Les nouveaux tarifs de transport-marchandises par chemin de fer

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **54 (1903)**

Heft 7

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-785710

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

Les nouveaux tarifs de transport-marchandises par chemin de fer.

Les tarifs marchandises des chemins de fer fédéraux sont actuellement en élaboration et ils ne feront guère leur apparition avant la fin de l'année courante. En attendant, les tarifs existants restent en vigueur, suivant les différentes compagnies.

Mais il est cependant possible, dans une certaine mesure du moins, de se rendre compte de ces nouvelles taxes. Elles devront, en effet, être établies conformément aux dispositions de la loi du 27 juin 1901, concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux.

Le moment nous paraît donc propice pour remettre les choses au point et voir comment ces tarifs pourront influer sur notre commerce interne puisque, dans notre pays, celui-ci se trouve essentiellement régi par les chemins de fer.

Les taxes maxima, prévues par la loi, sont indiquées dans le tableau suivant:

	Grande vitesse (Expéd. partielles)	Petite vitesse									
		Expéditions partielles		Wagons complets *							
				Classes générales		Tarifs spéciaux					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Taxes par 100 kg. en centimes										
I. Frais d'expédition											
1 à 20 km. . .	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21 à 39 km. supplément par km.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 km. et au delà	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10
II. Taxes de section, par km.	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

* A, a, soit par wagons complets de 5 tonnes
B, b, soit par wagons complets de 10 tonnes.

Les frais d'expédition sont donc légèrement ascendants pour les distances inférieures à 40 km. et jusqu'au taux de fr. 1. par tonne, pour les tarifs spéciaux; dès lors, ils ne changent plus. Par contre, toutes les taxes kilométriques sont fixes.

Quels tarifs seront applicables à nos marchandises? Nous trouvons les renseignements nécessaires dans les prescriptions générales de tarif et classification des marchandises pour le service interne et direct, des chemins de fer suisses, valable à partir du 1er mars 1901.

N° 80. — Bois, en poutres, madriers, en blocs et en planches (ces dernières même lorsqu'elles sont rabotées, rainées, mortaisées, forées, cannelées ou autrement travaillées) ainsi que dosses, appartenant à des essences, qui ne font pas l'objet d'une exploitation forestière et rurale du centre de l'Europe, et notamment de la Suisse, tels que: bois d'acajou, de buis, de cèdre, de cyprès, d'ébène, de noyer d'Amérique, etc.

Tarif spécial I.

N° 81. — Bois (à l'exception des espèces rentrant dans le tarif spécial I et ne faisant pas l'objet d'une exploitation régulière dans l'économie forestière et rurale du centre de l'Europe et notamment de la Suisse) y compris le bois de Pith-pine et d'Yellow-pine:

1° Troncs d'arbres et perches (aussi dégrossis, fendus ou éclatés) ainsi que bois de quartiers et rondins.
2° Racines et souches d'arbes.
3° Bois pour mines, tels que: étançons, traverses, passerelles planches et pieux flacheux.
4° Bois pour douves bruts (merrains bruts).
5° Bois débités, même rabotés et bouvetés
a) carrés, tels que: poutres, chevrons, lattes, liteaux, plinthes;
b) méplats, tels que: madriers, ais, planches, planchettes;
c) lattes, frises et baguettes pour parquet (à l'exception des objets de parqueterie et des ouvrages grossiers de menuiserie rangés au tarif spécial II).
6° Traverses de chemins de fer, aussi imprégnées.
7° Autres bois, ayant subi une préparation chimique, tels que poteaux télégraphiques.
8° Dosses.
9° Bardeaux, copeaux, divers.
10° Broutilles, fascines, balais de bruyère et de bouleau.

11° Bois pour cercles et osiers (même fendus, écorcés et lissés) ainsi que pieds d'osier.

Tarif spécial III.

N° 164.	— Charbons de bois, briquettes de charbons de bois, non emballées	„ „	III.
N° 381.	— Graines et semences de tout genre	„ „	I.
N° 487.	— Merrains (bois pour douves) ouvrés	„ „	II.
N° 529.	— Ouvrages en bois, tels que: bois pour brosses, bois de socques, etc.	„ „	III.
N° 546.	— Pâte de bois et cellulose, pour la fabrication du papier	„ „	II.

A l'aide des taux indiqués plus haut, nous pouvons calculer le prix de transport pour des distances allant jusqu'à 400 km. qui sont chez nous les distances maxima. Nous prenons pour cela les tarifs spéciaux I et III, qui nous intéressent plus particulièrement comme nous venons de le voir.

