

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

LÉON SALEFRANQUE

Le mouvement des contrats de transports en France de 1863 à 1896 d'après les produits de l'impôt du timbre

Journal de la société statistique de Paris, tome 39 (1898), p. 119-127

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1898__39__119_0

© Société de statistique de Paris, 1898, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

III.

LE MOUVEMENT DES CONTRATS DE TRANSPORTS EN FRANCE DE 1863 A 1896 D'APRÈS LES PRODUITS DE L'IMPÔT DU TIMBRE (1).

Les *Comptes définitifs des recettes du budget général*, annuellement rendus par le ministre des finances, mentionnent, depuis 1872, l'importance des droits de timbre perçus sur les différents contrats de transports. Antérieurement à cette époque, les indications fournies par les *Comptes* ne se rapportent en effet qu'à quelques catégories seulement de ces contrats, qui y apparaissent successivement depuis 1863.

C'est d'après les données de ces *Comptes* que nous avons dressé le tableau d'ensemble que nous publions en annexe. On en peut, dans la presque totalité des cas, déduire le nombre des contrats taxés et, procédant sur une série d'années, en suivre le mouvement. Ce sont ces résultats que nous allons analyser.

Les contrats de transports se présentent, on le sait, sous des modalités diverses selon qu'ils s'appliquent à des transports terrestres ou à des transports maritimes et, dans chacune de ces deux grandes catégories, selon les conditions dans lesquelles ces transports s'effectuent.

Nous rencontrerons ainsi successivement, pour les transports terrestres, les lettres de voiture ordinaires, les lettres de voiture et les récépissés des compagnies de chemins de fer, les bulletins d'expédition des colis postaux, les bulletins délivrés par les compagnies de tramways ; pour les transports maritimes, les chartes-parties et les connaissements.

I. TRANSPORTS TERRESTRES.

Routes, fleuves et canaux. — Lettres de voiture ordinaires. — En droit commercial, la lettre de voiture est toujours facultative. Elle ne constitue pas une preuve nécessaire du contrat intervenu, en vue du transport, entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier, pour en fixer les conditions ; c'est seulement une précaution que les parties peuvent ou non prendre. En droit fiscal, au contraire, elle est obligatoire en ce qui concerne les envois contre remboursement et les envois purs et simples d'argent.

Dans ce cas particulier, la lettre de voiture est assujettie à un droit de timbre fixe de 35 cent. (y compris le droit de décharge de 10 cent.). Le droit de timbre de dimension est applicable dans tous les autres cas, mais les feuilles de la moindre dimension étant généralement suffisantes pour contenir le texte de la convention, le droit réellement appliqué ne dépasse pas le plus souvent 60 cent.

Les *Comptes définitifs des recettes* ne mentionnent pas, antérieurement à 1868, le montant des droits de timbre perçus sur les lettres de voiture ordinaires : ces droits apparaissent pour la première fois dans le compte de cet exercice pour 593 700 fr.

Le maximum de rendement est fourni par 1869 avec 767 686 fr. En 1876, ce rendement tombe à 81 728 fr. et, en 1886, à 63 730 fr. ; on constate ensuite un léger relèvement et 1896 produit 166 327 fr.

(1) Communication faite à la Société de statistique de Paris dans la séance du 22 décembre 1897.

Les résultats par périodes quinquennales, de 1872 à 1896, sont les suivants :

Périodes.	Produits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876. . .	1 035 850	207 170	1872. . .	437 260	1876. . .	81 728
1877-1881. . .	316 004	63 201	1877. . .	79 396	1881. . .	51 275
1882-1886. . .	264 627	52 925	1886. . .	63 730	1882. . .	43 786
1887-1891. . .	447 175	89 435	1890. . .	101 707	1887. . .	78 817
1892-1896. . .	640 565	128 113	1896. . .	166 327	1893. . .	101 495

Ces indications ne permettent pas de se rendre un compte exact non seulement du mouvement des transports qui ont donné lieu à la création de lettres de voiture ordinaires, mais encore de celui de l'impôt lui-même. Elles sont, en effet, incomplètes et insuffisantes à la fois : incomplètes, car elles laissent de côté les droits perçus sur les lettres de voiture ordinaires venant de l'étranger, timbrées au moyen de timbres mobiles utilisés en dehors de leur objet particulier et seulement pour leur quotité, ce qui a pour conséquence de déclasser les droits de l'espèce ; insuffisantes, parce qu'elles ne distinguent pas entre les droits au timbre de dimension et le droit de timbre spécial de 35 cent. applicable aux envois d'argent ou de marchandises contre remboursement.

