

5659

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur les entreprises de trolleybus

(Du 26 juillet 1949)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le message et le projet d'une loi sur les entreprises de trolleybus.

Le premier service de trolleybus a été installé en Suisse en 1912, entre Fribourg et Farvagny, soit sur une distance de 12,7 km. Cette ligne, exploitée jusqu'en 1931, resta longtemps unique, car ce n'est qu'à partir de 1932 que les entreprises de transports urbains commencèrent à s'intéresser à ce nouveau moyen de transport. Au début de la guerre, la création de lignes de trolleybus connut une certaine faveur en raison des sévères restrictions de carburants qui incitaient les entreprises à substituer des trolleybus aux autobus. De 1943 à 1946, cette tendance fut cependant contrariée par la pénurie des pneumatiques. A fin 1947, la situation se présentait comme suit:

Entreprises	Concession	Longueur d'explo- itation km	Nombre de véhicules		km-véhicules (trafic voyageurs) en 1000	Voyagers transportés en 1000	Recettes- voyageurs en 1000
			Trolleybus	Remorques			
Bâle . . .	1941/48	3,8	4	—	210	846	190
Berne . . .	1940	5,9	17	1	676	5 667	1090
Bienne . . .	1940/47	3,4	7	—	363	2 590	511
Genève . . .	1942	5,6	11	—	667	4 823	1089
Lausanne . . .	1932/37/39/41	20,0	35	—	1386	12 481	3260
Lucerne . . .	1941	4,3	6	2	440	3 142	573
Neuchâtel . . .	1939/46/47	2,3	3	—	138	888	137
Rheintalische Strassen- bahnen . . .	1941	10,5	5	2	162	855	209
Winterthour	1939/41/42	7,2	9	—	563	3 527	602
Zurich . . .	1939/42/46	11,3	15	—	720	4 505	900
Total		74,3	112	5	5325	39 324	8561

Depuis lors, ces réseaux de trolleybus se sont encore développés. De nouvelles exploitations ont été ouvertes au Val-de-Ruz et à Fribourg. Des projets récents prévoient le remplacement de tramways par des services de trolleybus (rive droite du lac de Thoune, St-Gall et St-Gall—Speicher—Trogen). Les expériences des entreprises exploitant des services de trolleybus sont concluantes, de sorte que les perspectives de développement sont des plus favorables.

Si ce développement de la technique est réjouissant, il faut cependant constater que la législation n'a pas encore pu être adaptée à la nouvelle situation. Il subsiste ainsi des incertitudes regrettables, qui ont des conséquences pratiques assez fâcheuses tant pour les entreprises intéressées que pour les autorités. Dès 1938, les autorités fédérales ont été sollicitées de prendre des mesures législatives pour réglementer l'exploitation des services de trolleybus (requête de l'union d'entreprises suisses de transport en 1938, des villes de Zurich et de Winterthur en 1939, interpellation Killer en 1940, questions écrites Bratschi en 1946 et Schaller en 1949). En fait, l'office fédéral des transports avait déjà établi en 1941 un avant-projet de loi, mais les travaux préparatoires furent ensuite retardés par les circonstances nées de la guerre, puis par les nombreuses propositions et interventions des autorités et des milieux intéressés. Le présent projet de loi est fondé sur un avant-projet qui a été soumis au préavis des autorités cantonales, des associations intéressées au trafic routier, des entreprises de trolleybus, ainsi que des groupements des entreprises et du personnel des exploitations ferroviaires. Les questions soulevées par les avis recueillis ont nécessité une modification de ce projet. Le texte est ainsi devenu plus simple et plus concis.

