 **Grumes** d'origine suisse		Série 5 **Bois de feu** d'origine suisse	
	ancien	nouveau	ancien	nouveau	ancien	nouveau
50	66	55	58	49	48	40
100	112	89	96	77	79	64
200	163	128	128	101	116	92
300	192	150	160	125	137	108
400	218	170	188	146	157	123.

On est assez facilement tenté de considérer comme quelque chose de tout naturel ce qui a été obtenu même au prix des plus grands efforts. Rappelons que le dernier remaniement des tarifs de transport, pour le bois, a eu lieu en 1926. Jusqu'en 1929, le coût des transports était, en somme, supportable. Mais, depuis lors, les prix du bois ont baissé en Suisse, sans que les frais de transport se soient modifiés en quoi que ce soit. Tout particulièrement dans les régions à excédent de production, ces frais, relativement trop élevés, ont commencé à peser

sur le produit net au point que, pour certains assortiments, tels que le bois de feu, l'écoulement en était rendu impossible.

Il y a plus d'une année déjà que la conférence des directeurs cantonaux des forêts s'est occupée de la question de la réduction des frais de transport. Mais les chemins de fer ne purent alors admettre une réduction de leurs tarifs. La régression des transports du bois par voie ferrée, le nombre croissant des requêtes de la sylviculture, le développement des transports du bois par auto-camions, ont enfin convaincu les chemins de fer que la réduction de leurs taxes de transport du bois pourrait être aussi dans leur propre intérêt. Le fait que nos entreprises de transport ferroviaires, en dépit de leur situation financière critique, se sont décidées à consentir à une adaptation de leurs tarifs, aux prix actuels du bois, témoigne d'une clairvoyance réjouissante et mérite la plus grande reconnaissance de la part de la sylviculture.

Les nouvelles taxes procurent tout d'abord, à notre économie forestière, un rapprochement réciproque des régions à excédent de production et de celles à forte consommation.

Le tarif précédent pour transport des bois contenait deux barêmes, l'un pour bois importés, l'autre pour bois d'origine suisse. La réduction des taxes du tarif entré en vigueur le 15 juin ne s'appliquant qu'aux bois de provenance indigène, la différence entre les deux barêmes est par là sensiblement élargie. Les chiffres suivants en font ressortir l'importance. Voici les taxes des tarifs en cause pour une distance de 100 km.

	Sciages		**Grumes**		**Bois de feu**	
	suisses	importés	suisses	importées	suisses	importés
100 km :	89 cts.	147 cts.	77 cts.	125 cts.	64 cts.	99 cts.

Les frais de transport s'élèvent, par exemple, pour un wagon de 10 tonnes, contenant des grumes de provenance étrangère, pour un parcours de 100 km, à 125 fr. Pour *la même somme,* on peut, d'après le nouveau tarif réduit, faire transporter un wagon de 10 tonnes, chargé de bois suisse, sur une distance de 300 km !

Il ressort de ces comparaisons que les nouvelles taxes faciliteront aussi l'écoulement de nos bois dans les régions frontière du nord et de l'est. Vu l'abaissement sensible du coût pour transports à grande distance, les scieurs de ces contrées pourront dorénavant s'approvisionner, davantage que jusqu'ici, dans les régions suisses à surproduction ligneuse.

(Extrait de « *Le Marché des bois* », 1935, n° 18, pages 272—275.)

Voilà un beau résultat, dont les propriétaires forestiers suisses ne manqueront pas de ressentir les heureuses conséquences, et pour lequel il convient de féliciter et remercier tous ceux qui ont contribué à l'obtenir. Ces remerciements vont avant tout à la direction de l'office forestier central de Soleure, laquelle a fait preuve, dans cette importante affaire, d'une activité remarquable. *H. B.*