

**MESSAGE**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale  
concernant les principes généraux pour l'établissement des tarifs  
des entreprises suisses de chemins de fer**

(Du 26 juillet 1949)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

Jusqu'au moment du rachat par l'Etat de quelques chemins de fer principaux, les prescriptions sur l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer étaient exclusivement contenues dans les concessions. La loi sur les tarifs du 27 juin 1901 (RO 18, 722) institua des prescriptions spéciales sur les tarifs des chemins de fer fédéraux. Pendant la première guerre mondiale, les chemins de fer furent autorisés, par divers arrêtés pris par le Conseil fédéral en vertu de ses pouvoirs extraordinaires, à percevoir des suppléments dits de guerre. Ces suppléments furent ensuite introduits dans la législation ordinaire par l'arrêté fédéral du 25 juin 1920 concernant des mesures tarifaires temporaires pour les entreprises de chemins de fer suisses (RO 36, 368). Déjà lors de l'entrée en vigueur de cet arrêté, on avait relevé que les principes pour l'établissement des tarifs contenus dans les concessions et dans la loi sur les tarifs ne correspondaient plus aux conditions modifiées. Aussi le Conseil fédéral fut-il expressément chargé, à l'article 5 de cet arrêté, de soumettre à l'Assemblée fédérale, dès que les conditions le permettraient, les propositions nécessaires pour modifier définitivement la loi du 27 juin 1901 et les concessions des chemins de fer privés.

Le 16 décembre 1930, le conseiller national Gelpke présenta le postulat suivant:

Le Conseil fédéral est invité à examiner si une révision de la loi fédérale du 27 juin 1901 concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux n'est pas justifiée, eu égard au fait que les bases tarifaires légales actuelles ne suffisent plus.

A l'effet de simplifier, en matière de tarifs, la fixation des nouvelles prescriptions qui devaient remplacer la loi, le Conseil fédéral inséra dans son projet du 24 novembre 1936 (FF 1936, III, 342) concernant une nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux une disposition aux termes de laquelle c'est le Conseil fédéral, et non plus l'Assemblée fédérale, qui fixe de nouveaux

principes pour l'établissement des tarifs des chemins de fer fédéraux. La délibération de ce projet de loi par l'Assemblée fédérale ayant traîné en longueur, le Conseil fédéral fut de nouveau obligé, pendant la seconde guerre mondiale, de prendre, en vertu de ses pouvoirs extraordinaires, le 24 décembre 1943, un arrêté permettant aux entreprises de chemins de fer d'opérer pour la première fois l'augmentation des tarifs qu'elles sollicitaient. Cette augmentation, qui ne tenait d'ailleurs compte que dans une mesure modeste du renchérissement des frais, fut opérée par les chemins de fer fédéraux et la plupart des entreprises concessionnaires le 1<sup>er</sup> avril dans le trafic des voyageurs, des bagages et des colis express, le 1<sup>er</sup> mars 1944 dans le trafic des animaux vivants et des marchandises.

Le 23 juin 1944, les chambres votèrent la loi sur les chemins de fer fédéraux et approuvaient en même temps notre proposition de *charger le Conseil fédéral d'arrêter les principes pour l'établissement des tarifs* (art. 7, lettre a), l'Assemblée fédérale n'ayant plus ensuite qu'à les approuver. A la date de l'entrée en vigueur de cette loi, le 1<sup>er</sup> janvier 1946 (RO 61, 771), le Conseil fédéral devint ainsi compétent pour édicter les nouveaux principes concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux. L'administration de ces chemins de fer considéra que le moment était ainsi venu de préparer la réforme fondamentale de ses tarifs. La réforme des tarifs des voyageurs fit des progrès rapides; les propositions des chemins de fer fédéraux et des entreprises concessionnaires participant au trafic direct furent approuvées le 3 juillet 1947 par la conférence commerciale des entreprises suisses de transport et par les intéressés au trafic. Les propositions de réforme des tarifs des marchandises rencontrèrent en revanche de sérieuses difficultés, ce qui est très compréhensible, la modification de ces tarifs ayant pour l'économie nationale beaucoup plus d'importance que celle des tarifs élaborés pour les voyageurs.

