

MESSAGE

du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la révision des droits de transit.

(Du 19 Décembre 1859.)

Tit.,

En exécution d'une décision du haut Conseil des Etats, du 12 Janvier dernier, nous eûmes l'honneur de vous présenter dans la dernière session d'été un rapport sur l'opportunité et la possibilité d'une modération ultérieure des droits de transit. Adhérant à notre proposition vous résolûtes alors de faire abstraction d'une pareille réduction. Depuis lors, les circonstances ont changé, à tel point que nous nous sommes trouvés engagés à reprendre en mains cette question et à la soumettre à un nouvel examen. Nous avons eu lieu de nous convaincre par là que le moment était venu de tenir compte des besoins et des intérêts du commerce suisse qui ont toujours fait et feront l'objet de notre sollicitude, en soumettant à une révision complète les dispositions du tarif des péages pour le transit.

Lorsqu'en Juin 1859 nous traitâmes cette question pour la première fois, on pouvait prévoir déjà que dans un avenir peu éloigné la nécessité d'une réduction ultérieure des droits de transit se ferait sentir. Toutefois il nous manquait encore un point de départ déterminé et une base fixe pour motiver et justifier une pareille mesure, notamment en vue d'une révision définitive et complète; car, selon nous, une révision partielle serait à divers égards inopportune et plutôt nuisible. Il n'aurait par là été satisfait qu'à certaines exigences, tandis que d'autres, tout aussi justes, auraient été écartées, sans parler des perturbations et inconvénients résultant de modifications fréquentes et partielles en matière de législation.

Mais durant la courte période qui vient de s'écouler, des événements se sont passés qui ont amené de grands changements. La Lombardie est venue en la possession de la Sardaigne; par là sont tombés les obstacles qui empêchaient le transit pour ce pays, du Vorarlberg et des Etats de l'Union douanière allemande du Sud par le Canton des Grisons et le forçaient d'emprunter en partie les passages alpestres autrichiens. La ligne suisse nord-est s'étant reliée à la ligne badoise près de Waldshut, il en est résulté une communication non interrompue dès le lac de Constance par le territoire suisse avec le bas Rhin, les ports de la mer du Nord et tout le centre et le Nord de l'Allemagne; la ligne du Centre est sur le point de se raccorder avec l'Est français, et les vides qui restent encore dans le réseau suisse ne tarderont pas à être comblés. Ce sont là des faits de nature à agir sérieusement sur le transit de la Suisse; ils apportent dans l'espace de quelques mois à la circulation des changements qui précédemment auraient été le fruit de plusieurs années d'efforts. Par là s'explique la circonstance que si naguères nous n'avons pu recommander la suppression des dernières barrières qui pouvaient gêner encore le transit par la Suisse, nous n'hésitons plus aujourd'hui à proposer à l'Assemblée de soumettre les droits de transit à une révision totale et de les réduire à un simple émolument de contrôle.

Nous passerons maintenant à l'examen des motifs particuliers qui nous ont amenés à cette résolution, et nous motiverons le projet de loi ci-joint dans divers paragraphes.

Il existe entre les contrées de la Bavière et du Vorarlberg limitant au lac de Constance un commerce considérable de produits de scieries (planches, lattes) avec le bas Rhin, commerce qui a ses entrepôts à Bregenz et à Lindau; la quantité de ces articles est évaluée à 300,000 quintaux par an. Le transport s'en effectuait précédemment par le Rhin; depuis quelque temps il a lieu par Friedrichshafen sur la ligne ferrée wurtembergeoise qui transporte directement jusqu'à Mannheim, ou seulement aussi jusqu'à Heilbronn, où les marchandises sont embarquées sur le Neckar lorsque les eaux sont favorables. L'été dernier ce mouvement était pour ainsi dire encore en dehors des voies de transport suisses. Les voies par eau, aussi bien que les lignes ferrées, présentaient des interruptions qui nécessitaient des transbordements et des transports par terre coûteux. Les frais de la ligne suisse-badoise étaient trop élevés, à tel point que la ligne wurtembergeoise pouvait considérer ce commerce de planches comme son monopole. Depuis l'ouverture de la circulation des marchandises qui a eu lieu cet automne sur la section Thurgy-Waldshut, cet état de choses a totalement changé. Le trajet par la Suisse est entré en concurrence avec le parcours sur territoire exclusivement allemand, ce qui a été le signal d'une réduction des tarifs de part