Actuellement, les concessions de lignes de trolleybus sont délivrées en vertu de la loi de 1924 sur le service des postes et de l'ordonnance du Conseil fédéral du 18 septembre 1906 concernant l'octroi des concessions et le contrôle des entreprises d'automobiles, ascenseurs et chemins de fer funiculaires aériens et autres entreprises analogues. Pour le reste, les entreprises de trolleybus sont régies par la législation relative aux installations électriques, à la circulation des véhicules automobiles et aux chemins de fer secondaires. L'application simultanée de plusieurs lois présente souvent des difficultés. Cela est d'autant plus vrai qu'il est parfois difficile de déterminer, dans les limites d'une seule loi, quelles sont les dispositions applicables aux entreprises de trolleybus. Il en est notamment ainsi pour certaines dispositions de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles et pour celles qui ont trait à la responsabilité civile. La réglementation actuelle ne fait pas la distinction observée dans la pratique entre la compétence fédérale fondée sur la régle des postes et la compétence des cantons en matière de routes. Enfin, les dispositions actuelles ne règlent pas les situations qui devraient pouvoir faire l'objet d'une procédure d'expropriation comme en matière de tramways.

La nouvelle loi doit mettre fin à cet état de choses peu satisfaisant, d'abord en formulant clairement les rapports existants entre les attributions de la Confédération et celles des cantons, ensuite en précisant l'application des diverses lois et, enfin, en complétant la réglementation actuelle sur les points où elle s'est révélée insuffisante. Il s'agit donc non pas de créer une réglementation absolument nouvelle, mais de coordonner et de compléter les dispositions actuelles des différentes lois applicables. Une loi spéciale est nécessaire, car une telle mise au point ne saurait trouver place dans l'une des lois entrant en ligne de compte, chacune d'elles ayant un cadre trop étroit pour recevoir des dispositions se rapportant à des domaines si différents (chemins de fer, installations électriques, circulation routière, expropriation et exécution forcée).

Le projet s'appuie sur les articles 23, 26, 36, 37 *bis*, 41 *bis*, 64 et 64 *bis* de la constitution.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le chapitre premier délimite le champ d'application de la loi. Aux termes du 1^{er} alinéa de l'article premier, la loi se caractérise comme une réglementation des entreprises de transport publics faisant usage de trolleybus. En ce sens, elle constitue une réplique de la législation sur les chemins de fer qui régit les entreprises ferroviaires proprement dites et les entreprises de tramway.

Le 2^e alinéa de cet article donne une définition du trolleybus conforme à l'état actuel de la technique. Il n'est cependant pas exclu que l'avenir fasse apparaître des véhicules dont la qualification juridique, en raison de leurs caractéristiques, soit malaisée. En vue de cette éventualité, on a prévu que le Conseil fédéral pourra trancher les cas douteux.

L'alinéa 3 réserve les cas où une disposition de la loi serait en contradiction avec des conventions internationales conclues ultérieurement.

L'article 2 formule un principe absolument identique à celui qui est énoncé à l'article 12 de la loi de 1872 sur les chemins de fer. Les trolleybus sont ainsi placés sur le même pied que les tramways. S'agissant d'entreprises de transports publics, on ne saurait concevoir qu'un service de trolleybus ne puisse être créé ou développé en raison de l'obstruction de quelques propriétaires fonciers. L'application de la législation fédérale sur l'expropriation offre toutes garanties pour la sauvegarde des intérêts privés ainsi touchés.

Les entreprises de trolleybus sont actuellement régies par les règles du code civil sur la constitution de gages mobiliers et immobiliers; les véhicules et les installations peuvent faire ainsi l'objet d'une saisie et d'une réalisation individuelle, ce qui n'est évidemment pas compatible avec la marche normale d'un service public de transport. Il n'y a cependant pas lieu de

traiter les entreprises de trolleybus autrement que les tramways. Pour cette raison, l'article 3 du projet déclare applicable la législation spéciale concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemin de fer et la liquidation forcée de ces entreprises.

CONCESSION

Les dispositions du chapitre deuxième dérivent de la régle des postes (transports réguliers de voyageurs) et de la souveraineté cantonale sur les routes. On s'est efforcé ici de préciser la situation juridique en ce qui concerne l'octroi de la concession fédérale et l'autorisation cantonale de faire usage de la voie publique. Les attributions du canton sont ainsi réservées d'une manière explicite. Lors de l'octroi des concessions, la compétence cantonale en matière de routes a, en pratique toujours été respectée (art. 4).

