

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 71 (1920)
Heft: 7

Artikel: Le commerce des bois en Suisse [suite]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-785821>

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: 13.03.2025

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

Il serait oiseux de vouloir tirer des faits cités de savantes conclusions. Nous ne voulons cependant pas manquer cette occasion de relever à nouveau l'erreur culturelle qui consiste à créer par plantation des peuplements purs d'épicéa. Conception artificielle que rien, dans la règle, ne justifie, les déchainements de la nature ont au moins ceci de bon de nous en montrer, de temps en temps, l'erreur fondamentale et toute la fragilité.

H. Badoux.

Le commerce des bois en Suisse.

(Suite.)

Les *taux effectifs* du transport de nos divers assortiments seront donc les suivants sur un même parcours :

- 10 tonnes de fascines, valant fr. 400, paient sur un parcours de 100 km. fr. 134,¹ soit le 34 % de leur valeur.
- 10 tonnes de stères de hêtre, valant fr. 540, paient sur un parcours de 100 km. fr. 134, soit le 25 % de leur valeur.
- 10 tonnes de bois d'œuvre de résineux, valant fr. 900, paient sur un parcours de 100 km. fr. 134, soit le 14 % de leur valeur.
- 10 tonnes de bois d'œuvre de chêne, valant fr. 1200, paient sur un parcours de 100 km. fr. 134, soit le 10 % de leur valeur.
- 10 tonnes de sciages de résineux, valant fr. 2200, paient sur un parcours de 100 km. fr. 134, soit le 5,5 % de leur valeur.

Comparons maintenant ces prix de transport à ceux d'autres produits du sol, les céréales par exemple. Le blé est classé dans le tarif spécial I, que nous venons d'indiquer; mais, afin de lui faciliter les longs parcours, il bénéficie d'un tarif spécial n° 6 à partir de 70 km. Ainsi: 10 t. de blé valant fr. 6000, sur un parcours de 100 km., paieront fr. 181, soit le 3 % de la valeur.

Et pour de plus grandes distances :

- 10 tonnes de bois de feu, valant fr. 540, sur un parcours de 200 km. paieront fr. 217, soit le 40 % de la valeur.
- 10 t. de bois d'œuvre résineux, valant fr. 900, sur un parcours de 200 km. paieront fr. 217, soit le 24 % de la valeur.
- 10 t. de chêne, valant fr. 1200, sur un parcours de 200 km. paieront fr. 217, soit le 17 % de la valeur.
- 10 t. de sciage de résineux, valant fr. 2400, sur un parcours de 200 km., paieront fr. 217, soit le 9 % de la valeur.
- 10 t. de blé, valant fr. 6000, sur un parcours de 200 km., paieront fr. 277, soit le 4,5 % de la valeur.
- 10 t. de vin, valant fr. 14 000, sur un parcours de 200 km., paieront fr. 420, soit le 3 % de la valeur.

¹ Taxe normale	=	fr. 52
Supplément	=	„ 82
Total	=	fr. 134

Ces chiffres sont éloquentes. Ils nous indiquent que le bois de feu coûtera forcément très cher au consommateur citadin; que les grumes et les sciages ne pourront pas être transportés bien loin dans le pays, le commerce de ces bois étant déjà gêné au-dessus d'un taux de transport de 5 à 6 0/0.

Or la Suisse, pays déficitaire en bois, peut se diviser en trois régions assez nettement distinctes:

La Suisse orientale, avec la région populeuse de Zurich, est nettement *déficitaire*; c'est elle le gros consommateur qui provoque le déficit du pays;

la Suisse centrale se suffit avec sa production ligneuse;

la Suisse romande peut exporter une partie de la sienne.

Comment faut-il dès lors que les bois romands concurrencent le marché autrichien à Zurich? C'est impossible! Et si la Suisse romande voit s'arrêter son exportation en France, où doit-elle trouver un débouché? Le problème reste à résoudre.