et d'autre, dans le but de s'assurer le transport des 300,000 quintaux de produits de scieries. La voiture a été par là tellement réduite qu'aujourd'hui le droit de transit suisse de 3% de la valeur, atteint près de 9 cent. par quintal, presque 30% de toute la voiture sur le rayon suisse. C'est un état de choses qui demande un prompt remède, vu que la Direction allemande se trouve encore dans des conditions d'autant plus favorables que l'Union douanière allemande ne perçoit aucun droit de transit sur les produits de scierie.

Il est à espérer d'ailleurs que par suite d'une réduction ultérieure des droits de transit, d'autres articles importants seront attirés plus tard dans le domaine des lignes de transit suisses. Si nos chemins de fer transportent à des distances considérables des charbons de pierre, du coke, de la tourbe et autres matières brutes et même des pierres de taille, on peut conséquemment admettre que ces matières se prêtent aussi au transit sur de grands parcours, tandis que jusqu'à ce jour ce transit était restreint à de petits rayons de communication sur la frontière.

Une fois la nécessité démontrée, de déduire une partie des droits de transit encore existant, ainsi que nous croyons l'avoir fait à l'endroit des produits de scieries, il ne sera pas difficile de trouver les motifs qui militent pour l'extension d'une pareille réduction à toute la section de la loi concernant les droits de transit. Une mesure partielle ne profiterait, comme nous l'avons dit, qu'à certaines contrées, à quelques articles et entreprises de transports; or, cela est contraire aux principes d'une administration républicaine, tels qu'ils sont consacrés dans notre constitution fédérale, sans parler des inconvénients résultant d'une révision partielle et fréquente. On ne saurait d'ailleurs disconvenir que les chiffres du tarif pour le transit à *raison de la valeur* sont réellement élevés. Les circonstances qui à l'origine de la loi en faisaient un besoin ont sensiblement changé dans les derniers temps. Sous l'empire des chemins de fer on ne peut plus lors de la fixation de pareils droits, mettre en ligne de compte comme jadis, la détérioration de routes et ponts, ainsi que des rives. L'élévation des droits de transit sur le bois a d'ailleurs perdu sensiblement de son importance pour le fisc, depuis que dans le but de lever les difficultés qui s'opposaient à l'exécution de la convention avec Baden pour la navigation sur le Rhin, la taxation du bois badois en transit a été considérablement réduite. Lors de l'achèvement de la ligne badoise jusqu'à Schaffhouse, soit Constance, les droits de transit sur le Rhin cesseront entièrement.

A une époque, telle que la nôtre, de développements matériels, rapides et sur une grande échelle, la circulation ne souffre plus d'entraves fiscales, gênantes et formalistes, elle affecte constamment la direction qui lui offre la plus grande mesure de liberté. Reconnais-

sant ce fait, vous avez décrété la réduction à un léger émolument de contrôle du droit de transit sur les marchandises qui acquittent par quintal. Bien que le résultat à nous connu des premiers 9 mois qui se sont écoulés depuis (Février à Octobre 1859) accuse une augmentation assez sensible de 25,000 quintaux, comparativement aux mois correspondants des deux années précédentes, on ne saurait néanmoins de cette augmentation excédant 7 0/0, inférer que ce soit un effet immédiat de la réduction des droits de transit, attendu que le laps de 9 mois est trop court pour en juger et qu'il ne s'agit point d'une année normale; en tout cas cette réduction a contribué à cet heureux résultat et doit être un motif de plus de poursuivre cette voie.

Il a transité en marchandises payant par quintal:

En 1855	409,152 quintaux	
" 1856	473,107	"
" 1857	454,400	"
" 1858	459,414	"
" 1859 environ	491,479	" en y ajoutant 72,600 quintaux pour les deux mois qui ne sont pas encore connus.