Entretemps, les frais avaient de nouveau augmenté; c'est pourquoi les chemins de fer fédéraux et les entreprises concessionnaires demandèrent au Conseil fédéral l'autorisation de relever encore une fois leurs tarifs. Comme les pourparlers au sujet de la réforme des tarifs des marchandises n'étaient pas achevés et que les chemins de fer ne pouvaient ainsi pas soumettre de propositions sur le contenu des nouveaux principes, il ne restait au Conseil fédéral qu'à prendre, en vertu de ses pouvoirs extraordinaires, le 24 mars 1947 (RO 63, 206), un nouvel arrêté augmentant quelque peu, dans l'esprit des propositions des entreprises de chemins de fer, les suppléments de taxes introduits par son arrêté du 24 décembre 1943. Le nouvel arrêté fut toutefois rédigé de façon à permettre d'introduire le 1<sup>er</sup> février 1948 au moins les nouveaux tarifs des voyageurs. Pour les bagages, les colis express, les animaux vivants et les marchandises, les tarifs furent simplement augmentés à cette date, sans modification de la structure de ces tarifs.

La durée de validité de l'arrêté du 24 mars 1947 concernant la perception de suppléments de taxes par les entreprises de chemins de fer et de naviga-

tion fut *limitée au 31 décembre 1949*; on pensait qu'il serait possible, jusqu'à ce moment, de fixer de nouveaux principes généraux pour l'établissement des tarifs. Depuis lors, les discussions au sujet de la nouvelle structure des tarifs des marchandises se poursuivirent dans la conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, mais sans pouvoir aboutir jusqu'à ce jour. Des décisions sur les propositions révisées de la commission instituée par la conférence commerciale ne seront prises que le 1<sup>er</sup> septembre 1949. De plus, comme les très importants travaux nécessaires pour préparer la mise en vigueur de nouveaux tarifs des marchandises demanderont beaucoup de temps, il ne sera pas possible d'opérer le changement de structure pour la date prévue, c'est-à-dire pour le 1<sup>er</sup> janvier 1950. Ajoutons que des pourparlers ont lieu actuellement avec les chemins de fer fédéraux et les entreprises de chemins de fer concessionnaires au sujet du partage du trafic entre eux; ils demanderont encore beaucoup de temps.

Comme l'arrêté du 24 mars 1947 cessera bientôt ses effets, nous nous voyons contraints de créer une base légale provisoire pour les tarifs appliqués actuellement par les chemins de fer. Du point de vue législatif, la solution la plus simple aurait été que le Conseil fédéral, en usant à nouveau de ses pouvoirs extraordinaires, proroge de six mois l'arrêté actuel dont les effets sont limités au 31 décembre 1949. Les conditions requises par l'article 2 de l'arrêté fédéral du 6 décembre 1945 restreignant les pouvoirs extraordinaires du Conseil fédéral (RO 61, 1027) seraient remplies. Voulant ne pas faire durer plus qu'il ne faut des prescriptions extraordinaires, nous estimons cependant qu'il est indiqué de créer pour le 1<sup>er</sup> janvier 1950 une nouvelle base légale dans la législation ordinaire. Nous avons pu adopter d'autant plus aisément cette solution que les dispositions de l'arrêté du 24 mars 1947 peuvent être introduites dans la législation ordinaire par un arrêté fédéral non soumis au referendum. C'est ce que nous expliquerons d'une façon détaillée à propos de l'article 4 du projet. Le procédé en question permet en outre de charger le Conseil fédéral d'arrêter aussi les nouveaux principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises concessionnaires. On aura ainsi un seul arrêté, applicable à tous les chemins de fer suisses. Aux observations relatives à l'article 1<sup>er</sup> du projet, nous reviendrons sur l'utilité de ce procédé.

## OBSERVATIONS SUR LES DISPOSITIONS DU PROJET D'ARRÊTÉ

### *Ad art. 1<sup>er</sup>*

*Le droit d'arrêter les principes généraux pour l'établissement des tarifs* des chemins de fer fédéraux a, nous l'avons dit, été délégué au Conseil fédéral par l'article 7, lettre a, de la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux. Nous estimons qu'il est indiqué de confirmer ce droit à l'article 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, du nouvel arrêté fédéral, parce que la compétence du Conseil

fédéral ne ressort qu'indirectement de l'article 7, lettre *a*, où il est dit qu'il appartient à l'Assemblée fédérale « d'approuver les principes généraux arrêtés par le Conseil fédéral pour l'établissement des tarifs ».

