

Rapport

du

conseil fédéral au conseil des états, concernant la
motion Zschokke et cosignataires sur les
tarifs de réforme.

(Du 23 novembre 1883.) ;

Monsieur le président et messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la motion de M. le conseiller des états Zschokke et cosignataires que vous nous avez renvoyée.

L'introduction des tarifs de réforme pour le transport des marchandises constitue depuis des années une rubrique des rapports de gestion de notre département des chemins de fer. Il n'a été élevé d'opposition contre les efforts qu'a faits ce dernier pour faire adopter ces tarifs, ni par les commissions chargées d'examiner la gestion, ni par l'assemblée fédérale, et, lors de la présentation de la motion, ses auteurs ont déclaré qu'ils étaient bien éloignés d'attaquer le principe sur lequel reposent les tarifs de réforme. Il n'est donc pas besoin de justifier le nouveau système.

Cela nous conduirait trop loin d'exposer en détail le rapport des classifications de marchandises et dispositions de tarif précédemment en usage aux tarifs de réforme. La principale différence avec la classification de l'année 1863, qui était en vigueur sur les lignes du Central — et non celle de l'année 1872, que M. Zschokke a

prise pour terme de comparaison — consiste en ce que toutes les marchandises de l'ancienne classe I et une grande partie de la classe III ont été, en quantité d'au moins 5000 à 10,000 kilogrammes, admises aux taxes des chargements par wagons complets; tandis qu'auparavant elles devaient, sans distinction de poids, payer la même taxe, savoir 16,7 centimes dans la classe I et 14,6 centimes dans la classe III, elles ont passé, dans le tarif de réforme, aux classes à prix réduits A¹ et B. Pour la classe A¹ en chargements de 5000 kilogrammes, la taxe de transport est de 13,5 centimes et pour la classe B en chargements de 10,000 kilogrammes, de 12,5 centimes par tonne et par kilomètre. En outre, il est loisible de former des chargements par wagons complets avec les marchandises les plus hétérogènes, ensorte que les expéditeurs et le public en général jouissent de la facilité de réunir des envois isolés et de bénéficier ainsi des taxes réduites accordées pour lesdits chargements. Entre de grands centres de trafic, cette facilité est aussi avantageuse aux expéditeurs et aux destinataires qu'elle est préjudiciable au rendement des lignes de chemin de fer.

Un tableau des marchandises qui entrent ici principalement en ligne de compte, est annexé à ce rapport (annexe 1).

La classification des marchandises a apporté aussi beaucoup de changements importants. En voici quelques exemples.

Alun, Amidon, coton, chlorure de chaux, café de chicorée, vitriol de fer, bois de teinture moulus, verres à vitres, chanvre, pièces détachées de locomotives en fer, eaux minérales, papier d'emballage, potasse, soude, glucose	Précédemment.	Aujourd'hui.
		Tarif spécial I.
}	Colis isolés cl. III.	Colis isolés. 5000 kg. 10,000 kg.
	14,6 cts.	13,5 cts. 10 cts. 9,5 cts.
}	par tonne et par kilomètre.	par tonne et par kilomètre.
	Précédemment.	Aujourd'hui.
Fers et aciers, tuyaux et colonnes en fer	Colis isolés. 5000 kg.	Tarif spécial II.
	Classe III. Classe A.	Colis isolés. 5000 kg. 10,000 kg.
}	14,6 cts. 13,3 cts.	13,5 cts. 10 cts. 8 cts.
	par tonne et par kilomètre.	par tonne et par kilomètre.

A côté de ces réductions se présentent il est vrai aussi des augmentations, mais les rapports réciproques se sont établis de telle façon que la direction du Central a craint une diminution notable

dans les recettes et n'a pu se décider à adopter les tarifs de réforme que moyennant des concessions correspondantes de la part de l'autorité de surveillance.

Ce pas était du reste plus difficile à faire pour le Central que pour les lignes de la Suisse orientale et le Gothard, parce que sur ces dernières la taxe maximale accordée par les concessions est de 5 centimes par quintal et par lieue (20,8 centimes par tonne et par kilomètre), tandis que celle du Central n'est que de 4 centimes par quintal et par lieue (16,7 centimes par tonne et par kilomètre).