Nous venons maintenant à parler du projet de loi lui même. Vous y verrez que l'on a maintenu le système de classification existant (par pièce, d'après la valeur et le poids) et qu'il n'a été apporté des réductions que dans les sousrubriques et les tarifs de péage. Divers motifs nous ont engagés à adopter ce mode de procéder, et il ne sera pas hors de propos de les discuter ici en peu de mots.

Il est à remarquer avant tout, que le tarif des péages pour l'importation et l'exportation renferme la même classification; une modification pour le transit seulement, si on l'examine de plus près, ne paraît ni nécessaire ni opportune; au contraire il serait à craindre qu'un pareil changement ne fût pour les contribuables et l'administration des péages une source d'embarras sur lequel nous reviendrons. Un autre motif sérieux de maintenir la classification actuelle git dans la circonstance que si on la changeait, par exemple, en remplaçant la taxation à raison de la valeur par la perception à raison du poids et le collier par le quintal, il n'y aurait plus de point de départ pour établir des rapprochements avec les années précédentes. L'examen des diverses rubriques nous fournira l'occasion de faire ressortir plus clairement encore ce qu'il y aurait de peu rationnel à modifier la classification.

Par pièce.

Les tableaux ci-joints font voir que relativement parlant, il transite très peu de bétail sur de grandes distances. Par des considérations

suffisamment discutées, il est dans l'intérêt de la circulation de donner à ce transit toutes les facilités possibles. Une fois que l'on est d'accord sur le principe de réduire les droits de transit à un émolument de contrôle, il doit aussi être procédé de telle sorte que comme pour les marchandises qui acquittent par quintal, on fasse abstraction de la distinction entre des longues et courtes distances. Le droit actuel pour chevaux, mulets transitant sur de longs parcours, de 3 fr. par tête, n'est en raison de la valeur, pas élevé ou influent sur le transit, mais il excède en tout cas de beaucoup le montant d'un droit de contrôle, et nous n'avons pas hésité à fondre l'ancienne rubrique pour les chevaux avec celle du gros bétail, en adoptant une taxe de 10 centimes par pièce pour tout le gros bétail, chiffre qui assurément ne fournira matière à aucune réclamation. Quant au menu bétail, il doit être pris particulièrement en considération; il transite fréquemment en grands troupeaux, circonstance qui justifie suffisamment une taxe aussi basse que possible. Le droit de 2 centimes par répond à cette condition. Quant au bétail d'alpage qui comprend de pièces beaucoup la plus grande partie du bétail de transit en Suisse, nous nous proposons, en vertu de la compétence qui nous est dévolue par l'art 3 de la loi sur les péages, de l'imposer de la moitié seulement des droits proposés, ce qui aura pour effet de procurer un notable allègement aussi pour cette classe.

A raison de la valeur.

Le maintien du droit sur le bois et le charbon à raison de la valeur se justifie en partie déjà par les motifs généraux ci-dessus exposés; il existe cependant encore des considérations particulières qui engagent à ne s'en pas départir. La taxation à raison du poids présente les mêmes difficultés que celle basée sur la valeur. A peu d'exceptions près les bureaux de péage ne possèdent pas d'appareils propres au pesage de voitures entières de bois; la chose serait bien moins praticable encore pour les chargements de bateaux; on devrait alors, comme c'est le cas pour la taxation d'après la valeur, procéder à un mesurage du contenu en cubes pour obtenir le poids d'après des règles à établir. La taxation à raison du poids ne procurerait ainsi aucune simplification dans la manipulation, en sorte qu'il vaut mieux s'en tenir à ce à quoi le public et les employés sont habitués depuis des années, et cela à plus forte raison que, ainsi que nous l'avons fait observer, le tarif prescrit la perception des droits de sortie sur le bois pareillement d'après la valeur.

D'un autre côté il est désirable et facile d'exécution de réunir en une seule les deux rubriques 3 % et 5 % pour le bois scié et le bois brut. La taxe plus élevée était calculée en vue du bois de flottage étranger; or, ainsi que nous l'avons dit plus haut, les conditions de ce transit ont subi les dernières années de grands chan-

gements qui en amèneront d'autres encore, à tel point qu'il n'existe pas de motifs suffisants pour maintenir plusieurs taxes.