Comme la revision des prescriptions sur l'établissement des tarifs est déclarée nécessaire et même urgente depuis des années, il ne faut pas attendre trop longtemps pour arrêter les nouveaux principes. C'est pour cette raison que l'article 1<sup>er</sup> du projet charge le Conseil fédéral d'arrêter ces principes jusqu'au 31 décembre 1950 au plus tard.

La disposition autorisant le Conseil fédéral à arrêter les principes pour l'établissement des tarifs des chemins de fer fédéraux a été insérée dans la loi du 23 juin 1944 sur la proposition de l'administration des chemins de fer fédéraux. Le message du 24 novembre 1936 (FF 1936, III, 317) expose à ce sujet ce qui suit:

Nous sommes d'accord avec l'administration des chemins de fer fédéraux pour estimer que les questions de tarifs ne sont pas de celles qui se prêtent à être débattues au sein de conseils tels que l'Assemblée fédérale et à faire l'objet d'une loi. C'est pourquoi, nous prévoyons qu'à l'avenir le Conseil fédéral posera les principes généraux applicables en matière de tarifs. Etant donnée l'importance particulière de cette question pour l'ensemble de l'économie du pays, l'Assemblée fédérale conservera toutefois le droit de se prononcer sur ces principes et de les approuver. La responsabilité des finances des chemins de fer étant concentrée sur le Conseil fédéral, il est naturel qu'il puisse faire valoir, d'une manière prépondérante, son opinion dans ce domaine.

Ces considérations conservent sans doute toute leur valeur en ce qui concerne l'établissement des tarifs des chemins de fer concessionnaires. Certes, le Conseil fédéral n'assume pas, ou pas dans la même mesure, la responsabilité des finances des chemins de fer privés; mais il est chargé de l'exécution des lois sur les subventions à ces entreprises. Selon l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 2 octobre 1919, il règle l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique (RO 36, 19); l'article 4 de la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RO 55, 1318) dispose qu'il décide de l'octroi de prêts d'électrification, ainsi que la nature et l'étendue de l'aide fédérale à allouer aux entreprises de transport obérées.

A cela s'ajoute que de nombreuses concessions créent l'obligation d'appliquer le schéma de taxes des chemins de fer fédéraux. D'autres chemins de fer privés participant au trafic direct appliquent aussi ce schéma, bien que leurs concessions prévoient des taxes spéciales. Cette étroite relation tarifaire avec les chemins de fer fédéraux est une raison de plus pour déléguer au Conseil fédéral aussi le droit d'arrêter les principes pour l'établissement des tarifs des chemins de fer concessionnaires. L'*alinéa 2* de l'article 1<sup>er</sup> du projet est rédigé dans ce sens. Comme les conditions des chemins de fer concessionnaires sont très diverses, et que, par conséquent, les dispositions des concessions sur l'établissement des tarifs diffèrent souvent les unes des autres, il ne peut s'agir, lors de la fixation des principes, de rem-

placer complètement les dispositions tarifaires des concessions. Même ces dispositions confèrent parfois aux chemins de fer des droits qui, tant que dure la concession, ne peuvent être limités ou supprimés purement et simplement. Selon les théories actuelles concernant la nature légale des concessions de chemins de fer, il ne serait en outre pas possible d'imposer aux entreprises, par la voie des principes pour l'établissement des tarifs, des charges tarifaires de portée financière allant au delà des obligations découlant des concessions. C'est pourquoi les principes fixés pour l'établissement des tarifs de chemins de fer privés ne peuvent déroger aux prescriptions tarifaires des concessions que dans la mesure où les droits prévus par celles-ci sont respectés.

Comme il s'agit d'insérer dans la législation ordinaire les dispositions de l'arrêté du 24 mars 1947, on doit se demander si les *entreprises de navigation* ne doivent pas aussi être mentionnées au 2<sup>e</sup> alinéa. Cette mention n'est pas nécessaire, parce que, selon l'article 3 de la loi du 2 octobre 1924 sur le service des postes (RO 41, 333), les concessions des entreprises de navigation sont accordées par le département des postes et des chemins de fer, qui arrête ainsi les prescriptions valables pour l'établissement des tarifs. Les conditions des entreprises de navigation sont d'ailleurs trop différentes pour que les principes relatifs à l'établissement des tarifs des chemins de fer puissent leur être appliqués tels quels. Le futur arrêté du Conseil fédéral sur l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer devra préciser dans quelle mesure ses dispositions s'appliqueront aussi aux entreprises de navigation concessionnaires participant au trafic direct.