Chemins de fer. — *Lettres de voiture et récépissés ; Bulletins d'expédition de colis postaux.* — Nous avons vu qu'antérieurement à 1874, la lettre de voiture n'était obligatoire dans aucun cas. Les compagnies de chemins de fer avaient pu par suite, dès le début de leur exploitation, faire accompagner les marchandises transportées par de simples notes d'expédition. Ce mode de procéder donna lieu à des difficultés nombreuses tant avec les expéditeurs de marchandises qu'avec le Trésor. L'administration soutenait l'exigibilité du droit de timbre sur les notes d'expédition : par un arrêt du 28 mars 1860, la Cour de cassation se prononça pour la négative. Les expéditeurs qui demandaient des lettres de voiture, entendaient obliger les compagnies à insérer dans le contrat la clause d'indemnité en cas de défaut de remise des marchandises dans le délai prévu par les cahiers des charges : par un arrêt du 27 janvier 1862, la Cour suprême rejeta leurs prétentions (1).

La nécessité d'assurer la sécurité du titre de transport par chemins de fer et la sauvegarde des droits du Trésor appelaient de nouvelles dispositions législatives. La loi de finances du 13 mai 1863 s'est proposé de satisfaire à ce double intérêt.

L'article 10 de cette loi édicte pour les compagnies de chemins de fer l'obligation de délivrer désormais aux expéditeurs, lorsque ceux-ci ne demandent pas de lettres de voiture, des récépissés dont elle fixe les énonciations. Elle décide qu'un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire.

Les droits de timbre de ces récépissés sont uniformément fixés à 20 cent., soit que ces récépissés s'appliquent à des transports en grande vitesse, soit qu'ils concernent des transports en petite vitesse. Dans l'un et l'autre cas, ces récépissés ne peuvent remplir le rôle de la lettre de voiture que jusqu'aux lieux desservis par les

(1) Voir, sur ce point, notre étude sur le *Régime fiscal des contrats de transports en France*, dans le *Bulletin du Comité des travaux historiques et scientifiques (Section des sciences économiques et sociales)*, année 1897.

voies ferrées, ou par le factage et le camionnage dont les compagnies sont rendues responsables par leur cahier des charges.

Au tarif de 1863, les droits de timbre sur les récépissés de chemins de fer se sont élevés en 1864, première année entière, à 4 millions ; ils étaient, en 1869, dernière année normale d'application du même régime, de 5 millions 8. Ces produits représentent respectivement 20 et 29 millions de récépissés timbrés, soit en 5 années une augmentation de 40 p. 100.

Le tarif de 20 cent. fut porté à 25 cent. par la loi du 23 août 1871 et la loi du 28 février 1872 réunit à ce droit celui de 10 cent. applicable, en vertu de la loi du 23 août 1871, à la décharge donnée par le destinataire. Ce droit global de 35 cent. s'appliquait aussi bien aux transports en grande vitesse qu'à ceux en petite vitesse.

La loi du 30 mars 1872 a modifié profondément ce régime. Elle distingue pour la première fois entre ces deux catégories de transports. Les récépissés concernant les transports en grande vitesse demeurent assujettis au droit de 35 cent., tandis que les « transports effectués autrement qu'en grande vitesse », selon l'expression employée par le législateur, sont soumis à un droit de 70 cent., y compris celui de 10 cent. afférent à la décharge des marchandises donnée par le destinataire (1).

Les dispositions de la loi de 1874 relatives aux recouvrements effectués par les entrepreneurs de transports à titre de remboursement des objets transportés et, en général, pour tous les transports fictifs ou réels de monnaies ou de valeurs, sont applicables en matière de transports par chemins de fer. Les lettres de voiture et les récépissés délivrés par les compagnies de chemins de fer pour des transports de l'espèce supportent seulement le droit de 35 cent. (2).

Les lettres de voiture internationales prévues par la convention de Berne de 1892 ne sont également assujetties en grande vitesse qu'au droit réduit de 35 cent. Ce bénéfice leur a été accordé par la loi du 27 décembre 1892. L'application du droit commun aurait en effet constitué pour les transports internationaux de cette catégorie, la lettre de voiture étant obligatoire en ce qui les concerne d'après la convention précitée, une aggravation sérieuse par rapport aux mêmes transports effectués à l'intérieur (3).

