Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal = Journal forestier suisse

Herausgeber: Schweizerischer Forstverein

Band: 50 (1899)

Heft: 6

Artikel: Tarifs de transport et douaniers

Autor: Bourgeois, C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-763745

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: 01.08.2025

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

nous permet d'offrir à nos lecteurs la reproduction d'une photographie récente de ce géant du règne végétal.

Chacun reconnaîtra combien il est utile et intéressant de conserver à la postérité le souvenir de végétaux qui ont fait l'admiration de plusieurs centaines de générations.

Tarifs de transport et douaniers.

Par *C. Bourgeois.*

Les produits ligneux bruts possèdent un volume et un poids relativement considérable par rapport à leur valeur. Des transactions à grandes distances ne peuvent donc avoir lieu qu'à condition d'un transport économique ou de modifications technologiques de la matière première qui en diminuent le volume et le poids, en faveur du prix.

Mais pour chaque assortiment la valeur dépend en une forte mesure des débouchés possibles. Plus le bassin de consommation dans lequel les produits d'une forêt peuvent être déversés est vaste, plus les prix seront élevés et stables. Il est donc dans l'intérêt bien entendu du propriétaire forestier d'étendre son marché: il l'obtiendra par une diminution absolue ou relative des frais de transport.

D'un autre côté le bois — objet de nécessité première — est abondant et bon marché dans certaines contrées, rare et cher dans d'autres. Il est donc du devoir de l'Etat d'atténuer ces contrastes en facilitant les transactions entre les régions boisées et les centres populeux. La question du commerce des bois n'est donc pas seulement d'intérêt privé, elle ressort aussi du droit public.

* * *

Le commerce des bois est régi par l'abondance et la disette des produits ligneux; par l'offre et la demande.

La Russie, la Scandinavie et l'Autriche-Hongrie, avec les provinces turques qu'elle administre, produisent plus de bois qu'elles n'en consomment. Ce sont là les Etats d'exportation. A eux viennent se joindre d'une façon de plus en plus marquée, certains pays d'outre-mer, spécialement les Etats-Unis d'Amérique.

L'Allemagne. la France et la Suisse produisent passablement de bois. Cependant ces pays en consomment davantage encore et restent tributaires de l'étranger.

La Grande Bretagne, la Belgique et la Hollande, le Danemark l'Espagne et le Portugal, l'Italie et la Grèce sont presque exclusivement réduits à l'importation.

Les pays d'exportation se trouvent donc concentrés au Nord et à l'Est de l'Europe. Au centre existent des contrées plus ou moins équilibrées, tandis que le Midi et l'Ouest sont caractérisés par le manque

de bois. Il résulte de cette constellation que le commerce de bois est nettement orienté du Nord-Est au Sud-Ouest.

Quant à la Suisse, elle est entourée d'Etats dont les intérêts, au point de vue de ce commerce, sont franchement opposés. Ses voisins au Nord et à l'Ouest — l'Allemagne et la France — se trouvent dans une position analogue à la sienne. A l'Est elle touche à un Etat d'exportation: l'Autriche — au Sud à un pays d'importation: l'Italie. Ce fait rend sa position commerciale des plus ambiguës.

* * *

Les principales richesses forestières de la Suisse se trouvent dans les Alpes et dans le Jura. C'est de là qu'elles doivent être acheminées vers le plateau.

En Allemagne les provinces orientales de la Prusse et les Etats du Midi — y compris l'Alsace-Lorraine — sont riches en bois et en exportent. Cette concurrence pèse lourdement sur nos produits indigènes dans tout le Nord de la Suisse: Schaffhouse, Bâle, Zurich, St-Gall. Elle rend illusoire toute extension de notre exportation en Allemagne.