Kilomètres	Wagons de 5 tonnes, en francs						Wagons de 10 tonnes, en francs					
	Tarif spécial I a			Tarif spécial III a			Tarif spécial I b			Tarif spécial III b		
	M	T. km	Total	M	T. km	Total	M	T. km	Total	M	T. km	Total
5	3	2,38	5,38	3	1,88	4,88	6	4	10	6	2,10	8,10
10	3	4,75	7,75	3	3,75	6,75	6	8	14	6	4,20	10,20
25	4	11,88	15,88	4	9,38	13,88	8	20	28	8	10,50	18,50
50	5	23,75	28,75	5	18,75	23,75	10	40	50	10	21	31
100	5	47,50	52,50	5	37,50	42,50	10	80	90	10	42	52
200	5	95	100	5	75	80	10	160	170	10	84	94
400	5	190	195	5	150	155	10	320	330	10	168	178

Si nous mettons les nouveaux tarifs en regard de ceux appliqués par les anciennes compagnies, nous devons signaler un premier avantage: c'est que, pour l'ensemble des chemins de fer fédéraux, les taxes seront établies d'après des principes uniformes. C'est le résultat inévitable de la fusion, d'avoir ainsi supprimé

les différences qui gênaient souvent notre commerce interne. Seulement, cette unification n'a pas été faite en entier, dans le sens désiré. *

Pour les tarifs III a et b, les frais d'expédition sont en réalité les mêmes que pour les compagnies du J.-S. et du Gotthard et, par conséquent, ils restent inférieurs à ceux du N.-O.-B. Quant aux taxes de section ce sont celles de cette dernière, c'est-à-dire qu'elles deviennent inférieures à celles du J.-S., mais, supérieures à celles du G.-B.

Le tarif I a et b reste celui du J.-S. et du N.-O.-B., légèrement plus élévé qu'il n'était pour le G.-B.

Ces modifications correspondent-elles à ce que désirait la sylviculture ?

En comparant les taxes kilométriques selon a et b, nous relevons l'anomalie signalée jadis à l'avantage du tarif I. En effet, tandis que pour les bois exotiques, la taxe des faibles chargements n'est que de 19 % plus élevée qu'elle ne l'est pour les grands, elle le devient de 78 % pour les produits indigènes. Or, il est évident, ceci a lieu au préjudice des petits propriétaires et de la petite industrie.

De plus, le tarif III charge encore outre mesure les assortiments de petite valeur ou bruts, en comparaison des produits plus chers ou travaillés. Ces assortiments ne peuvent donc pas être transportés avantageusement au loin. Et cependant, presque toujours nos bois bruts ont un long trajet à faire jusqu'aux établissements industriels ; en outre, le bois de feu et certaines catégories de bois d'œuvre ne peuvent être que dégrossis et il doivent être par conséquent transportés à l'état plus ou moins brut.

Il serait donc dans l'intérêt de la sylviculture d'obtenir soit un second tarif spécial, inférieur à notre N° III, soit un tarif exceptionnel. **

La loi fédérale, d'après laquelle les nouveaux tarifs seront calculés, permet en réalité de lever ces obstacles. En effet, les frais de transport seront, il est vrai, établis en règle générale, d'après le poids et les dimensions des envois. Cependant, il sera aussi tenu compte de la valeur et de l'importance économique des

---

* Voir „Schweiz. Zeitschrift für Forstwesen", 1899, pag. 201 et suivantes

** Voir loc. cit.

marchandises, dans la mesure justifiée par les intérêts de l'industrie, des métiers, du commerce, et de l'agriculture (et des forêts?).

D'un autre côté, outre les tarifs normaux, il sera établi des tarifs exceptionnels, basés sur les besoins de l'industrie, des métiers, du commerce, de l'agriculture et des forêts. Ces tarifs seront établis de telle sorte que la concurrence étrangère ne soit pas avantagée au détriment de la production nationale.

Les nouvelles taxes, pour peu qu'on le veuille bien, pourront être d'une grand utilité pour amener notre commerce des bois au développement désiré.

Quelles seront donc ces taxes? Nous le saurons bientôt. Il est en tous cas à souhaiter, aujourd'hui que les chemins de fer suisses ne sont plus une affaire uniquement financière, qu'il soit tenu compte des revendications que la sylviculture adresse au nom des propriétaires de forêts et de notre industrie nationale.

Mais, pour que les revendications que nous formulons soient entendues, il faudrait que les forêts aient voix au chapitre, comme c'est le cas pour les autres branches de la production.

Peut être y a-t-on aussi songé en haut-lieu? M. D. C.

III.

La pépinière centrale de Royat.

Impressions forestières d'un voyage dans le centre de la France.

Traduction abrégée d'un article de F. Fankhauser.

Une large avenue bordée de chaque côté de platanes touffus et de jolies maisons s'élève insensiblement de Clermont-Ferrand à Royat. Cette dernière localité d'où l'on jouit d'une vue étendue est située à 2 km. environ plus à l'Ouest. Royat est une station balnéaire d'ancienne réputation qui possède aujourd'hui un établissement installé d'une façon grandiose; ses eaux thermales attirent chaque année des milliers de malades venant y chercher la guérison ou un soulagement à leurs maux. La contrée jusque là assez dégagée, change maintenant; de jolies collines, boisées en partie,