

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 54 (1903)
Heft: 11

Artikel: Les nouveaux tarifs de transport marchandises par les chemins de fer fédéraux
Autor: Decoppet, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785720>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

JOURNAL FORESTIER SUISSE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ DES FORESTIERS SUISSES

54^me ANNÉE

NOVEMBRE 1903

N^o 11

Les nouveaux tarifs de transport marchandises par les chemins de fer fédéraux.

Dans notre numéro de juillet, nous cherchions à nous rendre compte de ce que seraient les nouvelles taxes établies conformément aux dispositions de la loi du 27 juin 1901 concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux.*

Nous rappelions alors qu'elles étaient, selon nous, les revendications que la sylviculture était en droit de formuler, non seulement en son nom personnel, mais aussi en tenant compte des intérêts des propriétaires de forêts et de notre industrie nationale. Ces revendications ne seront entendues, disions nous, que le jour où les forêts auront voix au chapitre, comme c'est le cas pour les autres branches de la production.

Il nous est possible d'aller plus loin aujourd'hui et de voir jusqu'à quel point les autorités compétentes paraissent disposées à tenir compte de nos vœux. Si nous sommes bien renseigné, la direction générale des C. F. F. propose au Conseil d'administration d'admettre, en commun avec les lignes suisses non rachetées, un tarif exceptionnel concernant:

- 1° Les écorces brutes ou moulues (écorces à tan), par wagons complets de 5000 kg.
- 2° La pâte de bois humide, destinée à la fabrication du papier et du carton, pâte cellulaire (de même que la pâte de paille, cellulose de paille) renfermant plus du 50 % d'eau, pour des chargements de 5000 à 10,000 kg.

Ces taxes sont établies sans tenir compte de la distance.

Ce tarif exceptionnel répond aux vœux des intéressés. Il est du reste conforme au principe du nouveau tarif douanier, en ce

* Voir à ce sujet, n° de juillet 1903, „Les nouveaux tarifs de transport marchandises par chemin de fer.

qui concerne ces produits; l'ancien droit d'entrée, pourtant purement fiscal, n'a pas résisté on le sait, devant les vœux de l'industrie. Il en est de même des succédanés exotiques qui entrent en quantité toujours plus considérable et sous forme toujours plus concentrée.

La direction générale propose en outre un tarif exceptionnel pour les transports des C. F. F., s'appliquant entre autres:

- 1° Aux bois à brûler et aux bois d'œuvre ronds ou dégrossis.
- 2° Aux bois à défibrer, c'est-à-dire devant servir à la fabrication de la pâte de bois et de la cellulose.*

Ces taxes exceptionnelles sont applicables à partir de 10,000 kilogrammes; elles se décomposent comme suit:

a) *Pour les bois à brûler et pour les bois d'œuvre ronds ou dégrossis:*

Frais d'expédition:

1 à 20 km.	6 cts. par 100 kg.
21 à 39 „ un supplément de 2 „ „ „ „	
40 km. et au de là	10 „ „ „ „

Taxes de section:

de 1 à 101 km. et plus, par km. et pour 100 kg., 0,40 à 0,36 cts.

b) *pour les bois à défibrer:*

Frais d'expédition: Les mêmes.

Taxes de section: Par km. et pour 100 kg., 0,40—0,25 cts.

Si nous comparons ces barèmes à ceux prévus par la loi, nous verrons que les frais de manutention ne sont pas abaissés. Quant aux taxes kilométriques elles sont sensiblement inférieures puisque le maximum légal est de 0,75 cts. par wagons complets de 5 tonnes et 0,42 cts, par wagons complets de 10 tonnes.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit à ce sujet dans un article précédent. Notre ancien tarif spécial qui chargeait autre mesure les assortiments de petite valeur ou bruts, en comparaison des produits plus chers ou travaillés, fait donc place à un tarif *ad valorem*, tenant compte ainsi de nos désirs.

Mais, si nous examinons la chose de plus près, nous voyons que l'amélioration proposée ne va pas en réalité si loin qu'il pour-

* Ce tarif exceptionnel pour les bois à défibrer „Schleifholztarif“ existait déjà sur le réseau de l'ancienne compagnie du N. E.

rait sembler à première vue. Le nouveau tarif modéré pour les bois de feu, pour les assortiments de bois d'œuvre bruts ou dégrossis et les bois à défibrer, ne s'appliquerait, nous dit-on, qu'à des chargements de 10,000 kg. ou payant pour ce prix?

Or, dans notre pays, la diversité des conditions locales, entraîne une grande variété dans les produits de la forêt. En outre, les petites propriétés sont nombreuses et nous avons peu de massifs homogènes de grande étendue. Les propriétaires particuliers travaillent eux-mêmes leurs coupes, ils font les charois et les voitures ne peuvent en général pas être très chargées. Les gares sont éloignées et il faut compléter rapidement son chargement. Dans ces conditions, exiger 10,000 kg., c'est considérablement augmenter une difficulté déjà très grande au point de vue des charois et c'est en réalité exclure les petits lots. Les forêts de l'Etat et des communes, et celles-là seulement qui ont une certaine étendue, seront à peu près seules à bénéficier des avantages concédés.

Or, nous l'avons dit et nous le répétons, il est dans l'intérêt du pays de faciliter l'expédition par petits lots, afin que tout exploitant puisse donner à chaque variété de marchandise, la direction préférable.

Ce que nous venons de dire des bois de feu et des bois d'œuvre bruts ou dégrossis, s'applique aussi aux bois à défibrer. Est-il besoin de rappeler que ces derniers intéressent nos forêts à un haut degré, celles surtout productrices des petits bois. Il est en effet impossible de douter de l'avenir industriel de la pulpe de bois. Les usines de défilage se développent et diminuent le tribut sans cesse croissant que nous payons à l'étranger. Mais, il ne saurait être question de longs parcours lorsqu'il s'agit de bois à défibrer, il a trop peu de valeur.

Si donc nous voulons par l'utilisation des bois à défibrer, créer des débouchés aux forêts suisses et du travail dans le pays, il faut chercher à favoriser autant que faire se peut, les transports à petite distance.

Il y aurait donc lieu, à notre avis, de faire les démarches nécessaires pour que les avantages concédés soient accordés aux wagons chargés à 5000 kg. ou payant pour ce poids, au lieu d'être réservés aux chargements de 10 t. au moins.

M. Decoppet.