En France ce sont les territoires de l'Est: Ardennes, Vosges, Jura, Savoie, Alpes — c.-à.-d. les Départements limitrophes — qui sont, avec la Gironde, les Landes et les Pyrénées, les mieux boisés. Néanmoins la Suisse, spécialement le Jura, peut exporter en France, vu le fait que les résineux à bois tendre, relativement abondants chez nous, n'occupent que le 10 % de la surface boisée française et sont, par conséquent, représentés d'une manière très insuffisante. L'affouage d'essences à feuilles caduques fait, en revanche, une forte concurrence à nos produits surtout sur le marché de Genève. En outre nos tanneurs et nos vanniers achètent en France la majeure partie de leurs produits bruts.

L'Italie est complètement dominée par la surproduction autrichienne, qui a sur nous — sauf pour ce qui concerne les contrées limitrophes — l'avantage des transports maritimes contre lesquels nous ne pouvons pas lutter.

Quant à l'Autriche elle envahit de plus en plus notre marché de planches, sans qu'il nous soit possible de prendre notre revanche sur un article quelconque.

Nous ne pouvons guère penser à une exportation par transit de nos produits forestiers dans des Etats plus éloignés.

Une seule issue reste donc à notre exportation de bois: c'est le front Ouest, sur lequel nous pouvons encore lutter avec l'Autriche jusque sur le marché de Lyon. Du moment où le fret de Fiume à Bordeaux est tombé à fr. 11 ou 12 les 1000 kg le reste de la France ne nous est plus accessible. Au midi nous sommes neutralisés; au Nord et à l'Est l'importation gagne de plus en plus de terrain.

Ceci le bilan de notre commerce de bois. Il est motivé en première ligne par les conditions de boisement et de population de notre pays et des Etats voisins, c.-à-d. par des circonstances stables et peu soumises à de brusques variations. Il boucle par un déficit régulier,

s'accentuant d'année en année, et prouvant que l'augmentation de notre production de bois ne tient pas tête à celle de la population et de ses besoins.

En vue de ce fait qui d'un pays que nous avons désigné d'„équilibré“ au point de vue de sa production ligneuse fait pencher la Suisse de plus en plus du côté des Etats d'importation, notre sylviculture doit prendre position et se demander si tous les ressorts sont mis en jeu pour faire valoir nos richesses forestières.

Cette question est très complexe. Elle ne trouvera sa solution complète que lorsque l'initiative privée et le pouvoir public y concourront simultanément, chacun pour sa part. Les propriétaires forestiers en faisant valoir de la façon la plus intense la force productive du sol, l'Etat en enlevant les entraves qui empêchent que, par le commerce externe et interne, nos produits ligneux ne soient utilisés au mieux de l'intérêt public.

Ce n'est que ce dernier côté de la question — le côté de droit public — que nous examinerons dans cette étude.

* * *

Nos richesses forestières sont inégalement réparties: surabondantes à la montagne, insuffisantes à la plaine.

Une extension de notre exportation n'est pas concevable, vu la surproduction sur nos frontières Est et Nord, la concurrence envahissante sur nos fronts Sud et Ouest.

La production indigène ne suffit pas, ne suffira jamais, à la consommation; toujours nous resterons tributaires de l'étranger.

Ces faits déterminent les voies que doit suivre la politique forestière suisse, en tant qu'elle concerne le commerce des bois.

Sans trop chercher des débouchés lointains — ce qui n'aurait d'autre effet que de faire gagner les installations de transport aux dépens de la production et de la consommation — il faut, avant tout, faciliter le trafic à l'intérieur du pays, multiplier, améliorer les voies de communication, et agir en sorte qu'elles rendent effectivement tous les services qu'on est en droit d'attendre d'elles.

Puis, pour susciter une sylviculture de plus en plus intensive avantageuse, il faut en arriver à ce que tous les produits ligneux soient utilisés de la manière la plus possible, que l'importation étrangère porte essentiellement sur des assortiments que le pays ne fournit pas, que la technologie, l'industrie, même l'art national donnent au bois sa plus grande valeur, tout en occupant d'une manière lucrative la population indigène.

