

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la promulgation d'une loi fédérale sur les tarifs  
des Chemins de fer fédéraux.

(Du 17 novembre 1899.)

---

Monsieur le président et messieurs,

A teneur de l'article 13, lettre A, chiffre 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation administrative des Chemins de fer fédéraux, la législation sur *les principes généraux en matière de tarifs* appartient à l'Assemblée fédérale, et, à teneur de l'article 17, chiffre 4, le conseil d'administration doit fixer, dans les limites des prescriptions légales sur la matière, les règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs en général, la classification des marchandises, ainsi que l'élaboration des dispositions réglementaires. Il est dès lors nécessaire de poser en temps utile une base légale pour la réglementation des tarifs des chemins de fer fédéraux.

## I. Considérations générales.

Tout d'abord, il y a lieu de faire remarquer que les dispositions des *concessions* relatives aux tarifs cesseront d'être en vigueur dès le moment du transfert des chemins de fer à la Confédération. Il faudra en conséquence remplacer ces dispositions dans la loi concernant les tarifs. Les prescriptions de la concession dite normale devront servir à cet effet comme point de départ. Depuis l'octroi des concessions de chemins de fer par la Confédération, ces prescriptions ont été adoptées en substance dans toutes les concessions; mais lesdites prescriptions devront subir dans la nouvelle loi des modifications et des améliorations. Les administrations de chemins de fer ne se sont en effet pas contentées d'une organisation du trafic et des tarifs, comme la Confédération aurait pu l'exiger d'elles, sur la base des concessions, mais elles sont parvenues, en partie par leur propre initiative et en partie grâce à l'influence des autorités fédérales, à procurer au trafic de plus grands avantages, en s'écartant souvent de la teneur des concessions. La nouvelle loi ne pourra donc pas s'appuyer simplement sur la concession normale, mais elle devra au contraire tenir compte des organisations plus développées qui existent.

En outre, les autorités fédérales ont eu l'occasion, sous l'empire du système des chemins de fer privés, de s'occuper à diverses reprises de la question des tarifs des chemins de fer suisses. Il faudra tenir compte dans la nouvelle loi de leurs expériences dans ce domaine. C'est pourquoi, pour rester sur le terrain pratique et pour éviter soit les innovations purement théoriques, soit la tendance bureaucratique à maintenir l'état de choses existant, il importe de jeter un coup d'œil rapide sur les résultats de l'intervention des autorités fédérales jusqu'à ce jour.

Les principes généraux appliqués jusqu'ici aux tarifs des chemins de fer suisses sont contenus dans l'article 35 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse; cet article a la teneur suivante :

« La Confédération exerce le contrôle sur les tarifs. Elle a le droit de prendre connaissance de toutes les pièces et de tous les contrats y relatifs passés par les administrations de

chemins de fer. Elle se dirigera notamment, dans ce contrôle, d'après les prescriptions suivantes :

« 1. Les tarifs n'excéderont pas les limites déterminées dans les concessions.

« 2. Pour les services incombant aux compagnies en vertu de leurs concessions, aucune taxe non prévue dans les concessions ne pourra être perçue, si elle n'a pas été formellement approuvée par le Conseil fédéral et portée à la connaissance du public par l'administration du chemin de fer.

« 3. Les taxes seront partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme.

« Les administrations de chemins de fer ne doivent accorder à personne, sous une forme quelconque, des avantages qu'elles n'accorderaient pas à d'autres dans des circonstances analogues.

« 4. Les administrations de chemins de fer donneront avis, en temps opportun, de toute modification générale et spéciale des tarifs, ainsi que de toute détaxe, au fonctionnaire qui leur sera désigné à cet effet.

« De son propre chef, ou sur la réclamation de personnes intéressées, le Conseil fédéral peut, après avoir entendu la compagnie de chemin de fer, exiger la suppression ou la modification de tarifs différentiels ou de promesses de détaxe qui violeraient le principe d'égalité établi au § 3 du présent article.

« 5. Tout changement apporté aux tarifs ou aux règlements de transport sera dûment porté à la connaissance du public; dans la règle, les changements de tarifs seront publiés au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur.

« Si la compagnie juge convenable d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue pendant trois mois au moins pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

« Toute élévation de tarifs doit être publiée trois mois au moins avant la mise en vigueur.

« Si une compagnie se propose d'introduire un nouveau système de tarifs, dans lequel des diminutions et des augmentations de taxes sont combinées, le Conseil fédéral peut réduire ces délais.