Par l'adoption d'une taxe unique de 1 % de la valeur pour tout le bois et le charbon transit, il sera satisfait dans une large mesure aux besoins de la circulation et le chiffre de la nouvelle taxe n'exécuterait plus celui d'un simple droit de contrôle.

A raison du poids.

Ici aussi, on a maintenu dans le nouveau projet de tarif pour le transit les distinctions par *colier* et par *quintal*. Les motifs en ont été discutés dans notre message du 24 Juin a. c. *; nous croyons cependant devoir les reproduire ici. La rubrique des colliers transitant comprend en majeure partie des objets non emballés, qui sont transportés à découvert, par exemple, bois transitant sur des rayons de moins de 2 lieues, pierres de construction, houille, tourbe, diverses espèces de terre, chaux, gypse, tuiles, briques, foin, paille, fruit vert, et une foule d'autres articles circulant à la frontière.

Si l'on voulait prescrire pour ces objets la taxation par quintal, il est hors de doute que l'on verrait surgir toute sorte de difficultés et d'embarras tant pour les contribuables que pour les percepteurs. D'un côté, l'on ne possède pas, avons nous dit, les appareils pour le pesage de chargements entiers, qui devraient pourtant être évalués d'une manière ou d'une autre, à quel effet la norme unique des colliers se prête assurément mieux que le quintal; d'autre part la déclaration du poids serait rendue fort difficile, attendu que le conducteur, la plupart du temps ne connaît pas le chiffre des quintaux de son chargement, tandis que le chiffre de l'atelage, dès qu'il n'est pas considérablement surchargé, sert de base facile à établir pour la déclaration du poids. La perception du droit de transit sur ces articles, par colier facilite dès-lors aussi l'expédition au bureau, tandis que la perception par quintal entraînerait mainte difficulté et ferait naître une foule de contestations. Pour les transports de ces articles par les chemins de fer, où la constatation du poids, d'un chargement par quintal ne rencontre pas les mêmes difficultés, la réduction en colier est alors chose facile. Nous voyons par contre une grande simplification quant à la perception dans l'établissement d'une rubrique unique pour les colliers, comparativement à la division précédente en quatre rubriques, d'après la classification du tarif pour l'importation. Une fois que l'on est d'accord en principe sur la révision totale des droits de transit, il n'existe aucun motif ni pour le fisc ni pour l'administration, de maintenir ces subdivisions, ainsi qu'on peut s'en convaincre par les tableaux ci-annexés.

* Voir Feuille fédérale de 1859, vol. II, page 127.

La taxe unique proposée de 10 centimes, par collier, procure, à l'exception du bois transitant sur des wagons de moins de 2 lieues, de notables allègements, pour tous les autres articles. Le maintien de la taxe actuelle pour ce bois est à désirer, ne fût-ce déjà qu'en raison de la taxe unique, surtout puisque cette circulation n'aura pas à en souffrir.

La taxe pour tous les articles de transit non dénommés a été admise dans le nouveau projet de loi à teneur de l'arrêté fédéral du 12 Janvier 1859*, afin de comprendre ainsi dans un seul décret toutes les dispositions législatives concernant le transit.

Il nous reste encore à examiner brièvement le côté financier des modifications proposées, en tenant compte du bétail d'alpage.

Moyenne des produits annuels des droits de transit (non comprises les marchandises acquittant par quintal).

Menu bétail	fr. 1,010
Gros bétail et chevaux	" 4,118
Bois scié à 3 %	" 11,029
Bois brut à 5 %	" 12,781
Colliers	" 1,450
Moyenne du produit annuel	fr. 30,388.

Menu bétail 13,600 pièces	à 2 cent.	fr. 272
Bétail d'alpage 32,190 pièces	" 1 "	" 382
Gros bétail et chevaux 13,675	" 10 "	" 1,367
Gros bétail d'alpage 5,808	" 5 "	" 297
Bois, moyenne de la valeur annuelle 806,436 à 1 %	" "	" 8,064
Colliers, moyenne par an 8,370	" 10 "	" 837
		<u>fr. 11,212.</u>

Produits moyens annuels antérieurs	fr. 30,388
" " approximatifs futurs	" 11,212

Déficit annuel fr. 19,176

Ce déficit se répartit entre les diverses rubriques comme suit :

Bétail	fr. 2,817
Bois	" 15,746
Colliers	" 613
	<u>fr. 19,176</u>

La réduction des droits de transit sur les marchandises payant par quintal, décrétée par arrêté du 12 Janvier 1859, occasionnerait un déficit sur les recottes des péages d'environ fr. 30,000 plus le déficit résultant de la nouvelle réduction fr. 19,200

Somme du déficit annuel fr. 49,200

* Voir Recueil officiel, tome VI, page 110.