Or dans notre pays sans côtes et où l'importance des voies d'eau pour la traite des bois diminue de jour en jour, le commerce interne se trouve régi par les chemins de fer. Chez nous, comme ailleurs, le seul moyen de diriger le commerce étranger selon nos vues réside dans les droits d'entrée. Ce sont donc les tarifs de transport d'un côté, les tarifs douaniers de l'autre dont nous avons à nous occuper, examinant ce que nous possédons, le comparant aux institutions de nos voisins, recherchant les améliorations que nous pourrions y apporter, et tâchant de nous rendre compte si ces mesures suffisent à atteindre le but pro-

posé, à savoir un développement normal et sain de la sylviculture suisse et la mise en œuvre de tous les moyens tendant à augmenter l'indépendance commerciale et la prospérité nationale.

* * *

Le moment actuel est des mieux choisis pour l'étude de ces questions.

Aujourd'hui, où le principe de la nationalisation des chemins de fer est décidé et va entrer en voie d'exécution tout le système des tarifs devra être revu, éventuellement modifié. Il s'agit donc de s'entendre à temps sur les revendications de la sylviculture.

En 1903 expirent les traités de commerce avec nos 4 Etats voisins. Avant ce terme il faudra donc se rendre compte s'il est désirable, au point de vue des forêts, de les proroger ou de les modifier.

Mais pour que les intérêts de la sylviculture soient sauvegardés il faut que ses revendications soient entendues. Pour cela *il est nécessaire que dans les comités désignés pour l'étude de ces questions, dans les commissions chargées de préaviser à cet égard, il y ait des forestiers et des propriétaires de forêts* qui, au même titre que les représentants des autres branches de production nationale, puissent faire valoir les vœux de leurs mandataires.

Et afin que ces experts puissent s'acquitter de leur tâche en toute connaissance de cause, il faut mettre à leur disposition les matériaux nécessaires. Ceux-ci consistent en une *statistique forestière suisse, détaillée et complète,* orientant sur l'état de chaque branche de la sylviculture pour les différentes contrées du pays.

Et ici encore le moment choisi est des plus favorables pour la réalisation de ce vœu. Par l'unification de notre législation forestière, par les modifications qu'elle entraînera nécessairement dans l'organisation du bureau de l'inspection forestière fédérale, il sera possible, sans doute, d'obtenir, auprès de cette autorité toute désignée pour la direction d'un service pareil, la création d'une section de statistique.

I. Tarifs de transport.

Pour étudier les tarifs de transport à un point de vue national il faut nous rendre compte des particularités inhérentes à notre commerce de bois d'un côté, à nos voies ferrées de l'autre.

La forte proportion de forêts publiques et protectrices de notre pays, c.-à.-d. de boisés devant être traités strictement suivant le principe de la possibilité soutenue, et qui sont, par conséquent, soustrait à la spéculation proprement dite;

le grand parcellement des forêts de toutes classes;

les difficultés considérables de vidange, et de transport, provenant de la configuration topographique de notre pays;

le fait du mélange intense et varié qui, dans la majeure partie de nos forêts, règne aussi bien au point de vue des essences qu'à celui del'âge;

sont autant de causes qui rendent difficile l'apport simultané de grandes quantités de bois analogues dans un même dépôt.

Or ceci oblige le commerce en gros et la grande industrie — qui, les deux, ne peuvent être alimentés que par la fourniture considérable et soutenue d'un assortiment donné — de s'établir à une certaine distance des forêts, au centre d'un bassin d'apport. Le premier transport en devient plus long et plus coûteux.

Et encore, beaucoup de forêts, des contrées entières, ne peuvent pas attirer dans leur rayon des installations ou des dépôts pareils. Si elles veulent tirer un parti lucratif de leurs produits, et ne pas rester dépendantes de la consommation locale, elles doivent se contenter de la petite industrie, du commerce en détail. Nos tarifs de transport doivent tenir compte de ce fait en favorisant le trafic de marchandises par petites quantités.