A côté de cela, c'est une constatation un peu humiliante pour le propriétaire forestier suisse, et pour le consommateur, de voir le bois de feu transporté sur nos C F F à un taux treize fois plus élevé que le vin, dix fois plus élevé que le blé, même si ces produits sont étrangers.

Il existe sur les C F F un tarif exceptionnel inférieur à celui jadis utilisé pour les bois. C'est le *tarif exceptionnel n° 19*, applicable au transport de matériaux de construction (pierre, gravier, sable, tuile, etc.). En application de ce tarif, une tonne de tuile se transporte à une distance de 100 km. au 13 0/0 de sa valeur. Or, tandis qu'on a suspendu le tarif exceptionnel 18 pour le transport des bois, non seulement le tarif 19 a été maintenu pour les matériaux de construction, mais on a décrété pour ce tarif des suppléments de taxe exceptionnellement bas.

Enfin, les C F F, dans le but d'attirer le plus de trafic possible sur leur réseau, accordent d'importantes réductions de taxe aux marchandises de toute nature, transportables sur des voies concurrentes étrangères. Ces réductions ont lieu par voie de remboursement et une fois le transport effectué sur rails suisses. Le remboursement est subordonné à diverses conditions; il appartient exclusivement aux C F F de décider si ces conditions sont remplies ou non. Ce procédé, quoique un peu arbitraire, permet cependant d'accorder aux requérants des réductions *jusqu'à concurrence du prix de revient du transport sur C F F* (4,5 cts. au km. par wagon de 5 t., et 3 cts. au km. par wagon de 10 t.).

Ces *détaxes* faciliteront éventuellement l'importation des bois dans le nord et l'est du pays. Elles seront moins favorables à l'exportation qui, du côté des Alpes, n'a guère le choix des voies et s'effectue à l'ouest, en temps ordinaire, essentiellement de la Suisse romande.

Si ces *détaxes* sont compréhensibles dans la politique ferroviaire des C F F, pour attirer le transit sur les rails suisses, il n'est pas moins vrai qu'elles favorisent le plus souvent la marchandise étrangère et sont quelque peu injustes pour la production suisse.

Le commerce des bois fait chez nous un usage très restreint de la détaxe sur C F F; elle lui est fort peu connue. Il y aurait intérêt pour lui à s'éclairer plus complètement et, dans tous les cas spéciaux, sur l'octroi éventuel de ces remboursements.

Le Lötschberg applique les mêmes taxes que les C F F. De même le Montreux-Oberland bernois. Mais les lignes de montagne ont généralement un barème kilométrique transformé; les *kilomètres de tarif* comprennent une majoration des distances pour l'application des tarifs généraux. Ainsi le Bière-Apples-Morges a une taxe kilométrique de 5,2 cts kt. pour ses 29 km. de tarif. Le prix du transport est illusoire, car il y a 20 km. effectifs, ce qui augmente de 35 % la taxe effective au kt. Même constatation sur le M O B.

Les taxes de base (avant guerre) des autres chemins de fer secondaires sont en général beaucoup plus élevées que celles des C F F.

L'examen de ces conditions de transport nous amène à considérer celles de *l'autocamionnage*. Le prix de revient de ce mode de transport varie beaucoup. Il dépend du nombre de kilomètres parcourus par la voiture en une journée et surtout du nombre de kilomètres en charge. Car un tel instrument a journellement des frais généraux qui sont assez élevés, puis des frais d'exploitation proportionnels à la distance parcourue. Le prix de revient au kt. se calculera donc par la somme d'une constante (frais généraux) et d'une progression arithmétique (frais d'exploitation). Il aura donc une dégression directement proportionnelle à la distance parcourue en une journée.

Tableau F.