Comme les principes pour l'établissement des tarifs des chemins de fer fédéraux et des entreprises de chemins de fer concessionnaires doivent être fixés uniformément par le Conseil fédéral, ils doivent, selon l'*alinéa 3*, être soumis ensemble à l'*approbation de l'Assemblée fédérale*. Les raisons indiquées ci-dessus dans le passage du message concernant la loi sur les chemins de fer fédéraux militent dans ce sens.

#### *Ad art. 2*

*Les taux prévus au 1<sup>er</sup> alinéa pour les augmentations de tarifs* que le Conseil fédéral peut autoriser sans s'en tenir aux maximums fixés par la loi et les concessions correspondent exactement à ceux de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 24 mars 1947.

Les montants effectivement perçus avant la guerre ne servent pas de base pour le calcul de ces taux, lesquels sont établis d'après les *maximums fixés par la loi et les concessions*. Ces maximums sont fixés, en ce qui concerne les chemins de fer fédéraux, par la loi de 1901 sur les tarifs et par l'arrêté fédéral du 25 juin 1920; dans le trafic des marchandises, ils étaient, en 1939, bien au-dessus des taxes effectives. C'est pour cette raison que les augmentations de tarifs dans le trafic des marchandises des chemins de

fer fédéraux purent être fixées plus bas que pour les entreprises privées, celles-ci ayant, au début de la seconde guerre mondiale, relevé leurs tarifs presque jusqu'aux maximums fixés par les concessions et par l'arrêté fédéral du 25 juin 1920. Si les taux des augmentations autorisées dans le trafic des voyageurs des chemins de fer fédéraux et des entreprises privées ont été fixés différemment, c'est pour la raison suivante: Il s'agissait de permettre aux entreprises privées — bien que la plupart d'entre elles ne perçussent pas de surtaxes pour train direct — d'appliquer encore les taxes fondamentales des chemins de fer fédéraux après le relèvement des tarifs opéré par addition de ladite surtaxe.

Les taux des suppléments admissibles ne sont pas des chiffres absolus, mais représentent des *valeurs moyennes*. Aussi la réforme des tarifs des voyageurs put-elle avoir effet le 1<sup>er</sup> février 1948. Par la dégression accentuée du tarif normal et la suppression de la surtaxe pour train direct, cette réforme apporta d'assez fortes augmentations sur les petites distances. Sur les grandes distances, elle n'en apporta aucune ou que de petites, ou entraîna même des réductions. Sur les petites distances, les abonnements subirent en particulier une forte augmentation. Cette réforme des tarifs adaptée aux conditions modifiées, c'est-à-dire à la situation créée par la concurrence, ainsi qu'à la structure des frais d'exploitation des chemins de fer, correspond, pour un volume de transports supposé invariable, à une augmentation tarifaire moyenne de 15 pour cent environ par rapport à l'avant-guerre. Le relèvement des tarifs des marchandises du 1<sup>er</sup> février 1948 n'est pas non plus uniforme. Par suite de l'augmentation de la taxe minimum de 60 à 80 centimes pour chaque expédition partielle et du fait que le supplément est limité à 10 pour cent du port correspondant à une distance de 150 km, les tarifs des marchandises ont, eux aussi, subi une plus forte augmentation sur les petites distances que sur les grandes. Le volume des transports étant supposé invariable, l'augmentation moyenne ne dépasse pas non plus 15 pour cent environ, bien que le maximum prévu par la loi et les concessions eût permis un plus fort relèvement.