En même temps que le système de réforme, on a dû introduire aussi les poids et mesures métriques, ensorte que le Central a dû renoncer à l'avantage d'arrondir les distances conformément à la concession jusqu'à une demi-lieue, respectivement des lieues entières. Autrefois, par exemple, une distance de 26,500 m. comptait pour 6 lieues = 29 km., tandis que maintenant elle ne peut être arrondie qu'à 27 km.

Après un examen attentif de la question, le département des chemins de fer est arrivé à la conviction que par le fait, on ne pouvait, du moins jusqu'à nouvel ordre, demander du Central qu'il adoptât les tarifs de réforme sur la base des taxes précédentes et il a entamé avec la direction des négociations qui ont eu lieu sur la base des propositions présentées par la conférence des administrations de chemins de fer suisses en 1878. Ces propositions étaient les suivantes :

	Grande vitesse.	Petite vitesse. Colis isolés.	Classes générales de wagons complets.			Tarifs spéciaux.		
			A ¹ .	B.	A ² .	I.	II.	III.
			5000 kg.	40,000 kg.	5000 kg.	10,000 kg.		
	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
Taxes de transport par tonne et par kilomètre . . .	40	20	15	14	12	10	8	5
Droit d'expédition par tonne	500	250	150	100	150	100	100	100

Le résultat des négociations qui, mérite d'être qualifié de relativement favorable, en présence desdites propositions et auquel se sont ralliées les compagnies du Jura-Berne-Lucerne et de l'Emmenthal est celui-ci :

	Grande vitesse.	Petite vitesse. Colis isolés.		A ¹ .	B.	A ² .	Tarifs spéciaux.		
		1.	2.				I.	II.	III.
		Ct.	Ct.						
Taxes de transport par tonne et par kilomètre . . .	35	17,5	13,5	13,5	12,5	10	9,5	8	5
Droit d'expédition par tonne . . .	400	200		150			100		

Outre la réduction considérable des taxes de transport et des droits d'expédition dans certaines classes, le grand avantage du système convenu sur celui qui était proposé par la conférence ainsi que sur celui des compagnies allemandes consiste dans l'établissement d'une seconde classe pour expéditions partielles, dans laquelle rentrent toutes les marchandises mentionnées aux tarifs spéciaux I, II et III.

Le département des chemins de fer a cherché à incorporer à cette seconde classe un certain nombre des articles spécifiés à l'annexe 2 du présent rapport et non pourvus d'un astérisque; mais il ne lui a pas été possible pour le moment de vaincre la résistance que l'administration a opposée à ses efforts, partie pour des motifs financiers, partie pour des considérations tirées de la plus grande conformité possible avec les chèms des compagnies allemandes.

Une autre différence à mentionner, c'est que les compagnies suisses sont tenues de pourvoir au chargement et au déchargement des marchandises des classes générales A¹ et B, tandis qu'en Allemagne ces manipulations incombent aux expéditeurs et aux destinataires.

Dans le service interne des diverses compagnies, les droits d'expédition ont été réduits de fr. 1 par tonne pour la grande vitesse et de 50 centimes pour les expéditions partielles en petite vitesse des classes I et II et de plus, pour éviter des taxes par trop fortes sur de courtes distances, on est convenu de la progression descendante ci-après :

Kilomètres.	Grande vitesse.		Colis isolés.		A ¹ . B. A ² .		I. II. III.	
		1 et 2.		1 et 2.				
	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
1—20	200	100	75	60				
21	210	105	83	64				
22	220	110	90	68				
23	230	115	98	72				
24	240	120	105	76				
25	250	125	113	80				
26	260	130	120	84				
27	270	135	128	88				
28	280	140	135	92				
29	290	145	143	96				
30	300	150	150	100				

Les droits d'expédition ne sont perçus qu'une fois, sans qu'on ait à se préoccuper de la question de savoir si un transport est exécuté par une seule ou par plusieurs compagnies suisses; dans le service direct, ils sont partagés par moitié entre l'administration expéditionnaire et la destinataire; les lignes sur lesquelles les marchandises ne font que transiter ne perçoivent que les taxes de transport.