L'article 5 pourrait fort bien figurer dans l'acte de concession, mais il a paru préférable de mentionner déjà dans la loi le principe que le concessionnaire a le droit et surtout l'obligation d'exploiter son entreprise conformément à sa concession et à la législation applicable.

Le transfert des concessions est déjà prévu dans l'ordonnance de 1906. Il est cependant utile de le régler dans la loi, notamment par égard aux conventions d'affermage et au transfert de certains droits ou obligations des concessionnaires. De telles conventions sont en effet fréquentes entre entreprises de transports publics. L'article 6 apporte ainsi une précision qui faisait défaut à la réglementation actuelle.

SURVEILLANCE

L'ordonnance de 1906 soumettait déjà les entreprises de trolleybus au contrôle technique et administratif du département des postes et des chemins de fer. L'article 7 de la loi maintient ce régime.

L'article 8 complète la réglementation actuelle en matière de recours, notamment en l'adaptant à la loi d'organisation judiciaire.

CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

La particularité des exploitations de trolleybus — usage de véhicules routiers qui ne peuvent être mis en service que s'il existe des installations électriques fixes semblables à celles des tramways — exige nécessairement l'application simultanée des prescriptions sur la circulation routière et de celles qui concernent les tramways. L'objet essentiel de la loi est de déterminer les dispositions applicables de la législation sur les chemins de fer d'une part, et sur le trafic routier d'autre part. Cette distinction indispensable se retrouve dans les législations étrangères sur les trolleybus.

En matière de chemin de fer, l'expérience a montré les graves inconvénients de la multiplicité des types de voitures et de matériel. La nécessité

apparaît donc de standardiser, dans la mesure du possible, les éléments principaux des véhicules. L'article 9 de la loi donne au Conseil fédéral la possibilité d'intervenir en faveur de cet effort de normalisation. L'intervention se faisant par voie d'ordonnance, il sera toujours possible d'adapter en temps opportun les prescriptions de la normalisation aux progrès techniques. Des normes de standardisation ne seront d'ailleurs établies que dans la mesure strictement utile, la standardisation pouvant déjà être encouragée lors de la procédure d'approbation des plans.

Il n'est pas nécessaire d'établir des dispositions spéciales sur les installations électriques des entreprises de trolleybus. L'article 10 déclare donc applicables les dispositions de la législation sur les installations électriques.

Le service de trolleybus étant intimement lié à un itinéraire déterminé par les installations de la ligne de contact, l'exploitation présente les caractéristiques des tramways. Aussi a-t-on été amené dans la plupart des pays à assujettir les entreprises de trolleybus, dans une mesure plus ou moins grande, aux dispositions appliquées aux chemins de fer (France, Italie, Belgique, etc.). Cet assujettissement s'impose en Suisse, où les services de trolleybus sont le plus souvent exploités en corrélation avec les services de tramways. Il permet — en tant que cela apparaît opportun — d'intégrer les services de trolleybus aux exploitations de caractère ferroviaire dont ils dépendent et d'unifier autant que possible leur régime juridique. La nécessité d'unifier les prescriptions a déjà été reconnue par le législateur suisse, qui a prévu que l'article 3 de la loi du 11 mars 1948 sur les transports par chemins de fer et par bateau pouvait s'appliquer, entre autres, aux entreprises concessionnaires de trolleybus.

L'article 11 du projet de loi ne prévoit que d'une manière limitative l'application des dispositions relatives aux chemins de fer secondaires: il réserve les articles 12 à 15, qui ont trait à la législation sur la circulation routière. On ne peut et ne doit en effet assimiler les exploitations de trolleybus aux exploitations de tramways que dans la mesure où la similitude des deux genres d'exploitation l'exige. Par opposition aux tramways liés à une voie ferrée, le trolleybus peut, dans les limites de ses possibilités techniques, circuler selon les règles énoncées par la législation sur les véhicules à moteur. Toute exception aux règles de la circulation en faveur des trolleybus se révélerait dangereuse. La sécurité routière exige l'unité des règles de circulation, raison pour laquelle l'article 12 soumet les trolleybus au code de la route.