	Kt. en centimes: ¹	
	Wagons de 5 t.	Wagons de 10 t.
Saignelégier—Chaux-de-Fonds	10. —	6. 70
Ponts de Martel—Chaux-de-Fonds	10. 20	7. —
Bulle—Romont	9. 60	6. 30
Bulle—Vevey	8. 80	5. 50
Filisur—Coire	12. 50	—
Chemins de fer rhétiques	12. 50	—
Meiringen—Interlaken	10. 30	—
Nyon—S ^t -Cergue	31. 50	—
Yverdon—S ^{te} Croix	9. —	—
Bière—Apples—Morges	10. 40	5. 20
Rolle—Gimel	34. —	—
Allaman—Aubonne—Gimel	37. —	—
M O B et C F F Tarif spécial III	7. 50	4. 20
M O B et C F F Tarif exceptionnel 18	—	3.80—3.20

¹ Diverses compagnies ont compris dans ces taxes les frais de chargement; d'autres pas.

Pour un transport de bois, il est donc dans l'intérêt du locataire du camion de louer à une somme fixe, pour un travail déterminé, et de se charger lui-même de la manutention au moyen d'un personnel suffisant et bien stylé. Ainsi le camion fera, avec les mêmes frais généraux, le plus de transports possibles en une journée, et son propriétaire sera à même de faire un prix à l'unité proportionnellement réduit.

On peut admettre aujourd'hui que les frais généraux d'un camion atteignent environ fr. 40 par jour, et le prix de revient du kilomètre-voiture 45 à 55 cts.

Ces prix ne permettent pas encore de concurrencer les chemins de fer à voie secondaire. Par contre, en activant le plus possible la manutention de la marchandise, ils seront certainement inférieurs à ceux des attelages. En évitant une manutention sur les voies secondaires, ils permettent aussi d'effectuer sur un parcours réduit (10 km.) un transport parallèle à meilleur compte. L'essentiel est d'alimenter le camion et de ne pas le laisser chômer. Il faudra peut-être préparer à l'avance une certaine quantité de marchandise. Pour cela, la réunion de plusieurs propriétaires peut devenir nécessaire.

Les tarifs ferroviaires des Etats voisins non seulement sont meilleur marché que les nôtres, mais ils tiennent compte de la valeur des produits dans une mesure plus large. Généralement, ils différencient les grumes, les sciages et les bois de feu. En France et en Autriche, on comprend comme bois de feu les pièces en dessous de 2,5 mètres de longueur. Ces pays possèdent en outre des *tarifs exceptionnels d'exportation*, qui favorisent tout spécialement les transports à destination étrangère. Les tarifs français et autrichiens sont très mobiles et fortement dégressifs pour les grandes distances (voir tableau G).

Alors que les tarifs suisses favorisent les bois à papier par un tarif bas et dégressif, l'étranger fait la parité de taxe entre cet assortiment et le bois de feu; lorsqu'il y a une différence, elle est généralement en faveur de ce dernier.

Toutes les administrations ferroviaires qui nous avoisinent ont appliqué à leurs tarifs des augmentations de guerre à *pourcentage fixe*,¹ ce qui se comprend facilement, puisque la dégression existe déjà dans les taxes elles-mêmes. Les C F F, dans le but probable de faciliter les longs parcours, ont appliqué des suppléments qui sont progressifs pour les faibles distances et dégressifs ensuite. Les petits trajets sont désavantagés comparativement aux longs, ce qui est important pour nous puisque nos tarifs, nous l'avons vu, rendent impossible le commerce éloigné dans le pays.

En résumé, les tarifs de nos voisins ont une technique assez semblable; elle est très différente de celle qui a présidé à l'élaboration des tarifs suisses pour le transport des bois.

¹ Allemagne 200 % — France 150 % — Autriche et Italie 100 %.

Tableau G.