Si on veut savoir quel sera le produit des droits d'expédition perçus par le Central, on obtient les chiffres ci-après.

Le Central a transporté en tout dans le courant de l'année 1881 867,435 tonnes, dont

292,042 t.	=	34 %	dans le service interne
363,758 »	=	42 %	» » direct
211,635 »	=	24 %	» » de transit.

Si l'on déduit du total ci-dessus 39,028 tonnes de marchandises en grande vitesse et qu'on les répartisse entre les divers services dans la proportion indiquée, on aboutit au résultat suivant.

	Interne.	Direct.	Transit.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Grande vitesse . .	13,270	16,392	9,366	39,028
Petite vitesse . .	278,772	347,366	202,269	828,407
Total	292,042	363,758	211,595	867,435

A. Grande vitesse.

Service interne .	13,270 t. à en moyenne fr.	2. 80 = fr.	37,156
> direct .	16,392 » » » »	2. — = »	32,784
> de transit	9,366 »	— . — =	—
			Total fr. 69,940

B. Petite vitesse.

Service interne .	278,772 t. à en moyenne fr.	1. — = fr.	278,772
> direct .	347,366 » » » »	— . 70 = »	243,156
> de transit	202,269 »	— . — =	—
			Total fr. 521,928
			Plus la grande vitesse » 69,940

Ensemble fr. 591,868

Le transport des marchandises en parties isolées en particulier, soit des classes 1 et 2, représente en tout 216,947 tonnes. Si on compte que sur ce chiffre le 30 % passera dorénavant comme chargements par wagons complets aux classes A¹ et B et aux tarifs spéciaux, il reste encore 151,863 tonnes qui réparties comme ci-dessus, fournissent le résultat suivant :

Service interne . . .	51,633 t. à fr.	1. 25 = fr.	64,541
> direct . . .	63,782 » » »	1. — = »	63,782
> de transit . . .	36,448 » » »	— . — =	—

Fr. 128,323

au lieu des 320,000 francs pris en considération lors du développement de la motion.

Quelle sera, d'une manière exacte, l'influence des nouveaux tarifs, aussi bien sur le commerce et l'industrie que sur les finances des compagnies, c'est ce que l'expérience peut seule enseigner.

Les taxes et les dispositions de ces tarifs diffèrent trop des tarifs antérieurs pour qu'on ait pu arriver à priori à un jugement même approximativement juste sur le nouvel ordre de choses créé, malgré bien des calculs et des comparaisons.

Pour ne citer qu'un exemple, le Central a transporté en 1881 20,174 tonnes de fer et 10,295 tonnes de coton sur une distance moyenne de 62 km., ce qui fait en tout 1,889,078 tonnes kilométriques.

La différence sur les taxes, comptée à raison de 4 1/2 centimes par tonne kilométrique, représente pour la compagnie une diminution de recettes de 85,000 francs.

Pour répondre à la demande du Central, on aurait pu, il est vrai, avoir recours à un autre moyen, savoir la majoration des taxes maximales au moyen d'une modification des concessions.

Mais le conseil fédéral a donné la préférence au prélèvement de droits d'expédition par la simple raison qu'il a jugé ce mode de procéder le plus commode pour l'établissement des tarifs. Comme on sait, les prestations des compagnies relativement au transport des marchandises sont de deux sortes: d'une part le transport même, dont les frais croissent à proportion de la distance et d'autre part la mise à disposition des voitures, le chargement et le déchargement, la réception et la livraison des marchandises, etc., tout autant d'opérations qui occasionnent à peu près les mêmes frais pour des marchandises de nature analogue, que la distance du transport soit petite ou grande.

Si ces frais ne sont pas spécifiés à part, mais confondus avec les taxes de transport proprement dites, il faut les payer dans le service direct autant de fois qu'il y a de compagnies participant au transport, bien que, d'après la nature des choses, ils ne doivent être portés en compte qu'une fois.