« Ces délais ne s'appliquent pas aux trains de plaisir, non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

« Le Conseil fédéral fera en sorte que l'observation des principes renfermés aux chiffres 1 à 5 du présent article dans l'élaboration des tarifs et dans leur application soit contrôlée avec soin. »

Ces principes généraux devront aussi faire règle à l'avenir, attendu qu'ils ont pour but une formation de tarifs équitable sous tous les rapports, excluant tout privilège au profit de quelques-uns et assurant une publicité convenable des tarifs. Quoique l'article 11 de la loi fédérale du 15 octobre 1897 prescrive expressément l'application aux Chemins de fer fédéraux de la législation actuelle et que dès lors l'article 35 précité fasse règle pour eux, il est toutefois indiqué de reproduire ces principes dans la nouvelle loi en les rédigeant en conséquence..

Les tarifs des chemins de fer suisses s'étant librement développés dans les limites de leurs concessions dont les dispositions sont reconnues expressément dans la loi comme formant la base des obligations des compagnies, il s'est élevé des plaintes de temps à autre dans le public et au sein des autorités sur la diversité des tarifs provenant des différences qui existent dans les dispositions des concessions. Ces plaintes concernaient moins le service des voyageurs que les tarifs pour le transport des marchandises ; elles sont devenues plus vives et ont trouvé leur expression dans les résolutions de l'Assemblée fédérale lorsque les chemins de fer suisses principaux, à l'exception de la Suisse Occidentale, ont passé au système de tarif dit de réforme, introduit d'abord en Allemagne, tandis que ce dernier chemin de fer a conservé, en s'appuyant sur les administrations des chemins de fer français, le vieux système de la classification des marchandises. Sur l'invitation de l'Assemblée fédérale du 26 juin 1883, le Conseil fédéral présenta le 23 novembre 1883 à l'Assemblée fédérale sur la question des tarifs (marchandises) un rapport approfondi qui fixait d'une manière absolument complète les principes suivis par l'autorité de surveillance dans l'application de l'article 35 de la loi sur les chemins de fer et qui se terminait par les déductions suivantes :

« 1. Les dispositions des concessions sur la *classification des marchandises* n'ont pour la plus grande partie jamais été appliquées, attendu qu'il serait résulté de cette application une situation intolérable pour le trafic. Les conventions conclues entre les compagnies dans les années 1863 et 1872 avec l'assentiment des autorités de surveillance reposent sur une nou-

velle base, ignorée des concessions cantonales, laquelle distingue entre les expéditions en parties isolées et les transports par fortes quantités ; cette distinction, qui se trouve dans toutes les concessions fédérales, est aussi à la base de la classification actuelle, mais avec les modifications qui ont paru nécessaires pour satisfaire aux besoins du trafic international. Cette nouvelle classification est introduite sur tout le réseau suisse des chemins de fer (à l'exception de la Suisse Occidentale). L'unité une fois établie, le Conseil fédéral pourvoira à sa conservation et n'approuvera de futures modifications de principe qu'à la condition qu'elles s'appliquent à toutes les voies normales.

« Il ressort de notre rapport que les autorités fédérales ont insisté depuis des années déjà sur l'introduction d'une classification uniforme et que, grâce aux efforts de tous et au bon vouloir des compagnies, on a réussi aujourd'hui à se rapprocher du but et à trouver dans une classification applicable à toutes les lignes la base de tarifs uniformes.

« 2. Mais des tarifs uniformes ne supposent pas seulement une classification de marchandises partout applicable, mais aussi des taxes uniformes. Tous les moyens juridiques font défaut aux autorités fédérales pour arriver à cette unité. Les concessions accordées aux compagnies donnent à chaque administration en particulier la compétence de fixer ses taxes à son gré, pour chaque ligne, dans les limites concessionnelles, et de les modifier de nouveau ad libitum dans les formes et dans les délais prévus légalement. La Confédération a exclusivement le droit d'empêcher qu'il soit perçu des taxes plus élevées que ne le comportent les concessions.

« En comparaison avec la diversité antérieure des taxes basées sur les concessions, l'état de choses actuel créé avec l'assentiment des compagnies se présente plus favorablement, mais sa durée dépend de la bonne volonté des diverses administrations.

« Une modification législative en cette matière, qui doit être signalée comme l'inconvénient essentiel de la situation, est inadmissible en présence des droits dont s'est désistée la Confédération dans les concessions, et l'unification pleine et entière des tarifs ne paraît pouvoir être atteinte que par la voie de la reprise des chemins de fer par la Confédération.