Enfin, la loi du 3 mars 1881 a soumis à un droit uniforme de 10 cent., y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire, les bulletins d'expédition des colis postaux transportés en grande vitesse et d'un poids ne dépassant pas 3 kilogr. Le poids maximum des colis a été porté depuis de 3 à 5 kilogr. par la loi du 12 avril 1892 et de 5 à 10 kilogr. par celle du 17 juillet 1897. Les bulletins de colis postaux transportés dans l'intérieur d'une même ville sont exempts du timbre de 10 cent., mais cette exception ne s'étend pas à la transmission des sommes encaissées à titre de remboursement.

Quant aux bulletins d'expédition délivrés par les compagnies de tramways, éga-

(1) Les récépissés timbrés à 70 cent. peuvent servir de lettres de voiture pour les transports qui, indépendamment des voies ferrées, empruntent les routes, canaux et rivières. La restriction contenue dans la loi de 1863 continue, au contraire, à être applicable aux récépissés de grande vitesse qui ne supportent que le droit réduit.

(2) Voir *suprà*.

(3) Les lettres de voiture internationales timbrées à 35 cent. ne peuvent servir d'instrument de transport en dehors des voies ferrées.

lement taxés à 10 cent. par la loi du 28 avril 1893, nous nous bornerons à les mentionner pour ordre, ces droits ne figurant pas distinctement jusqu'ici dans les *Comptes de finances*.

Nous grouperons par périodes quinquennales les résultats réalisés, en distinguant entre les contrats de transports en grande vitesse (Récépissés et lettres de voiture spéciales, Bulletins d'expédition de colis postaux) et ceux de petite vitesse (Lettres de voiture).

I. Grande vitesse. — Récépissés et lettres de voiture spéciales des chemins de fer (tarif de 35 cent.).

Périodes.	Droits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876 . . .	35 157 583	7 031 516	1876 . . .	7 624 884	1873 . . .	6 302 333
1877-1881 . . .	44 593 979	8 918 795	1880 . . .	10 364 042	1877 . . .	7 883 513
1882-1886 . . .	38 305 636	7 661 127	1886 . . .	8 412 913	1883 . . .	7 269 381
1887-1891 . . .	43 197 299	8 639 459	1891 . . .	9 617 787	1887 . . .	8 108 241
1892-1896 . . .	40 368 907	8 073 781	1896 . . .	8 821 724	1892 . . .	7 497 167

II. Grande vitesse. — Bulletins d'expédition de colis postaux (tarif de 10 cent.).

Périodes.	Droits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1882-1886 . . .	7 758 123	1 151 624	1885 . . .	1 952 398	1892 . . .	1 160 218
1887-1891 . . .	12 342 855	2 468 571	1891 . . .	2 812 646	1887 . . .	2 292 303
1892-1896 . . .	20 255 671	4 051 134	1896 . . .	4 483 295	1892 . . .	3 656 144

III. Grande vitesse. — Tous titres réunis.

Périodes.	Droits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876 . . .	35 157 583	7 031 516	1876 . . .	7 624 884	1873 . . .	6 302 333
1877-1881 . . .	44 593 979	8 918 795	1880 . . .	10 364 042	1877 . . .	7 883 513
1882-1886 . . .	46 063 759	9 212 751	1886 . . .	10 308 028	1883 . . .	8 557 009
1887-1891 . . .	55 540 154	11 108 030	1891 . . .	12 430 433	1887 . . .	10 400 544
1892-1896 . . .	60 624 578	12 124 915	1896 . . .	13 305 019	1892 . . .	11 153 311

IV. Petite vitesse. — Lettres de voiture.

Périodes.	Droits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876 . . .	56 897 860	11 379 572	1876 . . .	12 651 320	1872 . . .	8 972 796
1877-1881 . . .	74 490 606	14 898 121	1881 . . .	18 014 389	1877 . . .	12 951 533
1882-1886 . . .	95 888 122	19 177 624	1884 . . .	19 785 870	1885 . . .	18 693 304
1887-1891 . . .	102 231 866	20 446 373	1891 . . .	22 094 575	1887 . . .	19 214 160
1892-1896 . . .	107 868 724	21 537 744	1895 . . .	22 384 931	1892 . . .	19 324 649