Par suite de la configuration topographique de notre pays et de sa position géographique loin des bassins houillers, l'établissement et l'exploitation de nos voies ferrées est coûteuse. Tant que ces dernières devront donc travailler sans perte, nos tarifs devront forcément rester élevés en comparaison de ceux existant dans des pays mieux partagés que le nôtre sous ce rapport.

* * *

La technique de tarifs des transport pour marchandises se base sur les considérations suivantes.

Généralement les taux sont calculés à raison du poids — exceptionnellement à la pièce ou selon le volume. L'unité de poids est la *tonne* (t) = 10 q soit 1000 kg. L'unité de distance est le km.

Les tarifs se composent de deux éléments:

La *manutention,* soit une taxe perçue par unité de poids pour l'enregistrement et les faux-frais de l'expédition (Abfertigung);

la taxe kilométrique qui est la finance due pour le transport de l'unité de poids sur l'unité de distance (Streckensatz).

Dès lors les tarifs de transport se calculent à la *kilomètre tonne* (kt), c.-à.-d. en indiquant le prix de 1 t par 1 km.

Aussi bien la manutention que la taxe kilométrique peuvent être fixes ou mobiles. Dans le dernier cas la manutention augmente, la taxe kilométrique diminue en raison de la distance.

Outre les tarifs *normaux*, c.-à.-d. ceux qui ont cours pour la généralité des expéditions, les compagnies ont pour certaines marchandises des tarifs *spéciaux*. En outre elles peuvent accorder des tarifs *exceptionnels* dans un but de concurrence locale ou dans des cas urgents. Enfin elles ont les tarifs *de transit* pour des envois ne faisant que traverser le réseau ou le pays.

* * *

En Suisse le bois est transporté suivant les tarifs spéciaux N^{os} I ou III, selon qu'il s'agit d'essences exotiques ou de produits indigènes. Pour des chargements de 5 à 10 t par wagon on applique la rubrique *a*, pour des envois de 10 t et plus la rubrique *b* du tarif que cela concerne.

Malgré le grand nombre des compagnies suisses il n'y a que relativement peu de taxes différentes pour le transport du bois, plusieurs sociétés s'étant mises d'accord à ce sujet. Nous distinguons les 3 groupes suivants:

I° le Jura-Simplon, Central-Suisse, Union-Suisse avec quelques lignes accessoires (J-S);

II° le Nord-Est, Bötzberg et voies qui en dépendent (N-O-B);

III° le Gotthard (G-B).

Les tarifs actuels (fin 1897) de ces 3 réseaux sont en Cts par t:

J-S.				N-O-B.				G-B.			
Manutention.											
1 à 20 km . . . . 60 21 à 39 km surtaxe par km de . . 2 40 km et plus . . 100				1 à 20 km . . . . . 60 21 à 29 km surtaxe par km de . . . 4 30 km et plus . . 100				1 à 20 km . . . . 60 21 à 39 km surtaxe par km de . . 2 40 km et plus . . 100			
Taxe kilométrique.											
I		III		I		III		I		III	
a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
11	9,5	8	5	9,5	8	7,5	4,2	9	7,5	6,5	4

Ce tableau prouve que:

1° Les principes pour l'établissement des tarifs sont les mêmes sur nos lignes principales.

2° La manutention est légèrement ascendante pour les distances inférieures à 30 ou à 40 km et jusqu'au taux de fr. 1 par t. Dès lors elle reste fixe.

3° Toutes les taxes kilométriques sont fixes.

4° Par l'addition d'une manutention fixe — une constante — et d'une taxe kilométrique fixe — une progression arithmétique simple — il résulte que, à partir de 30 ou 40 km, nos tarifs, sans être mobiles au sens précis du mot, deviennent légèrement descendants en raison directe de la longueur du parcours.

A l'aide de ces taux on peut calculer les frais de transport pour les 12 tarifs mentionnés. Nous le faisons pour des parcours jusqu'à 400 km, c'est-à-dire pour les plus longs avec lesquels nous ayons à compter en Suisse.

a) Waggons de 5 t en francs.