Pour un petit pays, comme le nôtre, cette somme ne laisse pas d'être assez élevée; mais si l'on considère les résultats toujours plus favorables du produit des péages en général, on peut dire en toute confiance qu'il n'est pas à craindre que le déficit en question dont les $\frac{3}{5}$ proviennent d'un arrêté fédéral en vigueur depuis bientôt une année, réagisse d'une manière fâcheuse sur la situation financière de la Confédération. Il ne faut pas oublier non plus que par suite de l'accroissement incessant du transit, le déficit diminuera peu à peu, bien que lentement, vu le taux minime des droits proposés.

Quant à ce qui concerne la rédaction du projet de loi, nous devons faire observer qu'il était nécessaire de citer les articles rentrant dans la section des colliers. Au tarif actuel il est dit à Classe C I, 2, 3 et 4 „d'après la classification du tarif pour l'importation, rubrique C I, 1, 2, 3.“ Comme toutefois, il se trouve dans ces rubriques citées, des articles qui, comme p. ex. le bois forment une section à part du tarif pour le transit, et que d'ailleurs les sous-rubriques doivent être supprimées dans le nouveau projet, il convient d'énumérer les articles pour éviter les erreurs et malentendus. Nous l'avons fait par ordre alphabétique.

En conséquence de ce qui précède, nous proposons l'adoption de l'arrêté fédéral suivant;

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu la proposition du Conseil fédéral du 19 Décembre 1859,

arrête :

1) La section III du tarif des péages du 27 Août 1851 „Tarif pour le transit“ est modifiée comme suit:
Il sera payé sans égard à la distance

A. Par pièce.

1. Deux centimes pour
Veaux;
Moutons et agnaux;
Porcs au-dessous de 80 livres et cochons de lait;
Chèvres et chevreaux;
2. Dix centimes pour
Anes;
Poulains;
Mulets;
Chevaux;
Gros bétail;
Porcs au-dessus de quatre-vingts livres.

B. A raison de la valeur.*Un pour cent.*

Bois à l'état brut, bois à radeau ordinaire, bois de charonnage grossièrement ébauché, bois de douve;
Bois scié ou coupé;
Charbon de bois.

(Le bois transporté par terre sur des distances de moins de deux lieues paiera exceptionnellement dix centimes par collier).

C. A raison du poids (sans égard à la distance).**I. Par collier.***Dix centimes :*

Déchets d'animaux et de végétaux, tels que : Sang, sabots, tendons, os, oreillons de peau, sciure, son, tourteaux et farine de tourteaux, marc de raisins sec, drache sèche, lie sèche ou en pâte;
Pierres à bâtir, communes, brutes et taillées;
Arbres jeunes et arbustes, pour les vergers et les forêts, arbres d'utilité en général, vignes;
Ardoises en feuilles;
Balais de broutille;
Bois transporté par terre sur des distances de moins de deux lieues;
Chaux et gypse cuits, moulées;
Coke, tourbe, lignite, houille;
Ecorce à tan et mottes à brûler;
Effets et meubles de ménage ayant servi;
Foin et fourrage vert;
Fruit, légumes et jardinages frais;
Minerais de toute espèce, bruts;
Objets d'exhibition, tels que panoramas, ménageries, décors de théâtre, figures de cir, etc. ;
Paille, paille hâchée et balle;
Pommes de terre;
Statues et monuments;
Terre glaise, argile, terre réfractaire, terre à foulon et kaolin, le tout brut, suintre, scories;
Tuiles et briques;
Tonneaux à sel et à gypse, baquets ayant servi;
Volaille vivante, poissons frais.

II. Par quintal suisse.*Cinq centimes.*

Tous les objets transitant non dénommés.