V. Grande et petite vitesse. — Tous titres réunis.

Périodes.	Droits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876. . . .	92 055 443	18 411 088	1876. . . .	20 276 204	1872. . . .	15 678 586
1877-1881. . . .	119 084 585	23 816 917	1881. . . .	26 549 791	1877. . . .	26 549 971
1882-1886. . . .	141 951 881	28 390 376	1886. . . .	29 759 180	1882. . . .	27 427 407
1887-1891. . . .	157 772 020	31 554 404	1891. . . .	34 525 008	1887. . . .	29 614 704
1892-1896. . . .	168 493 302	33 698 660	1896. . . .	35 559 685	1892. . . .	30 477 960

Ces résultats sont intéressants: on ne saurait trop regretter, cependant, que les *Comptes de finances* se bornent à enregistrer, par quotité de tarifs, les droits de timbre perçus sur les contrats de transports, au lieu de distinguer entre les différentes catégories de contrats, selon notamment qu'ils s'appliquent aux envois ou aux retours de fonds prévus par la loi de 1874, qu'ils ont pour objet des transports à l'intérieur ou des transports internationaux, qu'ils portent sur des lettres de voiture ou des récépissés créés, en matière de groupage, par des intermédiaires de transports.

Un meilleur classement des produits fournirait des indications très utiles sur nombre de points, tandis que les chiffres que nous avons pu relever n'ont d'autre intérêt que de mettre en relief la marche continuellement ascendante des produits et, par conséquent, des transports auxquels s'appliquent les instruments taxés.

Ces constatations nous permettront toutefois de calculer le nombre des transports auxquels se rapportent ces différents instruments et d'en comparer les résultats pour chaque branche.

Voici les chiffres absolus, totalisés par périodes quinquennales :

Nombre des contrats de transports par voies ferrées.

Périodes.	Grande vitesse.			Petite vitesse.	Totaux.
	Récépissés et lettres de voiture spéciales.	Bulletins d'expédition de colis postaux.	Ensemble.	Lettres de voiture.	
	35 centimes.	10 centimes.		70 centimes.	
1872-1876. . . .	100 450 200	»	100 450 200	81 282 700	181 732 900
1877-1881. . . .	127 411 400	»	127 411 400	106 415 200	233 826 600
1882-1886. . . .	109 444 700	77 581 200	187 025 900	136 983 100	324 009 000
1887-1891. . . .	123 420 900	123 428 500	246 849 400	146 045 400	392 894 800
1892-1896. . . .	115 339 700	202 556 700	317 896 400	154 098 200	471 994 600

Ces résultats fixent, pour chacune des périodes considérées, l'année moyenne aux nombres suivants :

Nombre moyen annuel des contrats de transports par voie ferrée.

Périodes.	Grande vitesse.			Petite vitesse.	Totaux.
	Récépissés et lettres de voiture spéciales.	Bulletins d'expédition de colis postaux.	Ensemble.	Lettres de voiture.	
1872-1876. . . .	20 090 000	»	20 090 000	16 256 500	36 346 500
1877-1881. . . .	25 482 300	»	25 482 300	21 283 000	46 765 300
1882-1886. . . .	21 889 000	15 515 200	37 404 200	27 396 600	64 800 800
1887-1891. . . .	24 684 200	24 685 700	49 369 900	29 209 100	78 579 000
1892-1896. . . .	23 067 900	40 511 300	63 579 200	30 819 600	94 398 800

Ces chiffres font ressortir de la manière la plus nette la marche ascensionnelle des contrats de transports de toutes catégories. Nous en noterons le mouvement respectif et nous comparerons ensuite la part revenant à chacune de ces catégories dans l'ensemble des résultats.

Mouvement comparé du nombre moyen annuel des contrats de transports par voies ferrées.

Périodes.	Grande vitesse.						Petite vitesse.		Totaux.	
	Récépissés et lettres de voiture spéciales.		Bulletins d'expédition de colis postaux.		Ensemble.		Lettres de voiture.			
	Différence par rapport		Différence par rapport		Différence par rapport		Différence par rapport		Différence par rapport	
	à la période précédente.	à la 1 ^{re} période considérée.	à la période précédente.	à la 1 ^{re} période considérée.	à la période précédente.	à la 1 ^{re} période considérée.	à la période précédente.	à la 1 ^{re} période considérée.	à la période précédente.	à la 1 ^{re} période considérée.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
1872-1876.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1877-1881.	+ 26,8	+ 26,8	»	»	+ 26,8	+ 26,8	+ 30,9	+ 30,9	+ 28,6	+ 28,6
1882-1886.	- 14,1	+ 8,9	»	»	+ 47,5	+ 86,1	+ 28,7	+ 68,5	+ 38,5	+ 78,2
1887-1891.	+ 12,7	+ 22,8	+ 57,8	+ 57,8	+ 31,9	+ 145,7	+ 6,6	+ 79,1	+ 21,2	+ 116,0
1892-1896.	- 6,5	+ 14,8	+ 64,1	+ 161,0	+ 28,7	+ 216,4	+ 5,5	+ 89,5	+ 20,1	+ 159,6