« 3. Les points qui ont été touchés dans ce rapport sous les titres de *tarifs progressifs, différentiels et de concurrence* et qui ces derniers temps ont donné lieu à bien des recours

rentrent dans la compétence des autorités fédérales, vu que les compagnies de chemins de fer ne possèdent que les droits que les concessions leur ont attribués expressément, et que toutes les autres relations dont il n'est pas fait mention sont soumises à l'autorité et à la décision de l'Etat. Aussi bien le Conseil fédéral liquidera aussi ces questions à l'avenir, et cela d'après les principes développés dans le présent rapport ».

Le rapport précité avait établi pour quels motifs le Conseil fédéral s'était opposé à ce que l'application sur les différentes lignes du système des tarifs à progression décroissante ait lieu de façon que le calcul à base décroissante commençât toujours à nouveau lors du passage d'une voie à une autre. L'arrêté y relatif du Conseil fédéral du 5 septembre 1882 est conçu en ces termes :

« 1. Le calcul des prix de transport d'après une base décroissante, qui comporte des taxes moins élevées pour les parcours plus longs que pour les parcours plus courts (Staffeltarif), n'est applicable dans le service cumulatif des chemins de fer suisses (service direct et de transit) que lorsque les distances parcourues sur les diverses lignes sont considérées comme un seul et même parcours. Dans l'établissement de tarifs directs, il n'est donc pas admissible de souder des taxes à base décroissante à des taxes proportionnelles ou de cumuler deux ou plusieurs tarifs à base décroissante.

« 2. Les tarifs pour le trafic interne seront établis conformément aux principes admis pour le trafic direct suisse. »

En ce qui concerne les *tarifs différentiels et de concurrence* tarifs vivement attaqués, les principes qui ont dirigé le Conseil fédéral dans ses décisions étaient les suivants :

« a. Si les compagnies de chemins de fer suisses accordent au public, d'elles-mêmes ou en commun avec des chemins de fer de l'étranger, des tarifs aussi bas que possible pour développer certains trafics ou pour attirer aux lignes suisses des transports qui ont plusieurs routes à disposition (par exemple Marseille-Genève, Gênes-Gothard, Trieste et Venise-Brenner pour le trafic avec l'Italie, soit les ports de la Méditerranée et de l'Adriatique), elles rendent par là un service non seulement au commerce suisse, mais aussi au consommateur et à ce point de vue il ne peut rentrer dans les devoirs de l'autorité de s'y opposer.

« b. De pareilles réductions de tarif peuvent être appliquées de telle façon que la taxe pour les stations terminales soit la même pour toutes les stations situées en arrière et la

demande d'après laquelle la taxe kilométrique resterait la même et le prix total serait proportionnel aux distances, ne serait pas fondée. La loi n'exige pas dans ce cas une pareille taxation, puisque l'article 35 interprète expressément le « calcul uniforme des taxes » dans ce sens que les administrations de chemins de fer ne doivent accorder à personne, sous n'importe quelle forme, un avantage qu'elles n'accordent pas à tout le monde dans les mêmes circonstances. Sous ce rapport, les tarifs établis dans le genre du tarif n° 412 (pour le trafic direct avec le Paris-Lyon-Méditerranée) satisfont pleinement à la loi, attendu qu'ils étendent aussi aux stations situées en arrière les mêmes avantages que ceux dont jouissent les stations extrêmes.

« c. L'inégalité des circonstances ne peut résider que dans la diversité de facteurs extérieurs ; la prescription d'après laquelle les stations seules qui sont situées sur une ligne d'acheminement déterminée et aboutissant à une station extrême, ont droit aux taxes réduites est une inégalité créée par le bon plaisir des compagnies et ne résultant pas de la nature même des choses ; aussi bien elle tombe vis-à-vis de la loi. »