Il n'est pas indiqué de soumettre purement et simplement les entreprises concessionnaires à l'ensemble des dispositions de la loi sur les automobiles. La notion de détenteur, en tant qu'elle est liée à la question de la responsabilité civile et au permis de circulation de chaque véhicule, ne serait pas appropriée aux conditions particulières des entreprises concessionnaires. La loi sur la circulation des véhicules automobiles, qui prend

en considération le véhicule isolé dont l'usage n'est pas lié à une ligne de contact, ne saurait constituer la réglementation adéquate pour les exploitations de trolleybus. S'agissant d'entreprises de transports publics, certaines simplifications peuvent être envisagées, comme par exemple la suppression de la plaque de police et son remplacement par un signe distinctif de l'entreprise et un numéro de véhicule (cf. ATF 68, IV, 24) — (article 13).

Pour les permis de conduire, il n'y a pas lieu de prévoir un régime différent de celui des automobiles, les cantons possédant déjà les offices spécialisés pour l'examen des conducteurs de véhicules. L'article 14 ajoute simplement — comme condition préalable à l'examen de conduire — la connaissance suffisante des parties mécaniques et électriques des trolleybus et de leur emploi. Une attestation de l'autorité de surveillance doit constater la réalisation de cette condition.

L'autorité de surveillance ne serait pas à même de remplir sa tâche si elle devait ignorer que dans une entreprise qu'elle contrôle des conducteurs de trolleybus se seraient vu retirer leur permis de conduire. C'est pourquoi l'article 14 prévoit la communication d'office à l'autorité de surveillance de tout refus ou retrait de permis de conduire.

Enfin, le Conseil fédéral doit pouvoir édicter, en vertu de la présente loi, des dispositions sur la formation des conducteurs de trolleybus. On consacrerait ainsi une pratique fondée sur un arrêté du Conseil fédéral du 6 septembre 1938.

RESPONSABILITÉ ET ASSURANCE

Ce chapitre règle les deux points qu'il est le plus nécessaire de préciser. Actuellement, on se trouve en présence des dispositions contradictoires de la loi sur le service des postes — qui soumet les entreprises concessionnaires à la même responsabilité que les chemins de fer — et de la loi sur les automobiles — qui prévoit une responsabilité différente pour la route —. Il est évident que la responsabilité civile des chemins de fer, telle qu'elle a été formulée dans la loi du 28 mars 1905, n'est guère appropriée pour les trolleybus, qui, à cet égard, doivent être assimilés aux véhicules routiers. Parce qu'il s'agit d'entreprises concessionnaires régies par une loi spéciale, il y a toutefois lieu de faire abstraction des règles relatives à la responsabilité civile en cas de changement de détenteur (art. 15, 1^{er} al.).

L'application de la législation sur les installations électriques entraîne *ipso facto* l'application des règles sur la responsabilité civile énoncées par cette législation. L'article 10 du projet de loi pourrait donc suffire. Il a cependant paru plus indiqué de faire figurer à la suite de l'alinéa se rapportant à la responsabilité civile selon la loi sur les automobiles (art. 15, 1^{er} al.), une disposition prévoyant expressément la responsabilité civile pour l'exploitation des installations et des véhicules électriques (art. 15, 2^e al.). De cette manière, les deux actions en responsabilité peuvent être

introduites aussi bien devant le tribunal du lieu du siège social de l'entreprise concessionnaire que devant celui du lieu de l'accident (art. 15, 3^e al.).

L'ordonnance de 1906 prévoit pour l'entreprise l'obligation de contracter une assurance-accidents en faveur des voyageurs. Les concessions récentes obligent, de plus, les entreprises à couvrir par une assurance leur responsabilité à l'égard des tiers. L'article 16 remédie à cette situation anormale en disposant que l'entreprise doit contracter une assurance responsabilité civile couvrant les dommages causés par son exploitation. En ce qui concerne les véhicules, la loi précise que l'entreprise de trolleybus devra être assurée pour une somme au moins équivalente à celle qui serait exigée d'un détenteur de véhicules automobiles de poids lourd (art. 16, 1^{er} al.). Cette disposition confirme la pratique actuelle de l'autorité de surveillance.