Si notre projet n'élève pas les taux d'augmentation des tarifs, il ne faut pas en déduire que l'on renonce d'avance à la *nouvelle augmentation des tarifs* que pourrait nécessiter une aggravation de la situation financière des entreprises de chemins de fer. Au contraire, il importe de pouvoir, le cas échéant, prévoir une nouvelle augmentation, sans en fixer exactement l'étendue (2<sup>e</sup> alinéa). L'article 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, de l'arrêté du 24 mars 1947 permettait déjà aux entreprises concessionnaires de dépasser les suppléments de taxes fixés, en tant que des « circonstances particulières » justifiaient une nouvelle augmentation. Nous estimons qu'il est indiqué de préciser les conditions des nouvelles augmentations en déclarant qu'elles ne sauraient être autorisées que si, même avec une exploitation rationnelle, les recettes obtenues par l'application des tarifs relevés ne suffisent plus à faire face aux dépenses d'exploitation. Les chemins de fer doivent ainsi

viser, en première ligne, à abaisser leurs frais d'exploitation et d'administration par une économie extrême. Des efforts dans ce sens se poursuivent depuis quelque temps, tant aux chemins de fer fédéraux que dans les diverses entreprises privées. Ils continueront avec plus d'intensité encore. Comme le renchérissement est particulièrement marqué dans l'exploitation des chemins de fer, il sera sans doute difficile de réduire les frais dans la mesure nécessaire. L'adaptation des salaires au renchérissement qui, pour les chemins de fer fédéraux, a été fixée par l'Assemblée fédérale (arrêté fédéral du 17 juin 1948, RO 1948, 759) et qui dut être forcément reprise en majeure partie par les entreprises privées, a une portée financière considérable dans l'exploitation des chemins de fer, où les salaires jouent un très grand rôle (ils représentent environ 60 pour cent des dépenses d'exploitation). Même les frais de choses des chemins de fer ont aussi augmenté dans de très fortes proportions depuis 1939, ainsi que cela ressort nettement de l'aperçu ci-après.

### Prix payés par les chemins de fer fédéraux en 1939 et le 1<sup>er</sup> mai 1949

	Prix d'achat		Augmentation en %
	1939 fr.	1 <sup>er</sup> mai 1949 fr.	
<i>1. Matières de construction</i>			
Métal pour coussinets 100 kg. . . . .	500.—	900.—	80
Acier doux 100 kg . . . . .	17.80	55.—	209
Cuivre 100 kg . . . . .	140.—	250.—	79
Bandages 100 kg . . . . .	24.90	68.—	173
Planches de sapin m <sup>3</sup> . . . . .	90.—	160.—	78
Charbon pour moteur, la pièce . . . . .	2.—	4.80	140
Planches de chêne m <sup>3</sup> . . . . .	160.—	360.—	125
Acier (acier pour ressorts) 100 kg. . . . .	22.—	65.—	195
Térébenthine 100 kg. . . . .	45.50	80.—	76
Sabots de frein 100 kg . . . . .	17.—	58.—	241
Couleurs antirouille 100 kg. . . . .	70.—	200.—	186
Couleurs pour wagons 1 kg . . . . .	1.—	3.60	260
<i>2. Combustibles et carburants</i>			
Huile à gaz 100 kg . . . . .	20.—	48.60	143
Charbon pour bateau 100 kg. . . . .	3.11	10.30	231
Coke de chauffage 100 kg . . . . .	4.85	12.75	163

Pendant la guerre et dans les premières années d'après-guerre, les chemins de fer purent encore supporter l'énorme renchérissement de leurs frais de personnel et de choses, sans devoir augmenter notablement leurs tarifs, grâce à leur trafic exceptionnellement important. Mais celui-ci ayant fléchi depuis 1948, il ne leur sera plus possible de supporter cette charge, si les frais d'exploitation ne peuvent être fortement réduits. Aussi

avons-nous dû soulever derechef la question d'une nouvelle augmentation des tarifs. Nous avons déjà fait allusion à cette éventualité dans notre message du 17 mai 1949 concernant l'approbation des comptes et de la gestion des chemins de fer fédéraux pour 1948 (FF 1949, I, 996). Vu les efforts accomplis pour stabiliser les prix et les salaires, ces remarques ont donné naturellement lieu à des critiques dans certains milieux. Cette question doit être néanmoins examinée sérieusement maintenant, si, dans l'intérêt du maintien des transports publics, l'on ne veut pas avoir recours aux deniers publics pour couvrir les déficits d'exploitation des chemins de fer par l'octroi de subventions. Une nouvelle augmentation des tarifs ne saurait évidemment être uniforme. Il faudra, au contraire, envisager d'abord d'élever les tarifs des marchandises dont le transport par chemin de fer est moins sujet à la concurrence. Mais, même ainsi conçue, une hausse des tarifs, si tant est qu'elle se révèle nécessaire, ne pourra aller au delà de limites relativement étroites, attendu qu'actuellement, le libre jeu de l'offre et de la demande, c'est-à-dire la concurrence, a de nouveau repris dans les transports, plus peut-être que dans aucune autre branche économique. Cette concurrence ne se fait pas seulement sentir à l'intérieur du pays, du fait de l'intervention d'autres moyens de transport, mais particulièrement aussi, dans le trafic de transit, où elle est le fait des lignes étrangères. Nous estimons, par conséquent, qu'il est indiqué d'attendre l'évolution de la marche générale des affaires, avant d'augmenter les tarifs une nouvelle fois. Il faut toutefois que le Conseil fédéral ait la possibilité d'adapter éventuellement les tarifs, le moment venu.