Kilomètres	Tarif spécial n° Ia.									Tarif spécial n° III a.								
	J-S			N-O-B			G-B			J-S			N-O-B			G-B		
	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total
5	3. —	2. 75	5. 75	3. —	2. 38	5. 38	3. —	2. 25	5. 25	3. —	2. —	5. —	3. —	1. 88	4. 88	3. —	1. 63	4. 63
10	3. —	5. 50	8. 50	3. —	4. 75	7. 75	3. —	4. 50	7. 50	3. —	4. —	7. —	3. —	3. 75	6. 75	3. —	3. 25	6. 25
25	3. 50	13. 75	17. 25	4. —	11. 88	15. 88	3. 50	11. 25	14. 25	3. 50	10. —	13. 50	4. —	9. 38	13. 38	3. 50	8. 13	11. 63
50	5. —	27. 50	32. 50	5. —	23. 75	28. 75	5. —	22. 50	27. 50	5. —	20. —	25. —	5. —	18. 75	23. 75	5. —	16. 25	21. 25
100	5. —	55. —	60. —	5. —	47. 50	52. 50	5. —	45. —	50. —	5. —	40. —	45. —	5. —	37. 50	42. 50	5. —	32. 50	37. 50
200	5. —	110. —	115. —	5. —	95. —	100. —	5. —	90. —	95. —	5. —	80. —	85. —	5. —	75. —	80. —	5. —	65. —	70. —
400	5. —	220. —	225. —	5. —	190. —	195. —	5. —	180. —	185. —	5. —	160. —	165. —	5. —	150. —	155. —	5. —	130. —	135. —

b) Waggons de 10 t en francs.

Kilomètres	Tarif spécial n° I b.									Tarif spécial n° III b.								
	J-S			N-O-B			G-B			J-S			N-O-B			G-B		
	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total
5	6.—	4.75	10.75	6.—	4.—	10.—	6.—	3.75	9.75	6.—	2.50	8.50	6.—	2.10	8.10	6.—	2.—	8.—
10	6.—	9.50	15.50	6.—	8.—	14.—	6.—	7.50	13.50	6.—	5.—	11.—	6.—	4.20	10.20	6.—	4.—	10.—
25	7.—	23.75	30.75	8.—	20.—	28.—	7.—	18.75	25.75	7.—	12.50	19.50	8.—	10.50	18.50	7.—	10.—	17.—
50	10.—	47.50	57.50	10.—	40.—	50.—	10.—	37.50	47.50	10.—	25.—	35.—	10.—	21.—	31.—	10.—	20.—	30.—
100	10.—	95.—	105.—	10.—	80.—	90.—	10.—	75.—	85.—	10.—	50.—	60.—	10.—	42.—	52.—	10.—	40.—	50.—
200	10.—	190.—	200.—	10.—	160.—	170.—	10.—	150.—	160.—	10.—	100.—	110.—	10.—	84.—	94.—	10.—	80.—	90.—
400	10.—	380.—	390.—	10.—	320.—	330.—	10.—	300.—	310.—	10.—	200.—	210.—	10.—	168.—	178.—	10.—	160.—	170.—

Une certaine différence de tarifs suivant les lignes s'explique logiquement par le fait que leurs frais d'établissement et d'exploitation ne sont pas les mêmes.

Cependant ces différences gênent le commerce. Non seulement elles l'obligent d'être au courant de chaque tarif, mais encore elles le forcent à se rendre compte, dans chaque cas donné, combien de kilomètres l'envoi doit faire sur chaque ligne. Elles rendent donc difficile un calcul sûr des frais de transport, une évaluation rapide d'un bénéfice possible.

Avant tout il faudrait donc obtenir une *unification des tarifs par catégories de marchandises,* ce qui du reste deviendra nécessaire, — pour des raisons faciles à comprendre, — avec le fusionnement de nos principales lignes en un seul réseau.