Frais de transport des divers pays ¹
(en francs pour 10 tonnes)

Distances km	Autriche						Allemagne			France C ^{ie} de l'Est		Suisse		
	feu		grumes		sciages		feu	grumes	sciages	pays grumes	export sciages	feu et grumes	sciages	bois à papier
	pays	export	pays	export	pays	export								
50	34	29	38	31	38	31	26	26	34	31	29	29	31	28
100	49	42	49	46	59	46	41	42	52	51	41	48	52	44
150	61	55	64	58	75	58	56	53	71	63	49	57	73	57
200	73	63	76	69	86	69	70	76	85	74	56	86	94	69
250	81	71	88	79	96	79	83	93	108	84	61	105	115	82
300	90	79	99	89	107	89	97	109	136	94	66	124	136	94

¹ Vu les difficultés actuelles de se procurer des renseignements, les prix pour l'étranger sont donnés sans garantie.

Ce bref examen critique repose sur les taxes d'avant guerre. Il n'aurait pas été possible de le baser sur les prix actuels, tous les tarifs ferroviaires étant provisoires ou en voie de remaniement. Mais les tarifs caractérisent la politique ferroviaire des Etats; il est donc très probable que les remaniements seront effectués dans l'esprit des tarifs anciens.

L'organisation des tarifs suisses est nettement défavorable au commerce indigène de nos bois. Au lieu de le favoriser, pour le plus grand bien de l'économie générale du pays, elle l'entrave. La matière ligneuse est une production très importante du sol national, une des plus essentielles aussi; elle doit donc pouvoir se transporter dans l'ensemble du pays au même taux que les autres produits du sol.

Cependant nous ne devons pas oublier que la construction de nos chemins de fer a coûté, grâce à la topographie accidentée de la Suisse, plus cher que chez nos voisins. Nous ne produisons pas de charbon. Jusqu'à utilisation de la houille blanche, le prix des transports sur chemins de fer suisses doit normalement être un peu plus élevé qu'ailleurs. Enfin, le déficit de guerre des C F F dépassera probablement 200 millions à la fin de l'année courante.

Malgré cela, l'intérêt du pays exige que les bois paient moins. La compensation se trouvera facilement en élevant quelque peu les prix du transport des marchandises se trafiquant aujourd'hui à des taux minimes comparativement à ceux du bois.

La commission du Grand Conseil vaudois pour 1918 a invité le Conseil d'Etat à faire les démarches nécessaires en vue de l'adoucisse-

ment des tarifs pour les transports de bois. Nous en ignorons le résultat ; mais il serait vite fait droit à cette demande si légitime en décrétant que les sciages et les grumes, matériel de construction, et les bois de feu, marchandise de première nécessité, bénéficient du tarif exceptionnel 19 (II et III) et du tarif exceptionnel 18 (II).

IV. Les tarifs douaniers.

A côté des tarifs ferroviaires, les tarifs douaniers influencent aussi le commerce des bois, en frappant d'une taxe les bois étrangers que nous importons.

Leur but est de *protéger la main d'œuvre et la production indigènes* ; ils sont pour le fisc une importante source de revenus.

Ils peuvent donc être *protecteurs*, et leur taux sera autant que possible en relation avec leur but, ou simplement *fiscaux*, soit modiques pour les matières premières ou objets nécessaires au pays, et alors élevés sur les objets de luxe. Normalement, il devrait donc y avoir corrélation entre les principes qui servent à déterminer les tarifs ferroviaires et les tarifs douaniers.

Notre politique douanière n'est pas autonome. La Suisse, comme tous les pays qui ont un commerce important, a dû, par nécessité, conclure des traités de commerce avec ses voisins. Aux termes de ceux-ci, les parties s'engagent à faciliter leur commerce réciproque et à ne pas l'entraver par des restrictions d'importation, d'exportation, ou de transit. Dans tous ces traités existe la „*clause de la nation la plus favorisée*“, en application de laquelle toute concession spéciale faite à un Etat quelconque s'étend automatiquement aux autres ayant un traité avec la Suisse.