Il convient encore de relever que dans d'autres pays à monnaie forte — les augmentations de tarifs dans les pays à monnaie faible ne peuvent servir d'éléments de comparaison — les tarifs ont été élevés dans une plus forte proportion que chez nous. C'est ainsi que les tarifs des marchandises des Etats-Unis d'Amérique ont subi, par rapport aux tarifs d'avant-guerre, une hausse allant jusqu'à 72 pour cent à l'est du pays, à 52 pour cent au sud et à 50 pour cent à l'ouest, alors que l'augmentation moyenne des tarifs des voyageurs s'établit à 40 pour cent environ. En Angleterre, les tarifs des voyageurs et des marchandises ont également été majorés d'environ 55 pour cent, et la Suède a relevé ses tarifs des voyageurs d'environ 50 pour cent et ses tarifs des marchandises d'environ 25 pour cent.

### *Ad art. 3*

Un *fonds de compensation* a déjà été créé par l'arrêté du Conseil fédéral du 24 décembre 1943. Les entreprises de chemins de fer et de navigation concessionnaires durent y verser 20 pour cent de leurs recettes provenant des suppléments de taxes. Aux termes de l'arrêté du 24 mars 1947, les entreprises de chemins de fer concessionnaires ont été libérées de cette obligation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1947. En revanche, les chemins de fer fédéraux

ont été astreints encore à verser à ce fonds un montant unique s'élevant à 1,2 pour cent des recettes de transport obtenues en 1946.

Les sommes suivantes ont été versées à ce fonds de compensation depuis sa création :

	Fr.	Fr.
par les entreprises de chemins de fer et de navigation concessionnaires . . . . .	3 832 650	
par les chemins de fer fédéraux . . . . .	6 582 195	
Les intérêts se montèrent à . . . . .	122 153	
Total		10 536 998
Les prélèvements suivants ont été opérés jusqu'au 1 <sup>er</sup> juillet 1949 :		
pour la compensation partielle du renchérissement du service de traction dû à l'utilisation de bois de feu, de tourbe et de «pives», conformément à l'article 9, 1 <sup>er</sup> alinéa, lettre a, du règlement du fonds de compensation du 25 octobre 1945 ( <i>Recueil officiel des chemins de fer</i> , 61, 105) . . . . .	3 108 000	
pour l'octroi de subventions destinées à couvrir une partie des déficits nets d'exploitation	4 234 993	
pour l'octroi d'allocations à des fins spéciales	254 667	
Total		7 597 660
si bien que le montant disponible au 1 <sup>er</sup> juillet 1949 s'élevait à . . . . .		2 939 338

Bien que le fonds de compensation ait suscité diverses critiques (ainsi l'interpellation du 22 juin 1945 de M. Winiker, conseiller national) et que, par la suite, les entreprises concessionnaires aient été mises au bénéfice de l'exemption déjà citée, il n'en demeure pas moins qu'il a permis de prêter une aide très précieuse à diverses entreprises publiques de transport obérées, dont l'exploitation a été ainsi assurée. Il faut aussi reconnaître que la caisse fédérale a été épargnée grâce à ce fonds. Sans lui, elle aurait dû prendre à sa charge des dépenses bien plus importantes pour l'exécution de l'arrêté du Conseil fédéral du 17 mai 1940 sur des mesures de secours extraordinaires en faveur d'entreprises privées de chemins de fer et de navigation obérées (RO 56, 515). Les ressources encore disponibles du fonds de compensation ne permettront d'accorder cette aide que pendant peu de temps encore; en effet, à raison de la diminution du trafic et du renchérissement continu des frais d'exploitation, le nombre des entreprises déficitaires ayant droit à l'aide a augmenté et augmentera probablement encore. Dans l'intérêt du maintien des transports publics, nous vous soumettrons, dans le projet de nouvelle loi sur les chemins de fer, des propositions sur l'aide de la Confédération en vue de couvrir les déficits d'exploitation des entreprises de chemins de fer obérées.