L'assurance doit être contractée auprès d'une institution offrant toutes garanties (société d'assurance ou institution reconnue par l'autorité fédérale de surveillance) — (art. 16, 2^e al.). L'examen des contrats d'assurance par l'autorité de surveillance est déjà prévu par l'article 30 de l'ordonnance de 1906. L'alinéa 3 de l'article 16 apporte à la réglementation en vigueur un complément indispensable si l'on veut que toute exploitation soit effectivement assurée. L'observation de cette règle ne peut en effet être contrôlée par l'autorité de surveillance que si les assureurs lui signalent toute suspension ou cessation de l'assurance. Cette question est ainsi réglée comme en matière d'assurance responsabilité civile des détenteurs d'automobiles.

MESURES ADMINISTRATIVES ET DISPOSITIONS PÉNALES

L'article 17, 1^{er} alinéa, est destiné à remplacer la disposition correspondante de la loi sur le service des postes. Le but reste le même; le texte a seulement été formulé d'une manière plus appropriée, et la procédure simplifiée. Ces modifications se sont révélées nécessaires, vu le caractère administratif de la mesure d'ordre prévue.

Le 2^e alinéa prévoit le retrait de la concession, notamment en cas de violation grave ou réitérée des prescriptions de la loi ou de la concession. Une telle mesure peut faire l'objet d'un recours au Conseil fédéral conformément à l'article 8.

Présentement, l'applicabilité aux trolleybus de certaines dispositions pénales de la loi sur les automobiles est douteuse. L'article 18 fournit les précisions désirables en excluant les dispositions relatives au permis de circulation et à la plaque de police, ces dispositions étant sans objet en ce qui concerne les trolleybus.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

La loi sur les trolleybus devant substituer une réglementation complète à un ensemble de prescriptions insuffisantes, il apparaît opportun d'étendre

l'application des nouvelles dispositions, dans un délai raisonnable, aux entreprises déjà établies.

Pour les cas où des nouveautés techniques modifieraient les règles de construction ou le mode d'exploitation des entreprises de trolleybus à un point tel que l'application de la loi deviendrait impossible ou contraire au bon sens, un correctif s'imposerait jusqu'au moment où les mesures législatives nécessaires auraient pu être prises. A cet effet, le Conseil fédéral doit pouvoir prendre des mesures provisoires. Des dispositions semblables sont déjà énoncées à l'article 69, 5^e alinéa, de la loi sur les automobiles et à l'article 109 de la loi sur la navigation aérienne.

Le projet que nous avons l'honneur de vous soumettre doit clarifier la situation juridique des entreprises de trolleybus. Cette mise au point de notre législation s'impose à brève échéance, car elle aura des répercussions sur l'assainissement et le développement d'un nombre important d'entreprises de transports urbains et suburbains que les circonstances obligent à abandonner le service par rail pour lui substituer le service de trolleybus. Nous vous recommandons d'adopter le présent projet de loi et vous prions d'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)

LOI FÉDÉRALE SUR LES ENTREPRISES DE TROLLEYBUS

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les articles 23, 26, 36, 37 bis, 41 bis, 64 et 64 bis de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 26 juillet 1949,

arrête :

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

¹ La présente loi régit les entreprises de transport public faisant usage de trolleybus.

Champ
d'application

² Au sens de la présente loi est considéré comme trolleybus le véhicule, mû par un moteur, qui circule sur la voie publique sans être lié à des rails et qui tire d'une ligne de contact l'énergie nécessaire à la traction. En cas de doute, le Conseil fédéral décide sur l'application de la présente loi.

³ Sont réservées les dispositions contraires des accords internationaux ayant trait aux trolleybus.