- 2) Par l'exécution de ce tarif modifié pour le transit sont abrogées :
- Les dispositions concernant le transit, du tarif du 27 Août 1851 ;
 - Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

En soumettant ce projet à la décision de la haute Assemblée fédérale, nous avons l'honneur de lui renouveler l'assurance de notre parfaite considération.

Berne, le 19 Décembre 1859.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
 Le Président de la Confédération:
 STÄMPFLI.
 Le Chancelier de la Confédération:
 SCHISSL.

Tableau A.

B É T A I L

ayant transité sur courtes et longues distances.

Courtes distances, c'est-à-dire distance inférieure à 8 lieues.

Les chiffres suivants comprennent le bétail d'estivage étranger.

I. Menu bétail, c'est-à-dire veaux, brebis, agneaux, petits porcs et chèvres.

	Têtes.	Moyenne.	Moyenne totale.
en 1855	50,260		
" 1856	50,226		
" 1857	47,997		
" 1858	57,220		
	<u>205,703</u>	51,426	
2. Gros bétail, c'est-à-dire ânes, poulains, bétail à cornes, gros porcs, mulets et chevaux.			
en 1855	17,836		
" 1856	18,960		
" 1857	19,740		
" 1858	22,004		
	<u>78,540</u>	19,635	
			71,061
		Par an sur courtes distances	

Longue distance, c'est-à-dire distances de 8 lieues et plus.

1. Menu bétail, c'est-à-dire veaux, brébis, agneaux, petits porcs et chèvres.

	Têtes.	Moyenne.	Moyenne totale.
en 1855	13		
" 1856	13		
" 1857	94		
" 1858	464		
	<u>584</u>	146	

2. Gros-bétail, c'est-à-dire ânes, poulains, bétail à cornes, gros porcs, mulets et chevaux.

en 1855	498		
" 1856	607		
" 1857	695		
" 1858	563		
	<u>2,363</u>	591	

Par an sur longues distances 737

Différence en faveur des courtes distances 70,324

Tableau B.

C A L C U L

du

résultat financier de la réduction de droit de transit proposée.

A. Par tête.

1. Bétail d'estivage (la moitié du droit actuel).

1. Veaux, agneaux, moutons et chèvres; taxés actuellement à 1 1/2 cent. réduits à 1 cent. par tête. Pour les années 1854—1858 la moyenne annuelle a été de 38,193 têtes sur lesquelles on a perçu

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
	583.	76		
1 cent. sur la même quantité produit.	381.	93		
Déficit			201.	83
			Transport	201. 83

	fr.	ct.	fr.	ct.
			201.	83
			Report	
2. Anes, poulains, bétail à corne et pores payant jusqu'ici 7 1/2 cent., réduits à 5 cent.				
Moyenne pour les années sus-désignées, têtes	5,745			
Droit perçu		478.	07	
3. Chevaux et mulets, jusqu'ici à 15 cent., réduits à 5 cent.				
Moyenne comme ci-dessus	63			
Droit perçu		9.	72	
Gros bétail en tout têtes 5,808 à		487.	79	
La même quantité à 5 cent.		290.	40	
		Déficit		197. 39

II. Menu bétail en transit effectif.

Brebis, agneaux, chèvres, et cochons maigres ;
jusqu'à présent :

1. sur courtes distances moyenne annuelle têtes 13,450		403.	50	
Droit perçu à 3 cent.				
2. sur longues distances moyenne annuelle " 151				
Droit perçu à raison de 15 cent.		22.	65	
Menu bétail sur longues et courtes distances têtes 13,601		426.	15	
Même quantité à 2 cent.		272.	02	
		Déficit		154. 13

