

Transit sur les réseaux de chemin de fer français

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France**

Band (Jahr): **- (1920)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889703>

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.

moyenne de celles qui figuraient, pour chaque entreprise, aux inventaires dressés entre le 1^{er} août 1911 et le 1^{er} août 1914.

Le stock normal ainsi défini sera évalué, selon les règles spéciales à chaque entreprise, telles qu'elles ont servi à l'établissement des inventaires d'avant-guerre, sans toutefois que cette évaluation puisse être supérieure à la moyenne des cours entre le 1^{er} août 1914 et le 30 juin 1920. Cette moyenne est un maximum d'estimation. Si l'on s'en tenait strictement aux termes de la loi, le maximum d'évaluation s'entendrait de la moyenne de tous les cours qui, successivement, ont dû être enregistrés de 1914 à 1920; ce serait une moyenne très difficile à établir. Aussi, sur une question posée au Sénat, il fut répondu, d'accord avec le rapporteur général, que la moyenne maximum s'entendrait seulement de la moyenne de deux cours: celui du 1^{er} août 1914 et celui du 30 juin 1920. (*Débats parlementaires. — Sénat, séance du 28 juillet 1920.*)

Pour les quantités dépassant le stock normal, ainsi que pour tous produits fabriqués, tous objets et toutes marchandises du commerce, l'assujéti aura, jusqu'au 31 octobre 1920, le choix entre l'évaluation forfaitaire définitive ou un règlement au 31 décembre 1921.

L'évaluation forfaitaire définitive se fera avec une déduction de 20 % sur la base du prix de revient ou d'achat, ou à la valeur au 30 juin 1920, si elle est inférieure. Si l'assujéti opte pour le règlement différé, l'évaluation des stocks en excédent se fera sur la base du cours moyen depuis le 30 juin 1920 jusqu'au 31 décembre 1921, le cours moyen ainsi prévu étant égal à la moyenne des cours mensuellement constatés sur le marché français.

Si l'emploi de ce mode exceptionnel d'estimation fait ressortir pour la dernière période d'imposition un déficit par rapport au bénéfice normal, aucune détaxe ne peut être obtenue du chef de ce déficit sur les impositions des exercices précédents.

Avant d'opter définitivement pour l'un ou l'autre mode d'évaluation des stocks au 30 juin 1920, il est donc de toute nécessité que l'assujéti (particulier ou société) s'assure, au préalable, quel est le mode le plus avantageux pour lui, tant pour les exercices antérieurs à 1920 que pour le premier semestre de 1920.

C'est là un examen préliminaire qui s'impose de toute urgence à tous les assujétis.

TRANSIT SUR LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

La crise des transports en P. V. provoquée par l'élévation des tarifs de transports sur les réseaux de chemins de fer français et la suppression des tarifs spéciaux de transit, vient de trouver une solution en ce qui concerne les marchandises en provenance ou à destination d'Angleterre ou des pays d'outre-mer.

Les chemins de fer de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des Ceintures de Paris viennent, en effet, de publier la circulaire suivante :

« Les marchandises de toute nature, transportées entre une gare suisse d'une part, l'Angleterre ou les pays hors d'Europe; d'autre part, en transit par les lignes des grands réseaux français de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, du P.-L.M., et des Ceintures entre un point frontière franco-suisse et un port de mer français, bénéficieront par voie de détaxe, dans les conditions suivantes, de 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.

« Lorsque la distance de taxe entre la gare suisse et le port étranger considéré est supérieure ou égale à la distance de taxe entre cette gare et le port français de transit, les réseaux français cités plus haut rembourseront la différence entre la taxe par fer perçue (frais accessoires compris) et la taxe par fer (frais accessoires compris) applicable entre la gare suisse et le port étranger.

« Lorsque la distance de taxe entre la gare suisse et le port étranger est inférieure à la distance de taxe entre cette gare et le port français de transit, les réseaux français indiqués plus haut, rembourseront la différence entre la taxe par fer perçue (frais accessoires compris) et la taxe obtenue en appliquant sur la distance de la gare suisse au port français la base kilométrique moyenne de la taxe par fer (frais accessoires compris), applicable entre la gare suisse et le port étranger.

« Ces diverses taxes seront calculées en tenant compte des changes au jour de l'expédition. D'autre part, les remboursements prévus, ci-dessus, seront réduits, le cas échéant, de manière que la taxe revenant aux réseaux français sus-visés (frais accessoires non compris) ne soit pas inférieure à quatre centi-

mes (1) (majorations et impôts non compris) par kilomètre.