A cette occasion, on a fait remarquer que les principes indiqués ne peuvent pas être observés lorsqu'il s'agit de la concurrence entre des chemins de fer suisses et des chemins de fer étrangers ; comme ceux-ci ne sont pas soumis aux lois de notre pays, il n'est pas possible, dans des conditions de concurrence pareilles, d'appliquer sans modification les mêmes principes. Il a été démontré par des exemples de quelle manière se présente la situation lorsque pour le trafic avec une station suisse on dispose de deux routes à l'une desquelles les chemins de fer suisses ne sont pas du tout intéressés ou ne le sont que pour un parcours inférieur à celui de l'autre route, ou bien lorsque le trafic d'une station étrangère pour une autre station étrangère peut être dirigé à travers le territoire suisse (trafic de transit). Dans le premier cas, on a dû permettre aux chemins de fer suisses de réduire leurs taxes sur la route qui leur était la plus favorable en proportion de la différence existant sur l'autre route, pour éviter que le trafic ne fût pas entièrement dirigé sur cette dernière. Cette réduction a dû avoir lieu dans tous les cas où les taxes formées normalement par la route la plus favorable à la Suisse n'étaient pas inférieures à celles de l'autre route. Dans le trafic de transit, les parts afférentes à la Suisse n'ont pu subir de plus fortes réductions que les taxes pour trafic entre les mêmes stations étrangères et les stations suis-

ses plus rapprochées que dans les cas où ce trafic de transit pouvait être desservi non pas seulement par les routes suisses mais aussi par des routes étrangères ; dans les cas, par contre, où le transit suisse n'est pas menacé par la concurrence étrangère, il n'existe aucun motif de traiter les stations étrangères plus favorablement que celles du pays, et il est juste que ces dernières ne paient pas des taxes totales plus élevées que les premières.

Après que l'Assemblée fédérale eut pris connaissance de ce qui précède et que la commission du Conseil national se fut exprimée dans un rapport détaillé du 29 mai 1884 sur la question des tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins de fer suisses en général et sur le tarif dit de réforme en particulier, l'Assemblée fédérale prit, en date du 19 décembre 1884, l'arrêté ci-après :

« L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
DE LA  
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les rapports du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, des 23 novembre 1883 et 27 mai 1884, sur la motion Zschokke et consorts et le rapport du 23 novembre 1883 sur la motion Cramer-Frey ayant trait aux tarifs des chemins de fer suisses ;

vu l'article 26 de la constitution fédérale et la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872, et plus particulièrement l'article 35 de cette loi ;

vu les concessions existantes ;

tenant compte des enquêtes et des pétitions émanant de sociétés commerciales et de particuliers sur le tarif dit de réforme ;

*considérant :*

1. qu'il est dans l'intérêt du public et des compagnies elles-mêmes que celles-ci arrivent à une entente commune pour l'établissement de tarifs uniformes de transport des marchandises ;
2. que toutes les compagnies suisses, à l'exception toutefois de la compagnie Suisse-occidentale-Simplon, ont déjà adopté d'un commun accord, à titre d'essai, un système de tarif connu sous la dénomination de « tarif de réforme » et basé sur une nouvelle classification des marchandises ;

3. que l'introduction du tarif de réforme ne peut donner lieu, dans les circonstances actuelles, à une intervention législative de l'Assemblée fédérale dans la question générale des tarifs,

*arrête :*

Art. 1<sup>er</sup>. Il est pris acte des rapports du Conseil fédéral et des conclusions qu'ils renferment.

Art. 2. Le Conseil fédéral est invité à faire des efforts pour obtenir les résultats ci-après :

- a. que le système dit de réforme soit aussi adopté par la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon ;
- b. que les tarifs directs non encore appliqués soient mis en vigueur aussitôt que faire se pourra ;
- c. que la seconde classe pour les petits colis soit élargie et qu'un certain nombre d'articles dits encombrants soient déclassés ;
- d. que la double taxe d'expédition ne soit plus comptée en plein pour la grande vitesse, et généralement que les taxes d'expédition ne soient plus perçues en plein à partir de 30 kilomètres de parcours, mais seulement à partir de 40 kilomètres ;
- e. que les taxes pour l'exportation de produits suisses soient égales, approximativement ou en plein, aux taxes de transport pour les marchandises étrangères transitant par la Suisse et avec lesquelles les produits indigènes doivent concourir sur le territoire étranger ;
- f. que les délais actuels de livraison soient abrégés ;
- g. que les taxes des marchandises soient toujours calculées sur la base de la voie la plus économique, sous l'application du tarif général ou spécial le plus favorable, alors même que l'expéditeur n'aurait donné aucune direction particulière à ce sujet ;
- h. que toute modification aux tarifs existants et tout tarif nouveau reçoivent une publicité suffisante et que les pièces qui s'y rapportent soient mises effectivement à la disposition des intéressés, contre paiement de leur coût ;
- i. que le tarif soit appliqué aux expéditions de 10,000 kilogrammes et au delà, lors même que l'administration ne disposerait pas, dans le moment, de wagons d'une capacité normale de 40 mètres cubes et que le chargement aurait lieu sur des wagons à 5000 kilogrammes ;
- k. que le service des réclamations soit mieux organisé et d'une manière plus uniforme. »

Nous avons reproduit en détail cet arrêté de l'Assemblée fédérale et les arrêtés et rapports qui l'ont précédé du Conseil fédéral, parce que nous sommes persuadés que les principes qui y sont posés sont encore en général considérés aujourd'hui comme justes et doivent être admis dans la loi qui va être promulguée concernant les tarifs des Chemins de fer fédéraux.