III. Gros bétail en transit effectif.

Anes, poulains, bétail à corne, porcs gras, chevaux, mulets ;

jusqu'ici pour courtes distances :

pour les ânes, poulains, le bétail à corne et les porcs, 15 cent. par tête

moyenne annuelle 12,204 têtes ; droit perçu à raison de 15 cent.	1,830.	70		
Transport	1,830.	70	553.	35

	fr.	ct.	fr.	ct.
Report	1,830.	70	553.	35
pour les chevaux et mulets 30 cent. par têtes.				
moyenne annuelle 854 têtes, droit perçu à raison de 30 cent.	256.	20		
jusqu'ici pour <i>longues distances</i> :				
pour les ânes, les poulains, le bétail à corne et les porcs à 75 cent. par tête, moyenne annuelle 138 têtes, droit perçu	103.	50		
pour chevaux et mulets à 3 fr. par tête, moyenne annuelle 479, droit perçu	1,437.	—		
Total du gros bétail pour courtes et longues distances, 13,675 têtes	3,627.	40		
même quantité à raison de 10 cent par tête	1,367.	50		
Déficit			2,259.	90
Déficit total sur le bétail			2,813.	25

B. à raison de la valeur.

Le bois et les charbons de bois ont payé jusqu'ici :

- 1) Le bois scié ou coupé
le bois de charonnage grossièrement ébauché
les charbons de bois } à 3 0/0

La moyenne annuelle a été pour les années 1854—1858
fr. 388,360. 66 par an.

Mais à cause du traité avec Baden
le droit perçu n'a été que de . 11,028. 95

- 2) le bois à état brut ou grossièrement équarri et le bois à radeau ordinaire paient 5 0/0 de la valeur.

Ainsi que la chose est indiquée ci-dessus la moyenne annuelle représente une valeur de fr. 418,074 91 cent., et le droit perçu ne s'est élevé qu'à

12,781. 30

En tout l'on a perçu sur une valeur de fr. 806,435. 57 23,810. 25
sur la même valeur le droit futur de 1 0/0 8,064. 35

Déficit sur le bois et les charbons de bois 15,745. 90

C. a raison du poids.

- I. Par collier c'est-à-dire pour chaque bête de trait attelée, ou pour chaque quantité de 15 quintaux lorsque la marchandise est transportée par bateau ou voie ferrée;

jusqu'ici on a perçu les droits de transit ci-après :

	Moyennes de 1854—1858. Colliers. cent.	
1) pour le bois parcourant une distance de 2 lieues :	1,941 à 10	194. 10
2) pour les pierres à bâtir, les houilles, le foin, etc.	5,887 à 15	883. 05
3) pour les tuiles, la chaux, le gypse, etc.	521 à 60.	312. 60
4) pour les objets destinés aux exhibitions publiques20 à fr. 3	60. —
Moyenne annuelle pour colliers	8,369	1,449. 75
le même nombre de colliers à 10		836. 90
Déficit sur les colliers		612. 85

II. par quintal.

Le droit unique de 5 cent. est maintenu.

Résumé des déficits :

sur le bétail.	fr. 2,813. 25
„ le bois et les charbons de bois	„ 15,745. 90
„ les colliers	„ 612. 85
	<hr/>
	fr. 19,172. —



RÉSUMÉ

de l'Importation, de l'Exportation et du Transit en Suisse, dans le mois de Décembre 1858 et dans le mois de Décembre 1859.

Importation.

La totalité de l'Importation de ces mois a été de :

		Décembre 1858.	Décembre 1859.
		Pièces.	Pièces.
1858: 18,108	pièces de } bétail } dont {	11,148.	10,290
1859: 19,275			
		menu bétail .	
		gros bétail .	
	Valeur de meules, instruments de labourage, chars, etc. fr.		
1858: 29,098	colliers dont principalement :	47,813. 13,177	
1859: 23,819		Colliers.	Colliers.
	Bois à brûler, bois de construction et de charonnage	8,583.	5,741
	Chaux et gypse, cuits ou moulus	1,332.	959
	Houille, lignite, coke et tourbe	7,111.	8,373
1858: 651,398	quintaux marchandises diverses, dont :	Quintaux. Quintaux.	
1859: 620,811			
Amidon		3,238.	2,533
Beurre et saindoux comestible		2,098.	2,819
Bois de teinture, moulus et non moulus		2,735.	5,188
Café		7,591.	11,329
Café de chicorée		4,638.	4,549
Céréales et légumes secs		227,434.	233,212

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la révision des droits de transit. (Du 19 Décembre 1859.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1860
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.02.1860
Date	
Data	
Seite	141-155
Page	
Pagina	
Ref. No	10 058 150

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.