« La demande de détaxe devra être présentée dans un délai de six mois à partir du jour de l'arrivée des marchandises au point de destination en Suisse ou au port d'embarquement, et être appuyée :

« 1° Soit du récépissé à l'expéditeur ou du duplicata de la lettre de voiture, soit du récépissé au destinataire ou de la lettre de voiture originale, selon que l'envoi aura été effectué en port payé ou en port dû;

« 2° De tous documents justifiant du prix de transport plus réduit dont l'envoi aurait bénéficié s'il avait transité par l'un des ports étrangers définis au premier alinéa ci-dessus.

« Les prescriptions des trois derniers alinéas de l'article 13 *b transit*, des conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V. ne sont pas applicables aux détaxes consenties en vertu des dispositions qui précèdent.

« Les dispositions ci-dessus seront mises en vigueur le 16 août 1920. »

Il y a lieu de remarquer que le *transit entre l'Espagne et la Suisse* ne bénéficie pas de ces avantages. Comme on le sait, le trafic des marchandises en transit par la France à destination de l'Espagne, est suspendu depuis le mois d'avril dernier. C'est en raison de l'engorgement complet des gares de Port-Bou-Cerbère et de Hendaye-Irun que les chemins de fer français adoptèrent cette mesure. Ils en rejettent la responsabilité sur les transitaires espagnols dont l'activité laisserait beaucoup à désirer, sur les compagnies de chemins de fer espagnols qui ne disposeraient pas du matériel roulant suffisant et sur la douane espagnole dont le personnel ne serait pas en mesure d'assurer le dédouanement en temps utile.

Une intervention conjointe des gouvernements français et suisse est en cours à Madrid et en attendant l'issue de ces représentations diplomatiques, des démarches sont faites auprès de la Compagnie du Midi pour qu'un *modus vivendi* permettant à l'industrie suisse (en particulier celle des machines) de procéder aux expéditions les plus urgentes, soit à très bref délai adopté.

LE MORATOIRE EN FRANCE

Un décret du 18 septembre 1920 (J. O. du 22 septembre) maintient pour une nouvelle

(1) Pour un wagon chargé de plus de dix tonnes, ce minimum sera abaissé à un centime par kilomètre et par chaque tonne de chargement en sus des dix premières.

période de quatre-vingt-dix jours francs, les dispositions moratoires relatives à la *prorogation des échéances*, en ce qui concerne les débiteurs qui ont été mobilisés et ceux qui sont domiciliés dans les régions précédemment envahies ou atteintes par les hostilités. Le Gouvernement français estime, en effet, nécessaire de continuer à faire bénéficier ces débiteurs des mesures de prorogation précédemment établies, jusqu'à ce que le projet de loi soumis actuellement au Sénat et tendant à assurer le règlement des sommes demeurées impayées, soit adopté.

D'autre part, un décret du 19 septembre 1920 (J. O. du 23 septembre) relatif aux mêmes débiteurs, suspend pour une nouvelle période de trois mois, à partir du 1^{er} octobre 1920, toutes demandes en paiement et toutes actions judiciaires concernant les ventes et achats à terme antérieurs au 4 août 1914.

Sont considérés comme territoires envahis ou particulièrement atteints par les hostilités les départements suivants :

Aisne, Ardennes, Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Nord, Oise (arrondissement de Compiègne et de Senlis), Pas-de-Calais (arrondissement d'Arras, de Béthune et Saint-Pol), Seine-et-Marne (arrondissement de Coulommiers, Meaux, Melun et Provins), Somme (arrondissement d'Amiens, Doullens, Montdidier et Péronne), territoire de Belfort, Vosges (arrondissement d'Epinal et de Saint-Dié).

L'INDUSTRIE SIDÉRURGIQUE EN FRANCE

En France comme dans les autres pays, il est indéniable que la demande a faibli; d'aucuns pensent que la période des vacances est responsable de cet état de faits, d'autres sont enclins à attribuer l'accalmie aux prix élevés que l'on pratique et qui, pour certains, sont devenus prohibitifs. Par ailleurs, dans certains compartiments, on commence à craindre sérieusement la concurrence des produits belges.

Jusqu'ici, toutefois, envisager une baisse est chose quasi-impossible; en effet, les producteurs français sont tenus d'un côté par les hauts prix du combustible et particulièrement du coke (rappelons à ce sujet, que si les métallurgistes français continuent à payer leur coke 275 fr. (1) les Belges paient le leur 150 fr. et les Allemands 80 fr.) par les hauts

(1) Le prix des coques métallurgiques, a été ramené depuis la rédaction de cet article à 175 francs.