* * *

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, c'est la Compagnie du Gotthard qui a les tarifs les plus bas. Et encore les taxes que nous avons données concernent-elles le commerce interne, tandis que des conventions d'Etat fixent un taux encore inférieur pour le trafic allemand-italien et italo-suisse.* Malgré cela la Compagnie du Gotthard fait de bonnes affaires (1898 = 5,8 %), ce qui confirme le théorème que les tarifs bas ne favorisent pas seulement le commerce, mais sont encore à l'avantage des entreprises de transport.

En vue du développement du commerce de bois en Suisse *l'unification prochaine du tarif spécial n° III doit se faire dans le sens d'une réduction.*

* * *

Si nous comparons, sur nos 3 réseaux, les taxes kilométriques selon a) et b) nous constatons une anomalie qui est toute à l'avantage du tarif I. Nous avons en effet:

	J-S	**N-O-B**	**G-B**	**Total**
I a : I b	11 : 9,5	9,5 : 8	9 : 7,5	29,5 : 25
soit	116 : 100	119 : 100	120 : 100	118 : 100
δ	*16 %*	*19 %*	*20 %*	*18 %*
III a : III b	8 : 5	7,5 : 4,2	6,5 : 4	22 : 13,2
soit	160 : 100	178 : 100	162 : 100	166⅔ : 100
δ	*60 %*	*78 %*	*62 %*	*66⅔ %*

* Taxes kilométriques de la G-B en Cts.:

Allemagne-Italie I a = 6,2; I b = 5,6; III a = 5; III b = 3.
Italo-suisse 6,2 5,6 5 3,3.

Tandis que pour les bois exotiques la taxe des faibles chargements n'est que de 18 % plus élevée que celle des grands, elle l'est de 66⅔ % pour les produits indigènes! Ceci est au préjudice direct des petits propriétaires et de la petite industrie nationale, nous devons donc nous y opposer et *réclamer que le tarif III a soit au maximum de 25 % plus élevé que III b.*

Le nouveau tarif spécial III, valable pour tout le réseau suisse, serait donc, au maximum:

Manutention: celle adoptée actuellement par le J-S et le G-B, à savoir:

1 à 20 km	*60 cts. par tonne.*
21 à 39 km	*surtaxe de 2 cts.*
40 km et plus	*100 cts.*

Taxe kilométrique:

III a	*5 cts.*
III b, celle en vigueur actuellement sur le G-B, soit	*4 cts.*

En proposant ces tarifs nous pensons être restés dans les limites de l'équité, vu que partout nous nous en sommes tenus à des taux existant déjà, et ayant fait leurs preuves en Suisse.

Pour un parcours de 200 km par exemple, nous aurions d'une manière uniforme

III a (5 t): *fr. 5 + 50 = **55,** soit cts. 5,5 par kt.*
III b (10 t): „ *10 + 80 = **90,** „ „ 4,5 „ „*

au lieu de

J-S	5 + 80 = 85	soit cts. 8,5 par kt.	fr. 10 + 100 = 110, soit 5,5.
N-O-B	5 + 75 = 80	„ „ 8,0 „ „	„ 10 + 84 = 94, „ 4,7
G-B	5 + 65 = 70	„ „ 7,0 „ „	„ 10 + 80 = 90, „ 4,5

Quant aux tarifs nos I a et b la sylviculture suisse n'a aucun intérêt à les modérer.

* * *

Comparons nos tarifs de transport à ceux des Etats voisins.

En *France* chaque compagnie possède le sien. Les matières ligneuses y sont classées d'une manière complexe et suivant des principes qui ne nous paraissent pas toujours heureux. Les taxes kilométriques sont fortement mobiles, la réduction commençant déjà pour de faibles distances, 20 km en général. Cette combinaison charge nécessairement les courts trajets au profit des longs; elle ne serait pas avantageuse dans nos circonstances.