Ce fait constitue pour le service direct une entrave que le conseil fédéral a déclarée légalement inadmissible par arrêté du 5 septembre 1882 (voir le rapport de gestion du département des chemins de fer pour 1882).

La distinction entre les taxes de transport et les droits d'expédition n'existe du reste pas seulement sur les chemins de fer de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, etc., mais aussi en Suisse sur les lignes de la Suisse Occidentale et nous la trouvons, déjà avant l'adoption des tarifs de réforme, sur l'ancien chemin de fer de l'état de Berne, Berne-Bienne-Neuveville.

Messieurs les auteurs de la motion ont déclaré la perception de droits d'expédition exclue par les concessions. Les dispositions invoquées de ce chef sont conçues comme suit: « Pour les marchandises il sera établi quatre classes, dont la première ne paiera pas plus de 4 centimes, et l'inférieure plus de 2 $\frac{1}{2}$ centimes par lieue et par quintal.

« Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer seront livrées aux lieux de chargement des stations. *Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station à station* ».

L'interprétation de la dernière phrase en ce sens que dans les indemnités concessionnelles maximales, ne sont pas comprises celles pour les manipulations qui peuvent être opérées aussi bien par l'expéditeur et le destinataire que par les organes de la compagnie, se

présente d'elle-même. Elle se trouve appuyée de plus par la comparaison avec les cahiers des charges des lignes françaises, auxquels sont empruntées sans aucun doute les taxes de marchandises formulées dans les concessions pour le Central; dans ces cahiers, il est dit en effet, à la suite d'une énumération des diverses taxes de tarif dont l'une pour la 1^{re} classe dépasse encore d'un $\frac{1}{2}$ centime la taxe maximale du Central, que les frais accessoires du transport, tels que les droits de chargement et de déchargement ainsi que d'emmagasinage doivent être fixés par un règlement spécial, soumis à l'approbation des autorités.

Que cette manière de voir ait déjà été partagée dans diverses occasions et ait reçu une application pratique, c'est ce qui résulte du fait que, dans le temps, la perception de droits d'expédition (qui ont encore aujourd'hui force de droit sur les chemins de fer de la Suisse Occidentale) a été accordée par le gouvernement du canton de Berne à l'administration des chemins de fer de l'état et par les gouvernements des cantons de la Suisse romande aux administrations des lignes Franco-Suisse, Ouest-Suisse, Lausanne-Fribourg-Berne et Genève-Versois, les taxes maximales étant les mêmes que celles du Central.

Ces droits sont aussi protégés par la loi sur les chemins de fer de 1872, dont l'article 35, chiffre 2, est ainsi conçu: « Pour les services incombant aux compagnies en vertu de leurs concessions, aucune taxe non prévue dans les concessions ne pourra être perçue si elle n'a pas été formellement approuvée par le conseil fédéral et portée à la connaissance du public par l'administration du chemin de fer ».

Cette disposition qui dans sa rédaction est analogue à l'article déjà mentionné des concessions françaises concernant les droits accessoires, doit réserver nécessairement un droit de perception des droits de manipulation, que ce soit sous la forme d'une taxe d'expédition ou d'une autre manière, aux lignes de chemins de fer dont les obligations concessionnelles ne s'appliquent qu'au transport de station à station.

Le but de la mesure prise par le conseil fédéral était de modifier le système des tarifs des concessions au moyen d'une majoration relativement peu considérable que rachètent beaucoup de réductions importantes, de telle sorte que l'introduction du système de réforme puisse avoir lieu. Or l'introduction du système de réforme sur les chemins de fer suisses signifie l'adoption d'une répartition des classes, la même pour toute la Suisse et de taxes uniformes au lieu du chaos créé par les concessions dans les classifications de marchandises et dans les tarifs. Ces avantages justifie-

raient une majoration alors même qu'il n'y aurait pas compensation complète par les réductions introduites simultanément, sans parler de la circonstance que le nouvel état de choses constitue aussi un grand progrès vers l'unité internationale réclamée universellement comme nécessaire. Le conseil fédéral a le sentiment qu'il peut à peine se présenter un cas où l'usage de la compétence dévolue par l'article 35 de la loi serait mieux justifié.