Art. 2

Les entreprises régies par la présente loi peuvent exercer le droit d'expropriation conformément à la loi fédérale sur l'expropriation.

Expropriation

Art. 3

¹ Les dispositions de la législation fédérale concernant la constitution de gages et la liquidation forcée des chemins de fer sont applicables aux entreprises régies par la présente loi.

Constitution de
gages et
liquidation forcée

² Le gage comprend les biens-fonds et les bâtiments, les installations électriques et les véhicules affectés à l'exploitation.

II. CONCESSION

Art. 4

1. Concession
fédérale et
autorisation
cantonale

¹ Le transport régulier de voyageurs et de choses au moyen de trolleybus est subordonné à l'octroi d'une concession fédérale. Celle-ci est délivrée, pour une durée déterminée, par le département des postes et des chemins de fer, qui consulte au préalable le gouvernement du canton ainsi que les entreprises de transport publics de la région intéressée.

² La concession n'est délivrée que si l'autorité compétente du canton a autorisé l'usage de la voie publique.

Art. 5

2. Obligation du
concessionnaire

Le concessionnaire a le droit et l'obligation d'exploiter l'entreprise conformément aux dispositions de la présente loi et de la concession.

Art. 6

3. Transfert de
la concession

¹ Le département des postes et des chemins de fer peut, après avoir pris l'avis du canton, transférer à une autre entreprise la concession ou certains droits ou obligations qui en découlent.

² Si certains droits et obligations découlant de la concession sont transférés, le concessionnaire continue de répondre de l'accomplissement de ces obligations.

III. SURVEILLANCE

Art. 7

1. Autorité de
surveillance

Le département des postes et des chemins de fer exerce la surveillance sur les entreprises de trolleybus. Il peut déléguer ses pouvoirs à des offices subordonnés. Les autorités compétentes pour la circulation des véhicules à moteur sont appelées à prêter leur concours. Le Conseil fédéral règle la collaboration entre les autorités intéressées.

Art. 8

2. Recours

¹ Les décisions du département relatives à l'octroi, au refus, au transfert ou au retrait de la concession peuvent être déférées au Conseil fédéral tant par l'entreprise que par le gouvernement du canton intéressé.

² Les décisions des offices subordonnés peuvent être déférées par l'entreprise au département des postes et des chemins de fer, qui statue en dernière instance.

³ Pour le reste, sont applicables les dispositions du titre septième de la loi fédérale d'organisation judiciaire.

IV. CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

Art. 9

Le Conseil fédéral, après avoir entendu les cantons intéressés et les entreprises concessionnaires, peut édicter des prescriptions sur la normalisation technique des véhicules et des installations.

1. Normalisation technique

Art. 10

L'établissement, l'entretien et l'exploitation des installations électriques sont régies par les dispositions de la législation sur les installations électriques.

2. Législation sur les installations électriques

Art. 11

¹ Les dispositions applicables aux chemins de fer secondaires les sont également à l'entreprise de trolleybus, en particulier en ce qui concerne :

3. Législation sur les chemins de fer

- a. L'approbation des plans;
- b. Les horaires, les interruptions de trafic et l'annonce des accidents;
- c. Les conditions des transports et les tarifs;
- d. La comptabilité et la statistique;
- e. La durée du travail et du repos du personnel ainsi que les institutions de prévoyance pour le personnel;
- f. Les taxes de concession et les émoluments administratifs;
- g. Les droits de timbre sur les documents de transport.

² Sont réservés les articles 12 à 15.

Art. 12

L'équipement des véhicules et la circulation sur la voie publique sont régis par les dispositions de la législation sur la circulation des véhicules automobiles. Sont réservées les dérogations prévues par la présente loi.

4. Législation sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles
a. Principe

Art. 13

¹ La mise en circulation des véhicules et remorques ainsi que l'ouverture de l'exploitation sont subordonnées à l'autorisation préalable de l'autorité de surveillance. Chaque véhicule doit porter le signe distinctif de l'entreprise et un numéro.

b. Mise en circulation des véhicules et ouverture de l'exploitation

² L'autorisation tient lieu de permis de circulation et le numéro du véhicule remplace la plaque de contrôle. L'autorisation est notifiée tant à l'entreprise qu'à l'autorité cantonale compétente.