Les tarifs *italiens* sont compliqués, mais bas. Cependant il paraît que passablement de faux-frais et de formalités, de difficultés et de chicanes rendent illusoire cette modicité.

L'*Allemagne* possède 3 tarifs spéciaux pour le transport des bois.

N° I concerne les bois exotiques.

N° II s'applique aux bois, bruts et travaillés, de 2,5 m de longueur et plus; aux osiers pelés; aux balais; aux bois préparés chimiquement; aux copeaux et aux produits de l'industrie ligneuse.

Pour les bois d'œuvre en grume de cette catégorie l'Allemagne du Sud possède un tarif exceptionnel réduit (II α).

N° III est en vigueur pour les bois d'œuvre ayant moins de 2,5 m de longueur; pour le bois à brûler; pour la vannerie brute; le menu bois; les étais et quelques autres petits assortiments spécialement désignés.

Sur le réseau d'Etat prussien ce tarif spécial n° III a été remplacé en 1896 par un tarif exceptionnel „pour matières premières“: Rohstofftarif (III α).

En Bavière les „bois à papier“ c'est-à-dire „des rondins d'une longueur de 3,5 m et d'un diamètre de 25 cm au maximum“ jouissent, pour le commerce interne, d'un autre tarif exceptionnel: „Schleifholztarif“ (III β).

La manutention des 3 tarifs spéciaux est la même. Elle est ascendante jusqu'à 100 km et fr. 1.50, puis devient fixe. Celle des tarifs exceptionnels est fixe dès le début.

Les taxes kilométriques sont fixes pour les tarifs spéciaux n^{os} I et II, ainsi que pour les tarifs exceptionnels II α et III β. Elles sont mobiles à partir de 100 km pour le tarif spécial n° III et dès 350 km pour III α.

Les taux sont en cts. et par tonne, pour des chargements de 10 t au moins:

I.	II.		III.		
	Normal	α exc. All. S.	Normal	α exc. M. pr.	β exc. B. à pap.
Manutention.					
km cts.	km cts.	cts.	km cts.	cts.	cts.
1 à 50 75 51 à 100 112,5 101 et + 150	1 à 50 75 51 à 100 112,5 101 et + 150	87,5	1 à 50 75 51 à 100 112,5 101 et + 150	87,5	75
Taxe kilométrique.					
cts.	cts.	cts.	km cts.	km cts.	cts.
5,625	3,75	3,375	1 à 100 3,25 101 et + 2,75	1 à 350 2,75 351 et + 1,75	2,75

Les frais de transport sont par conséquent en fr. par waggons de 10 t:

Kilomètres	I.			II.						III.								
				Normal			α exc. All. S.			Normal			α exc. Mat. pr.			β exc. B. à pap.		
	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total	Man.	T Km	Total
5	7.50	2.82	10.32	7.50	1.88	9.38	8.75	1.69	10.44	7.50	1.63	9.13	8.75	1.38	10.13	7.50	1.25	8.75
10	7.50	5.63	13.13	7.50	3.75	11.25	8.75	3.38	12.13	7.50	3.25	10.75	8.75	2.75	11.50	7.50	2.50	10.—
50	7.50	28.13	35.63	7.50	18.75	26.25	8.75	16.88	25.63	7.50	16.25	23.75	8.75	13.75	22.50	7.50	12.50	20.--
100	11.25	56.25	67.50	11.25	37.50	48.75	8.75	33.75	42.50	11.25	32.50	43.75	8.75	27.50	36.25	7.50	25.—	32.50
200	15.—	112.50	127.50	15.—	75.—	90.—	8.75	67.50	76.25	15.—	60.—	75.—	8.75	55.—	63.75	7.50	50.—	57.50
350	15.—	196.88	211.88	15.—	131.25	146.25	8.75	118.13	126.88	15.—	101.25	116.25	8.75	96.25	105.—	7.50	87.50	95.—
400	15.—	225.—	240.—	15.—	150.—	165.—	8.75	135.—	143.75	15.—	115.—	130.—	8.75	105.—	113.75	7.50	100.—	107.50