Le besoin d'arriver à la plus grande unité possible dans le domaine des transports par chemins de fer est ressenti généralement et a bien sa raison d'être, mais en présence des compétences que la Confédération a accordées aux compagnies, les efforts dans ce sens rencontrent de grandes difficultés. La loi elle-même a formulé cette tendance, en prescrivant à l'article 36 que le conseil fédéral prendra des mesures pour qu'on introduise autant que possible des règlements uniformes de trafic, soit de transports. Si cette disposition ne doit pas rester une lettre morte, le conseil fédéral ne doit pas être entravé dans l'exercice des compétences que la loi lui confère et qui permettent d'amener les compagnies à renoncer moyennant certaines compensations aux droits qui leur ont été accordés. Nous pouvons prétendre qu'au cas donné le résultat final, tel qu'il est sorti dans son ensemble des négociations avec le Central, n'est nullement défavorable aux intérêts publics.

En application des dispositions légales précitées et après avoir pesé tous les côtés de la question, eu égard entre autres à une formation rationnelle des tarifs en général et des tarifs pour le service direct en particulier, le conseil fédéral a approuvé par arrêté du 24 juillet 1882 la perception de droits d'expédition et les compagnies ont publié les nouveaux tarifs en la forme prescrite.

Outre l'article 35 de la loi sur les chemins de fer, il faut absolument prendre aussi en considération la disposition contenue dans diverses concessions (concessions des cantons de Bâle-ville et Berne), d'après laquelle les compagnies peuvent être tenues à une réduction de taxes, si le produit net s'élève au-delà du 10 % du capital-actions, et vice-versa peuvent demander une majoration, si le produit net est inférieur au 5 %. Le droit d'accorder cette majoration appartenait aux cantons et a passé au conseil fédéral avec la loi actuelle sur les chemins de fer.

Lors de l'adoption du calcul des taxes par kilomètres, qui a remplacé le calcul par lieues ou par demi-lieues, on a admis que le nouveau mode de procéder en arrondissant par kilomètres et non plus par lieues représentait une diminution de 4 % sur les taxes, et la taxe maximale des concessions a été augmentée d'autant de la manière suivante : 4 centimes par quintal et par lieue = 80

centimes par tonne et par lieue, $80 : 4,8 = 16,7$ centimes par tonne et par kilomètre, auxquels on ajoute le 4 % 0,67 ; total : 17,4 ou en arrondissant, 17,5 centimes par tonne et par kilomètre. De ces taxes maximales on a dérivé les autres de la manière ci-dessus indiquée.

Si les auteurs de la motion mettent cette majoration en présence des différences qui existent entre les distances kilométriques effectives et les kilomètres de tarif correspondants, l'objection perd toute valeur. En réalité, il ne s'agit pas de ces différences, mais de celle qui résulte pour les taxes du fait qu'une distance donnée entre deux stations est calculée par lieues ou par kilomètres.

La question de savoir comment s'évalue le préjudice qui résulte pour les lignes de chemins de fer du passage au système métrique a été fait dès lors l'objet d'une nouvelle enquête qui a démontré que le taux adopté de 4 % était trop élevé en réalité et lors du règlement définitif de cette affaire, il sera procédé à une réduction correspondante.

On a suivi un procédé analogue en 1880, lorsque le Central a établi à nouveau son tarif pour voyageurs. Les propositions y relatives de la compagnie — une surtaxe de 3 % — ont été soumises pour préavis aux gouvernements des cantons intéressés et tous y ont donné leur assentiment.