Art. 14

e. Permis de conduire

¹ Le permis de conduire est délivré par l'autorité cantonale compétente. L'autorité de surveillance devra préalablement attester que le conducteur possède les connaissances suffisantes des parties mécaniques et électriques des trolleybus et de leur emploi.

² Le refus et le retrait du permis de conduire doivent être communiqués, avec indication des motifs, à l'autorité de surveillance.

³ Le Conseil fédéral pourra édicter des dispositions sur la formation et l'examen des conducteurs de trolleybus.

V. RESPONSABILITÉ ET ASSURANCE

Art. 15

1. Responsabilité

¹ Si, par suite de l'emploi d'un trolleybus d'une entreprise concessionnaire, une personne est tuée ou blessée ou un dommage matériel est causé, l'entreprise est responsable conformément aux dispositions de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Les dispositions de cette loi relatives à la responsabilité civile en cas de changement de détenteur ne sont pas applicables.

² Si la mort, les lésions corporelles ou le dommage matériel ont été causés par l'exploitation d'une installation électrique ou par l'effet du courant électrique sur le véhicule, l'entreprise est responsable conformément aux dispositions de la loi concernant les installations électriques à faible et à fort courant.

³ L'action peut être intentée devant le tribunal du lieu du siège social ou du lieu de l'accident.

Art. 16

2. Assurance

¹ L'entreprise doit contracter une assurance responsabilité civile couvrant les dommages causés par son exploitation. Les sommes assurées ne doivent pas être inférieures à celles qui sont prescrites par la législation sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles au détenteur de véhicules automobiles de poids lourd destinés au transport de personnes.

² L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance autorisée par le Conseil fédéral à opérer en Suisse ou auprès d'une institution reconnue par l'autorité de surveillance. Le contrat d'assurance doit être approuvé par l'autorité de surveillance.

³ L'exploitation ne peut être ouverte et maintenue que si une assurance couvre les risques. L'assureur est tenu d'aviser l'autorité de surveillance de toute suspension ou cessation de l'assurance.

VI. MESURES ADMINISTRATIVES ET DISPOSITIONS PÉNALES

Art. 17

¹ En cas de violation des mesures d'ordre prescrites par la présente loi, par ses dispositions d'exécution ou par la concession, le département des postes et des chemins de fer pourra infliger à l'entreprise ou aux personnes qui ont ou auraient dû agir pour elle, une amende administrative de cinquante à deux mille francs. Le Conseil fédéral décide en dernière instance.

1. Amende administrative et retrait de la concession

² En cas d'inobservation grave ou réitérée des prescriptions de la présente loi, de ses dispositions d'exécution ou de la concession, ou lorsque la concession est devenue sans objet, le département pourra retirer la concession sans indemnité au titulaire. Le gouvernement du canton sera préalablement consulté.

Art. 18

Les dispositions pénales de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles sont applicables, sauf les dispositions relatives à la circulation sans permis et à la plaque de contrôle.

2. Délits et contraventions

VII. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 19

¹ La présente loi est aussi applicable aux entreprises de trolleybus dont la concession est antérieure à la date de son entrée en vigueur. Les dispositions des concessions seront, dans un délai de trois ans, adaptées dans la mesure requise aux nouvelles prescriptions légales.

Dispositions transitoires

² Le Conseil fédéral est autorisé à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires du fait de nouveautés techniques en matière de trolleybus.

Art. 20

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi et arrête les mesures d'exécution. Il consulte préalablement les autorités compétentes pour la circulation des véhicules automobiles.

Entrée en vigueur et exécution

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur les entreprises de trolleybus (Du 26 juillet 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5659
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.07.1949
Date	
Data	
Seite	103-115
Page	
Pagina	
Ref. No	10 091 612

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.