Ainsi la Suisse créera de toutes pièces un tarif douanier, où chaque branche de production et d'industrie cherchera à ce que le minimum possible de concessions soient faites dans son domaine. C'est le tarif général, appliqué aux Etats avec lesquels nous n'avons pas de traités de commerce. Arrive alors la conclusion d'un traité ! Il faut donner pour recevoir, et faire des concessions ! Le tarif général se modifie alors en un *tarif conventionnel* applicable à tous les Etats ayant traité avec la Suisse. C'est le cas de nos quatre voisins. On se rend compte alors combien l'ensemble de ces traités formera autour de notre pays un cercle rigide, auquel il sera très difficile de toucher sans compromettre l'ensemble. Une rigueur appliquée quelque part aura aussitôt sa réplique de la partie adverse sur un point sensible.

Ces seules raisons expliquent quelques anomalies du tarif conventionnel et indiquent qu'un commerce donné n'obtiendra jamais toutes les protections qui pourraient paraître désirables. *La production forestière ne peut donc ni se montrer très exigeante, ni attendre beaucoup de la protection du tarif douanier.*

Ainsi en 1906, les traités de commerce réduisirent souvent à néant les efforts faits par les différentes corporations intéressées au commerce du bois dans le but d'une meilleure protection. Les chiffres que voici nous le prouvent :

Marchandises (les droits sont donnés en cts. par quintal)	Tarif de						
	1892		1906				
	général	conventionnel	droits proposés par :			droits définitifs	
			le Conseil fédéral	les forestiers	les agriculteurs	Tarif général	Tarif conventionnel
cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	
Bois de feu	2	2	2	2	2	2	2
Charbon de bois	20	10	30	45	20	30	10
Bois de service, feuillus	20	15	20	15	20	25	15
" " " résineux	20	15	20	15	20	25	25
" " " équarris	20	15	20	15	20	25	10
Sciages de résineux	100	70	120	120	150	150	80
Merrains	40	15	60	80	60	60	exemption

A cette époque la même constatation peut se faire en Allemagne, où les efforts des producteurs et de l'industrie du bois n'eurent pas les effets désirés :

	Allemagne 1906	Tarif général:	Tarif conventionnel:
Bois de feu et charbon de bois		exemption	exemption
Bois bruts et équarris		25 cts.	15 cts.
" " " " longs		62 "	30 "
" sciés		154 "	89 "

Alors que la Constitution fédérale de 1848 mettait les Douanes en mains de la Confédération et abolissait les péages cantonaux, celle de 1874 contient les principes qui sont la base actuelle de notre système douanier et qui règlent la perception des péages fédéraux. Ces principes sont les suivants :

a) les matières premières nécessaires à l'industrie et à l'agriculture seront taxées aussi bas que possible.

b) Il en sera de même des objets nécessaires à la vie.

c) Les objets de luxe seront soumis aux taxes les plus élevées.

Le bois brut tiré de l'étranger pour l'industrie indigène est donc considéré comme matière première. Les droits d'entrée des bois de feu et des grumes de service seront donc bas.

Ceux-ci étant déterminés, il importera dès lors que l'industrie soit protégée au même titre que la production, et que la juste proportion soit gardée entre les droits des différents articles du bois.

L'article manufacturé entrant en Suisse doit donc être frappé d'un droit comprenant celui de la matière première augmenté de la valeur du travail incorporé à cet article.

Le tarif actuel (1906) de la catégorie „bois“ tient en général compte de ces principes. Cependant, nous l'avons vu, quelques anomalies s'y sont inévitablement glissées lors des tarifs conventionnels. On a cédé sur les bois pour garder ailleurs les positions désirées par d'autres articles paraissant plus essentiels.

Exemple: Une tonne de bois brut paie fr. 1,50 de droit d'entrée. Avant la guerre, les frais de sciage de cette tonne, augmentés de la plus-value pour perte de poids et de matière s'élevaient à fr. 12. Le droit spécifique des sciages par rapport à celui des bois bruts est donc donné par la proportion 1:8, et les sciages devraient normalement payer un droit minimum de fr. 13,50 par tonne. Le tarif conventionnel fixe ce droit à fr. 8. L'importation des sciages est donc facilitée, comparativement à celle des grumes.