Du reste, la surtaxe de 4 % n'atteint en réalité que les marchandises de valeur soumises à la taxe maximale, soit les marchandises en grande vitesse et celles de la classe 1, pour lesquelles la question de savoir si la taxe de transport est de 16,6 ou de 17,5 centimes par tonne et par kilomètre n'a pas grande importance. Les taxes de toutes les autres classes, qui représentent environ le 90 % du total des transports, n'ont subi aucune majoration, si bien que la taxe du tarif spécial III par exemple se monte à 5 centimes par tonne et par kilomètre, tandis que celle de l'ancienne classe C qui correspond au tarif spécial III, était de $1\frac{1}{4}$ centimes par quintal et par lieue = 5,21 centimes par tonne et par kilomètre. C'est ce que démontrent les exemples de l'annexe 2, d'où il résulte que, dans un des cas cités, il se produit un déficit malgré la surtaxe de 4 %, tandis que, dans les autres cas, l'avantage de la surtaxe qui grève les deux premières classes, est parfois plus que compensé par le préjudice constaté dans les autres classes. Nous résumons : Comme il a déjà été dit, les concessions du Central prescrivent que la taxe la plus haute pour le transport de marchandises en petite vitesse ne doit pas dépasser 4 centimes par quintal et par lieue, et la plus basse, $2\frac{1}{2}$ centimes par quintal et par lieue. Traduites en kilomètres — avec la surtaxe précitée du

4 % — ces taxes s'élèvent, la plus haute à 17,5 centimes, la plus basse à 10,85 centimes par tonne. Quatre classes — expéditions partielles 1 et 2 et les classes générales de wagons complets A¹ et B — se meuvent par conséquent dans les limites des chiffres les plus élevés prévus par les concessions, tandis que les quatre autres — A² et tarifs spéciaux I à III — accusent des taxes plus basses. Aujourd'hui encore nous ne pouvons découvrir nulle part une taxe dépassant de fait le maximum accordé par les concessions, tandis que nous nous trouvons en présence des réductions suivantes exprimées en pour cent : A² 8 %, tarif spécial I 12 %, tarif spécial II 26 % et tarif spécial III 54 %.

Le conseil fédéral a eu parfaitement conscience que le passage aux tarifs de réforme ne s'accomplirait pas sans modifier profondément la situation antérieure, et c'est pourquoi il a attaché à l'approbation des nouveaux tarifs la réserve de les soumettre à un nouvel examen à l'expiration de la première année et d'exiger des modifications, là où les expériences faites jusqu'alors en démontreraient la nécessité pour le trafic. Dans cet examen, toutes les réclamations qui ont été faites contre le tarif de réforme seront discutées et prises en considération pour autant qu'elles paraissent justifiées. On a déjà fait un pas dans ce sens par l'établissement d'un tarif d'exception pour le foin, la paille et la tourbe en chargements complets de 5000 kg. En outre, il a été introduit des taxes réduites pour les marchandises des tarifs spéciaux II et III en chargements de moins de 10,000 kg., mais d'au moins 5000 kg. par wagon et les marchandises qui ont besoin d'être couvertes ont été dégrevées du prix de louage des bâches. Ensuite du transfert des marchandises encombrantes de la classe d'expéditions partielles I dans la classe II, la surtaxe grevant originellement lesdites marchandises se trouve réduite du 50 au 20 %.

Il n'est pas besoin d'ajouter que lors de la révision ci-dessus mentionnée, les réductions de taxes viendront à l'ordre du jour et que le conseil fédéral examinera et liquidera les questions de cette nature soulevées par la motion. Par contre, le conseil fédéral doit répéter que les dispositions concessionnelles sur lesquelles s'appuie la motion, ne forment pas la seule base du système de tarifs, mais que la loi fédérale sur les chemins de fer doit être prise en considération au même degré et offre la possibilité de se rapprocher du but visé, l'uniformité des taxes, en modifiant les tarifs des concessions. Poursuivre ce but et, d'autre part, maintenir absolument intactes toutes les dispositions concessionnelles, sont deux choses qui s'excluent réciproquement. Enfin, nous devons faire observer une fois de plus qu'on ne peut juger encore des avantages et des inconvénients du nouveau système de tarifs, avant que celui-ci ait