Le *premier alinéa* de l'article 3 du présent projet d'arrêté dispose simplement que le fonds de compensation doit subsister jusqu'à l'épuisement de ses ressources. Comme ce fut le cas jusqu'à présent, il doit aussi être géré par le département des postes et des chemins de fer, d'entente avec celui des finances et des douanes; les chemins de fer fédéraux et les associations des entreprises de transport intéressées seront entendus (*2<sup>e</sup> alinéa*). Les ressources du fonds doivent aussi servir aux mêmes buts que par le passé (*3<sup>e</sup> alinéa*).

L'arrêté du 24 mars 1947 subordonnait déjà l'octroi d'allocations prélevées sur le fonds de compensation pour couvrir les déficits d'exploitation à la *participation des cantons* et communes intéressés aux entreprises. Jusqu'ici, cette participation devait s'élever à 30 pour cent au moins. Si les déficits d'exploitation étaient dus au renchérissement extraordinaire des combustibles et carburants, des allocations pouvaient cependant aussi être accordées au moyen des seules ressources du fonds de compensation. L'article 3, *4<sup>e</sup> alinéa*, du projet d'arrêté prévoit aussi la participation des cantons et des communes. Mais dorénavant, elle devra se monter à 50 pour cent, sinon les modestes ressources du fonds de compensation, encore disponibles après le versement des subventions pour 1949, ne permettraient pas d'allouer des subventions suffisantes pour couvrir les déficits d'exploitation de 1950. En outre, l'aide des cantons et des communes sera requise même si les déficits d'exploitation sont dus au renchérissement extraordinaire des combustibles et des carburants. Il nous paraît justifié d'augmenter leur intervention pour la bonne raison que la loi du 6 avril 1939 (RO 55, 1318) sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation prévoit aussi une participation de 50 pour cent.

#### *Ad art. 4*

Aux termes du *1<sup>er</sup> alinéa*, l'arrêté ne sera pas de portée générale et, par conséquent, il ne sera pas soumis au referendum. Aucun doute ne doit subsister quant au choix de la *forme d'un simple arrêté fédéral*, tant qu'il s'agit de la délégation de la compétence en vue de fixer les principes généraux pour l'établissement des tarifs des chemins de fer fédéraux et des entreprises des chemins de fer concessionnaires (art. 1<sup>er</sup>). Selon l'article 7, lettre *a*, de la loi sur les chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral a déjà reçu pouvoir d'arrêter de tels principes pour ces chemins de fer. L'Assemblée fédérale ayant fixé jusqu'à présent lesdits principes dans les concessions mêmes, c'est-à-dire par la voie d'arrêtés fédéraux simples, elle peut aussi déléguer au Conseil fédéral, dans un arrêté fédéral simple, la compétence de les établir.

L'article 2 modifie non seulement les taxes maximums fixées dans les concessions, mais aussi celles de la loi sur les tarifs de 1901 et de l'arrêté fédéral urgent du 25 juin 1920. Il y a lieu de faire remarquer à ce sujet

que la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux a déjà confié au Conseil fédéral le soin d'arrêter les principes pour l'établissement de leurs tarifs. Cette question ne doit donc plus faire l'objet d'une loi, et les nouveaux principes pour l'établissement des tarifs arrêtés par le Conseil fédéral doivent remplacer la loi sur les tarifs. Mais comme le Conseil fédéral a déjà reçu pouvoir, en vertu de la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux, de remplacer complètement la loi sur les tarifs avec l'approbation de l'Assemblée fédérale, certaines dispositions, telles que celles qui concernent les taxes maximums, peuvent d'autant plus être complétées dans un arrêté fédéral simple. Il en va de même pour l'addition apportée à l'arrêté fédéral urgent de 1920, qu'il n'avait d'ailleurs fallu déclarer de portée générale que parce qu'il complétait la loi sur les tarifs.