Il est certainement inutile de reprendre ces chiffres pour mettre davantage en lumière les résultats qu'ils contiennent. Ils démontrent l'importance considérable qu'ont exercée sur le développement des transports la création et l'extension successive des colis postaux. Nous allons d'ailleurs la constater encore une fois en comparant la part des différents trafics dans les résultats de chacune des périodes considérées.

Proportion entre le nombre moyen annuel des contrats de transports de chaque catégorie et le nombre moyen annuel de l'ensemble de ces contrats.

Périodes.	Grande vitesse.				Petite vitesse.	
	Récépissés et lettres de voiture spéciales.		Bulletins d'expédition de colis postaux.		Ensemble.	Lettres de voiture.
	Pour 100 de la grande vitesse.	Pour 100 de l'ensemble.	Pour 100 de la grande vitesse.	Pour 100 de l'ensemble.	Pour 100 de l'ensemble.	Pour 100 de l'ensemble.
1872-1876. . .	100,0	55,2	»	»	55,2	44,8
1877-1881. . .	100,0	54,4	»	»	54,4	45,6
1882-1886. . .	59,9	33,7	40,1	24,0	57,7	42,3
1887-1891. . .	49,9	31,4	50,1	28,8	60,2	38,8
1892-1896. . .	34,5	24,4	65,5	32,9	67,3	32,7

La réforme de 1881 a donc donné les meilleurs résultats. La détaxe a profité largement aux contribuables sans occasionner de perte au Trésor ; c'est à peine si l'exercice 1892 a subi un léger décroissement. Les produits ont retrouvé, dès 1893, les chiffres des exercices précédents et ils n'ont pas tardé à les dépasser. Cette situation a permis au législateur de faire un nouveau pas dans le sens de l'abaissement de l'impôt. Il n'est pas douteux que les résultats de la loi de 1897 seront aussi favorables que ceux de 1892.

Lorsque le Trésor aura retrouvé les encaissements de 1896, il conviendra de faire une réforme nouvelle, mais, semble-t-il, en en faisant bénéficier les lettres de

voiture taxées à 70 cent. Il serait vivement à désirer que ce droit incontestablement trop élevé fût *successivement* réduit à 25 cent. On ramènerait ensuite à ce chiffre le droit afférent aux récépissés et aux lettres de voiture spéciales en grande vitesse. On obtiendrait ainsi le double tarif de 10 et de 25 cent., dont la charge serait insignifiante. Le développement constant du tarif permettrait au Trésor, en procédant *par étapes successives*, de réaliser ce dégrèvement sans perte aucune, au plus grand profit des échanges.

II. TRANSPORTS MARITIMES.

Chartes-parties. — Les chartes-parties supportent le timbre de dimension et les droits auxquels ces contrats donnent lieu se trouvent englobés, sans ventilation possible, dans l'ensemble des droits de l'espèce. Nous ne mentionnons par suite que pour ordre ce contrat de transport.

Connaissements. — En même temps qu'elle réglait à nouveau le tarif des droits de timbre des connaissements, la loi du 30 mars 1872 en rendait la rédaction obligatoire pour tous les transports par mer et, sur les fleuves et canaux, dans le rayon de l'inscription maritime.

Pour les connaissements créés en France se rapportant à la navigation au long cours ou au grand cabotage, l'original aux mains du capitaine — le connaissement-chef — doit être timbré à 2 fr. 40 c. ; pour le petit cabotage, à 1 fr. 20 c. Les doubles reçoivent une estampille de contrôle sans valeur.

Dans le cas où il est rédigé plus de quatre connaissements — ce que révèle sur le connaissement-chef la mention prescrite par l'article 1325 du Code civil qu'utilise ainsi la loi fiscale — il est apposé sur ce connaissement autant de timbres mobiles qu'il a été fait de connaissements supplémentaires.

Les connaissements venant de l'étranger doivent être soumis au timbre avant tout usage en France. Le connaissement entre les mains du capitaine est soumis à un droit minimum de 1 fr. 20 c., représentant le timbre de ce connaissement et celui de l'original destiné au consignataire de la marchandise. S'il est représenté plus de deux connaissements, il est perçu autant de fois 60 cent. qu'il est produit de connaissements supplémentaires.