Des anomalies semblables existent entre les bois bruts et les bois équarris et surtout pour la position des merrains qui entrent en Suisse en franchise de droit.

Il y a là un préjudice causé à l'industrie indigène du bois; il est certain qu'elle en a souffert, mais cependant pas dans des proportions aussi élevées qu'on le croit en général. Le droit de 1906 sur les sciages, quoique trop faible, majorait le droit précédent dans la proportion du 14 %; cette légère augmentation de protection a déjà eu son influence.

Importation des bois de service sous le régime douanier de 1906.

Années	Importation			% des bois bruts	% des sciages
	Bois de service bruts	Sciages	Total		
	t.	t.	t.		
1905	66.300	171.400	237.700	28	72
1906	70.200	146.800	217.000	32	68
1907	93.900	172.800	266.700	35	65
1908	107.900	158.200	266.100	40	60
1909	105.700	145.100	250.800	42	58
1910	128.900	168.100	297.000	43	57
1911	138.000	175.500	313.500	44	56
1912	123.000	181.600	304.600	41	59
1913	109.000	128.600	237.600	46	54

La proportion des sciages a baissé du 20 % environ, en faveur des grumes, durant une période de 7 ans seulement. Cette proportion de 1913 est néanmoins trop élevée et préjudiciable aux scieries suisses.

Notre politique douanière est marquée par les dates de 1850, 1884, 1887, 1892 et 1906, qui toutes ont vu naître un nouveau tarif d'usage. Ces 56 années ont donné un développement énorme au protec-

tionnisme. Il a fallu toujours davantage protéger la main d'œuvre nationale. Les tarifs se sont développés de plus en plus; on a spécialisé les articles, augmenté les positions du nouveau tarif et les droits.

Développement des principaux droits de douane. — Taxe par quintal.

Marchandises	1850	1884	1887	1892	1906
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Bois de feu	2	exemption	2	2	2
„ „ service brut . .	6	5	20	15	15
„ „ „ équarri . . .	8	5	20	15	20
Sciages de résineux . . .	8	40	100	70	80
„ „ chêne	—	40	40	40	50

La catégorie „bois“ comprenait 53 positions au tarif de 1892; elle en comprend 75 à celui de 1906. Le projet du nouveau tarif contient 107 positions. Le protectionnisme s'accroît encore. Car nous sommes actuellement dans une période de révision douanière. Les traités de commerce sous le régime desquels nous vivons provisoirement ont tous été dénoncés au 31 décembre 1917. Un nouveau tarif est en travail. Un examen détaillé des positions prévues par le nouveau tarif, bien que très intéressant, nous sortirait du cadre de cette étude. Disons simplement qu'on spécialise les positions des produits ligneux en séparant, pour les feuillus, le chêne, le hêtre et autres feuillus; pour les résineux, les résineux d'outre mer (if, genièvre, cèdre, pitch-pin, pin cembro) des autres résineux.

Une question doit néanmoins retenir notre attention dans la révision actuelle. C'est l'industrie de nos scieries, qui s'est considérablement développée durant la guerre.

Avant la guerre, cette industrie comptait environ 2500 installations; elle en comprend aujourd'hui 3350, soit une augmentation d'environ 850 usines, et non des moindres, durant la période de guerre. Si cette industrie n'a pas sa matière première assurée par le nouveau tarif douanier, elle a en perspective une période des plus sombres, peut-être même la ruine. Elle devra donc être fermement protégée par le nouveau tarif.

Aussi les scieries suisses organisées ont-elles fait valoir leurs revendications douanières. Elles formulent leurs propositions fermes en demandant *l'entrée en franchise des grumes*, et pour les sciages un droit cinq fois plus élevé que celui d'aujourd'hui (fr. 30 à 55 la tonne pour les planches, fr. 2 à 20 pour les équarrissages).

(La fin au prochain numéro.)