La durée de validité de l'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1947 concernant la perception de suppléments de taxes par les entreprises de chemins de fer et de navigation est limitée au 31 décembre 1949; il y a donc lieu d'abroger l'arrêté à cette date (*2<sup>e</sup> alinéa*) et de mettre l'arrêté fédéral en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

Nous avons l'honneur de vous recommander d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 26 juillet 1949.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

**E. NOBS**

*Le chancelier de la Confédération,*

**LEIMGRUBER**

(Projet)

**ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

fixant

**les principes généraux pour l'établissement des tarifs  
des entreprises suisses de chemins de fer***L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu le message du Conseil fédéral du 26 juillet 1949,

*arrête :*

## Article premier

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral est chargé de fixer, avant le 31 décembre 1950, les principes généraux pour l'établissement des tarifs des chemins de fer fédéraux prévus à l'article 7, lettre *a*, de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral reçoit pouvoir de fixer également des principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises de chemins de fer concessionnaires. Tout en respectant les droits que les chemins de fer tiennent de leur concession, il peut déroger aux dispositions desdites concessions relatives aux tarifs.

<sup>3</sup> Les principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer, fixés par le Conseil fédéral conformément aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, doivent être approuvés par l'Assemblée fédérale avant d'être mis en vigueur.

## Art. 2

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral reçoit pouvoir, jusqu'au moment où il aura édicté les principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer, prévus à l'article 1<sup>er</sup>, d'autoriser les entreprises suisses de chemins de fer à augmenter les tarifs pour le transport des voyageurs, des bagages, des colis express, des animaux vivants et des marchandises; comme jusqu'ici, ces augmentations n'excéderont pas la proportion ci-après des taxes maximums actuelles fixées par la loi ou par la concession:

- a.* 20 pour cent, en moyenne, des taxes maximums appliquées par les chemins de fer fédéraux dans le transport des voyageurs et 10 pour cent, en moyenne, des taxes maximums appliquées dans le trafic des bagages, des colis express, des animaux vivants et des marchandises;

- b. 30 pour cent, en moyenne, des taxes maximums appliquées par les entreprises concessionnaires de chemins de fer dans le transport des voyageurs et 20 pour cent, en moyenne, des taxes maximums appliquées dans le trafic des bagages, des colis express, des animaux vivants et des marchandises.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut autoriser des augmentations de tarifs dépassant les taux fixés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, si les recettes obtenues par l'application des tarifs fixés selon cet alinéa ne suffisent plus à couvrir les dépenses d'exploitation résultant d'une gestion rationnelle, ni à faire face aux engagements financiers.

### Art. 3

<sup>1</sup> Le fonds de compensation créé par les arrêtés du Conseil fédéral du 24 décembre 1943 et 24 mars 1947 concernant la perception de suppléments de taxes par les entreprises de chemins de fer et de navigation subsistera jusqu'à l'épuisement de ses ressources.

<sup>2</sup> Le fonds de compensation est géré par le département des postes et des chemins de fer, d'entente avec celui des finances et des douanes; les chemins de fer fédéraux et les associations des entreprises de transport intéressées seront entendus.

<sup>3</sup> Les ressources du fonds de compensation subsistant après le versement des subventions pour 1949 doivent servir:

- a. A l'octroi de subventions ou de prêts sans intérêt pour couvrir une partie des déficits nets d'exploitation, frais d'amortissement non compris;
- b. A l'octroi d'allocations pour des fins spéciales intéressant l'ensemble des entreprises de transport.

<sup>4</sup> Des subventions et des prêts ne peuvent être accordés pour couvrir les déficits d'exploitation conformément au 3<sup>e</sup> alinéa, lettre a, que si les cantons intéressés participent à l'aide dans la proportion d'au moins 50 pour cent du total, le cas échéant en faisant appel au concours des communes.

### Art. 4

<sup>1</sup> Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

<sup>2</sup> L'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1947 concernant la perception de suppléments de taxes par les entreprises de chemins de fer et de navigation sera abrogé à cette date.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

## **MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer (Du 26 juillet 1949)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5661
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.08.1949
Date	
Data	
Seite	198-210
Page	
Pagina	
Ref. No	10 091 620

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.