été appliqué au moins pendant une année et que ses effets aussi bien vis-à-vis du public que des compagnies aient été constatés. L'assemblée fédérale se trouve à cet égard dans la même situation que le conseil fédéral et c'est pourquoi nous sommes d'avis qu'on ne devrait pas prendre une décision quant au fonds dans la session actuelle. Même si l'assemblée fédérale partageait l'opinion que les droits d'expédition ne sont pas compatibles avec les taxes concessionnelles sans nécessiter une modification des diverses concessions, l'importance de la question exigerait qu'elle soit renvoyée au conseil fédéral en vue d'un arrêté dans ce sens et que les modifications à apporter aux diverses concessions soient soumises préalablement à son examen avant que l'assemblée fédérale s'en occupe, attendu que les droits d'expédition perçus par la Suisse Occidentale et la section Berne-Bienne-Neuveville des chemins de fer du Jura Bernois sont en connexion nonseulement avec les tarifs généraux de ces lignes mais encore avec l'unification des tarifs poursuivie depuis des années.

Agréé, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 23 novembre 1883.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

L. RUCHONNET.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Annexe 1.

LISTE

des

**principales marchandises des classes d'expéditions partielles
I et III, petite vitesse, qui paient la taxe des
chargements en wagons complets.**

1. Petite vitesse, expéditions partielles. Classe I.

Cotonnades, écruës et teintes. Cacao. Œufs. Figues. Epices. Peaux, tannées et corroyées. Café. Sucre candi. Chandelles et bougies. Cuirs. Ouvrages en cuir. Colle forte. Lait, condensé. Naphte. Papier. Pétrole. Poils. Graisse fondue. Soufre, raffiné. Fleur de soufre et tranches de soufre. Savons. Huiles comestibles en fûts. Epicerics, non spécifiées. Stéarine. Fruits du midi, frais et secs. Cire, brute. Vin en caisses et paniers. Laine et laineries. Sucre, raffiné (sucre en pains).

2. Petite vitesse, expéditions partielles. Classe III.

* Alun. * Amidon. * Coton, brut. * Noir animal. * Carbonate de magnésie. * Sulfate de magnésie et sel de Glauber. * Muricalcite. Blanc de céruse. Sel de Saturne. Eau de vie en fûts. Cachou. * Chlorure de chaux. * Chicorée, fabriquée. * Dextrine. * Vitriol de fer. * Terres à couleur, excepté bolus et vert de montagne, en fûts ou en caisses. Vinaigre et esprit de vinaigre en fûts. * Bois de teinture, moulus et râpés. Café de figues. Peaux et cuirs, bruts. * Verres à vitres. Graisse fondue et corps gras. Dégras de peau. Poissons, salés, fumés et séchés. Huile de baleine en fûts. Viande, fraîche, salée ou fumée. Fils de coton, écruës. * Tannins, tels que : dividivi, myrobolans, bois de Quebracho, écorces de mimosa, écorces de manglier. * Verres en tables, non polis. * Chanvre. * Verrerie creuse, commune. * Carton-bois. Ouvrages ordinaires en bois. * Jute. Surrogats du café. * Charbon animal. * Noir d'os. * Garance et

alizari. * Laine artificielle. * Magnésie, brute. * Magnésite. * Pièces de machines, ordinaires, en fer. * Mélasse, sirop de betteraves non purifié. * Eaux minérales. Cidre en fûts. Huiles, grasses, non comestibles et minérales, le pétrole excepté. * Orseille. Extrait d'orseille. * Papier d'emballage, ordinaire. Toile d'emballage. Pâte à papier et pâte à carton, sèche. * Perlasse. * Potasse. * Sirop de betteraves purifié. Salpêtre. Graisse de voiture. * Emeri. Saindoux. * Soude. Lard. Alcool en fûts. * Amidon, sec et humide. * Sucre de fécule. * Poterie, ordinaire. * Carton-paille. Tabac, brut. * Glucose. * Tripoli. Vin et esprit de vin en fûts. Tartre, brut. Blanc de zinc et gris de zinc. Sucre pilé.