En Autriche les bois indigènes sont répartis dans les deux mêmes catégories principales (II et III) qu'en Allemagne. Ainsi que cela convient à un grand pays d'exportation les tarifs sont assez fortement mobiles. Un mouvement fort accentué se manifeste du reste actuellement dans les sphères intéressées pour obtenir une réduction des tarifs existants, dont quelques-uns des plus caractéristiques sont, calculés en francs:

Chemin de fer d'Etat du Nord					Chemin de fer Empereur Ferdinand				Chemin de fer d'Etat Autriche-Hongrie				
Distances km	— 5 t	5—10 t	10 t et plus		Distances km	— 5 t	5—10 t	10 t et plus II et III	Distances km	— 5 t	5—10 t	10 t et plus	
			II	III								II	III
50	67.50	52.50	37.50	35.—	50	72.50	55.—	35.—	51	62.—	61.—	35.50	41.—
100	132.50	95.—	57.50	52.50	99	134.—	98.—	51.50	100	112.50	106.—	72.—	69.—
150	195.—	137.50	75.—	67.50	150	196.50	141.—	67.50	150	176.50	157.—	98.50	91.—
200	255.—	175.—	90.—	80.—	201	261.—	179.50	78.—	201	218.50	165.—	120.—	110.50
250	315.—	217.50	102.50	90.—	253	323.50	218.50	88.—					
300	375.—	250.—	110.—	100.—	303	382.50	255.—	98.—	303	330.50	269.50	147.50	141.50

Il ressort de cette comparaison que le tarif allemand le plus élevé est inférieur au meilleur marché des nôtres. Les taxes autrichiennes sont analogues aux nôtres pour de courtes distances, mais baissent rapidement, et deviennent même inférieures aux allemandes, pour de long parcours: elles sont organisées en vue de l'exportation.

* * *

Les tarifs allemands, aussi bien que les autrichiens et les français, diffèrent des nôtres par une classification des bois selon leur valeur, les assortiments les moins chers jouissant des tarifs les plus bas, ce qui seul permet de les transporter au loin.

Notre tarif unique (III) charge outre mesure les assortiments de petite valeur ou bruts en comparaison des produits plus chers ou travaillés.

1 m^3 de bois brut donne, en moyenne, 0,65 m^3 de sciage et 0,5 m^3 de marchandise rabotée.

Grâce à la diminution de poids résultant de la dessication après le débit, et vu la possibilité d'une meilleure utilisation de la place disponible sur les waggons, un chargement de 10 t en bois d'épicéa comporte en moyenne:

16 m^3 de bois brut, 20 m^3 de sciage, 26 à 27 m^3 de planches rabotées. Les frais de transport sont donc encore réduits de ce chef dans une proportion inverse, soit comme

1 : 0,8 : 0,6

et se trouvent être, par conséquent, au total comme

1 : 0,52 : 0,3

pour les 3 assortiments susmentionnés.

L'organisation de nos tarifs suisses favorise donc considérablement la marchandise travaillée au détriment du bois brut, dont les assortiments de moindre valeur ne peuvent plus être transportés au loin.

Or ceci est en contradiction directe avec l'intérêt de la sylviculture et de l'industrie nationale. Presque toujours, — nous l'avons dit, — nos bois bruts ont un long trajet à faire jusqu'aux établissements industriels, en outre le bois de feu et certains assortiments de bois d'œuvre (perches de toutes dimensions, poteaux, bois à papier, etc.) ne peuvent être que dégrossis et doivent, en tout état de cause, être transportés à l'état plus ou moins brut. Pour pouvoir effectuer ces transports, pour faire valoir ces assortiments en forêt, pour leur permettre de se répandre dans le pays et de lutter jusqu'à nos frontières avec la concurrence étrangère, *il faudrait obtenir,* en leur faveur, *un second tarif spécial, inférieur à notre n° III, ou un tarif exceptionnel.*

(A suivre.)