Depuis la mise en vigueur de la loi du 30 mars 1872, les droits de timbre perçus sur les connaissements figurent distinctement dans les *Comptes de finances*, mais seulement en bloc. Nous en relèverons les produits par périodes quinquennales ainsi que nous l'avons pratiqué pour les autres contrats de transports :

Périodes.	Produits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs.		Francs.		Francs.
1872-1876. . .	8 740 594	1 748 100	1875. . .	1 887 926	1872. . .	1 425 806
1877-1881. . .	9 557 154	1 911 400	1881. . .	2 023 708	1877. . .	1 763 423
1882-1886. . .	10 151 489	2 030 300	1886. . .	2 075 836	1884. . .	1 968 936
1887-1891. . .	11 344 118	2 268 800	1890. . .	2 400 035	1887. . .	2 109 180
1892-1896. . .	11 213 334	2 242 700	1892. . .	2 253 140	1895. . .	2 240 036

Ces résultats sont loin d'être aussi favorables que ceux que nous ont fournis les

transports terrestres. L'accroissement d'une période à l'autre, de 1872 à 1891, est peu sensible ; le décroissement de la dernière, 1892-1896, qui est ininterrompu pour toutes les années qui la composent, paraît, en outre, l'indice de moins-values sérieuses dans le rendement de l'impôt en ce qui touche cette branche de transports.

A raison de l'application de droits de diverses quotités aux connaissements, nous ne pouvons déduire des sommes encaissées par le Trésor le nombre de ces contrats. Nous devons nous borner aux constatations trop succinctes que nous venons de faire.

III. RÉSUMÉ.

Avant de clore cette étude, nous dresserons, dans un dernier tableau, un état d'ensemble des droits de timbre perçus sur les contrats de transports de toute catégorie par périodes quinquennales, résumant ainsi les chiffres de détail que nous avons successivement produits :

Périodes.	Produits encaissés par le Trésor.		Année de chaque période			
	Pendant la période considérée.	Moyenne annuelle.	la plus forte.		la plus faible.	
			Années.	Produits.	Années.	Produits.
	Francs.	Francs		Francs.		Francs.
1872-1876. . .	101 831 887	20 366 400	1876. . .	22 174 755	1872. . .	17 541 652
1877-1881. . .	129 255 006	25 851 000	1881. . .	28 624 774	1877. . .	22 627 865
1882-1886. . .	152 367 997	30 473 600	1886. . .	31 898 746	1882. . .	29 533 430
1887-1891. . .	169 563 313	33 912 700	1891. . .	36 986 754	1887. . .	31 802 701
1892-1896. . .	180 347 202	36 069 400	1896. . .	37 968 195	1892. . .	32 836 842

L'augmentation entre les deux périodes extrêmes considérées se chiffre par conséquent à 77 p. 100 pour l'ensemble des transports. Une période d'un quart de siècle a suffi pour obtenir ce résultat considérable.

Si, d'un autre côté, nous effectuons le rapprochement des produits pour des années prises de dix en dix ans dans les périodes considérées, nous constatons les chiffres suivants :

Années.	Transports terrestres.	Transports maritimes.	Ensemble.
	Francs.	Francs.	Francs.
1866 . . .	4 501 929	(non connu)	4 501 929
1876 . . .	20 357 932	1 816 823	22 174 755
1886 . . .	29 822 910	2 075 836	31 898 746
1896 . . .	35 726 012	2 242 183	37 968 195

Ce rendement, qui représente, par rapport aux produits globaux de l'impôt du timbre 4,9 p. 100 en 1866, 13,2 p. 100 en 1876, 19,1 p. 100 en 1886 et 21,7 p. 100 en 1896, assure aux droits de l'espèce le premier rang dans la catégorie des droits de timbre spéciaux et les place, dans l'ensemble, immédiatement après le timbre de dimension qui arrive en première ligne avec 50 172 700 fr. seulement en 1896.

Léon SALEFRANQUE.

ERRATA.

Les quotités du tarif applicables aux ventes de domaines de l'État et à celles de biens étrangers et coloniaux doivent être ainsi rétablies dans l'article relatif aux mutations immobilières à titre onéreux de 1826 à 1895 publié dans le numéro de février 1898 (page 48) :

- 1° Ventes de domaines de l'État 2 p. 100 . . .
- 2° Ventes de biens étrangers et coloniaux 20 cent. p. 100 L. S.