Observation. Les articles non marqués d'un astérisque (*) rentrent comme expéditions partielles dans la classe I, comme chargements en wagons complets dans les classes A¹ et B; ceux marqués de l'astérisque, dans la classe 2 en expéditions partielles, dans la classe A² par wagons complets, soit dans les tarifs spéciaux I et II.

Comment s'établirait la situation si on n'avait pas accordé une surtaxe au Central et si on avait maintenu le calcul des taxes par lieues, soit par kilomètres de tarif :

Kilomètres		dès et à	Grande vitesse.	Colis isolés.		Classes générales de wagons complets.		Tarifs spéciaux.			
effectif.	de tarif.			I	II	A ¹	B	A ²	I	II	III
		Aarau-Reiden	26,452 m. = 27 km. = 6 lieues = 29 kilomètres de tarif.								
		» -Lucerne	67,595 » = 68 » = 14 ¹ / ₂ » = 70 »								
		» -Herzogenbuchsee	40,898 » = 41 » = 9 » = 43 »								
		» -Berne	80,373 » = 81 » = 17 » = 82 »								
		» -Vieux-Soleure	48,880 » = 49 » = 10 ¹ / ₂ » = 50 »								
		» -Bienne	72,853 » = 73 » = 15 ¹ / ₂ » = 74 »								
Par tonne et par km.											
		Taxes égales	33.32	16.62	13.05	13.05	12.05	10.—	9.05	8.—	5.—
		4% de surtaxe	1.34	— .67	—	—	—	—	—	—	—
		Taxes plus élevées	34.66	17.33	—	—	—	—	—	—	—
		En chiffres ronds	35.—	17.05	13.05	13.05	12.05	10.—	9.05	8.—	5.—
		<i>Aarau-Reiden:</i>									
—	29	Sans surtaxe	9.67	4.83	3.92	3.92	3.63	2.90	2.76	2.32	1.45
27.	—	Avec surtaxe	9.45	4.73	3.65	3.65	3.38	2.70	2.57	2.16	1.35
		Différence : en moins	— .22	— .10	— .27	— .27	— .25	— .20	— .19	— .16	— .10
		Pour cent : en moins	2	2	7	7	7	7	7	7	7

Kilomètres		dès et à	Grande vitesse.	Colis isolés.		Classes générales de wagons complets.		Tarifs spéciaux.				
effectif.	de tarif.			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
<i>Aarau-Lucerne :</i>												
—	70	Sans surtaxe	23.32	11.66	9.45	9.45	8.75	7.—	6.65	5.60	3.50	
68	—	Avec surtaxe	23.80	11.90	9.18	9.18	8.50	6.80	6.46	5.44	3.40	
		Différence : en plus	— .48	— .24	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	— .27	— .27	— .25	— .20	— .19	— .16	— .10	
		Pour cent : en plus	2	2	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	3	3	3	3	3	3	3	
<i>Aarau-Herzogenbuchsee :</i>												
—	48	Sans surtaxe	14.32	7.16	5.81	5.81	5.38	4.30	4.09	3.44	2.15	
41	—	Avec surtaxe	14.35	7.18	5.54	5.54	6.13	4.10	3.90	3.28	2.05	
		Différence : en plus	— .03	— .02	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	— .27	— .27	— .25	— .20	— .19	— .16	— .10	
		Pour cent : en plus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	
<i>Aarau-Berne :</i>												
—	82	Sans surtaxe	27.32	13.66	11.07	11.07	10.25	8.20	7.79	6.56	4.10	
81	—	Avec surtaxe	28.35	14.18	10.94	10.94	10.13	8.10	7.70	6.48	4.05	
		Différence : en plus	1.03	— .52	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	— .13	— .13	— .12	— .10	— .09	— .08	— .05	
		Pour cent : en plus	4	4	—	—	—	—	—	—	—	
		» en moins	—	—	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	

Rapport du conseil fédéral au conseil des états, concernant la motion Zschokke et cosignataires sur les tarifs de réforme. (Du 23 novembre 1883.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	60
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1883
Date	
Data	
Seite	506-522
Page	
Pagina	
Ref. No	10 067 088

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.