L'autorité de surveillance s'est conformée à l'arrêté précité dans l'exercice de son contrôle sur les tarifs; il s'est révélé toutefois que les compétences légales existantes ne suffisaient pas pour faire valoir d'une manière complète dans ce domaine la souveraineté de l'Etat. Sur la proposition du Conseil fédéral, les dispositions suivantes ont été en conséquence admises dans la nouvelle loi sur les transports du 29 mars 1893 :

« Art. 4. Les conditions des tarifs des compagnies, des associations ou unions de chemins de fer ne seront valables qu'en tant qu'elles ne seront pas contraires aux dispositions de la présente loi et du règlement de transport; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

« Sont également sans effet légal tous les règlements, publications ou conventions spéciales qui excluraient ou limiteraient à l'avance la responsabilité et l'obligation d'indemniser que la présente loi impose aux chemins de fer.

« Tous les tarifs et les conditions de transport, ainsi que les modifications à y apporter, seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral avant de pouvoir être appliqués. »

Par cet article, le droit du Conseil fédéral d'exercer après coup son contrôle sur les tarifs déjà introduits a été remplacé par le droit d'approbation préalable sans laquelle un tarif n'a pas de validité. Le droit des compagnies de fixer les taxes dans les limites prescrites par les concessions n'a, il est vrai, subi par là aucune atteinte. Il n'a pas été donné suite non plus à une proposition tendant à ce que le droit de libre acheminement, appartenant aux administrations de chemins de fer, et qui ne peut être limité que par des instructions spéciales de l'expéditeur, fût remplacé par une disposition suivant laquelle les transports qui peuvent utiliser diverses routes suisses n'appartenant pas à la même compagnie sont répartis équitablement entre ces diverses routes. Cette proposition est due au fait que la plupart des grandes compagnies s'étaient constituées en association particulière sous le nom « d'Union commerciale », dans le but de se répartir le trafic des marchandises, et qu'elles avaient à plusieurs reprises re-

fusé à des entreprises nouvelles et de moindre importance d'entrer dans cette association. Il est vrai que chaque fois une entente était intervenue, en général par l'entremise des autorités fédérales, mais il en résultait des récriminations contre le droit du plus fort. Il était cependant impossible de trouver une formule pouvant prévenir cette plainte, sans commettre des injustices semblables ou plus grandes dans un autre sens. Il a été constaté notamment qu'il était impossible de prendre la longueur des différentes routes comme base du droit à participer au transport des marchandises. Le principe de l'assignation du trafic des marchandises à la route la plus courte ne serait justifié que dans le cas où celle-ci aurait les mêmes taxes kilométriques, attendu que dans ce cas seulement la route la plus courte serait aussi toujours la plus avantageuse ; mais une prescription y relative ne rentrait pas dans la compétence de la Confédération, étant donné que les concessions ne fixent que le chiffre maximum des taxes et qu'il est laissé aux chemins de fer la faculté de se mouvoir librement dans les limites de ces concessions. Nous ajouterons que la route la plus courte n'est d'ailleurs pas toujours la meilleure, attendu qu'en ce qui concerne les conditions d'exploitation et de correspondance, le nombre de trains etc. dont dépendent la rapidité et la régularité du transport, il n'est pas rare qu'elle doive céder le pas à une route plus longue.

En outre, on a fait remarquer que l'influence de la Confédération sur l'acheminement des marchandises par la route la plus courte ou par la moins coûteuse devait porter atteinte d'une manière très sensible à l'état de choses existant. On fit ressortir combien il serait injuste et souvent aussi désavantageux pour le trafic de vouloir empêcher en partie une compagnie de chemin de fer d'acheminer par son propre réseau le trafic des marchandises entre ses stations pour le simple motif que la ligne d'une autre compagnie offre une route qui n'est peut-être pas beaucoup plus courte. En outre, les administrations intéressées signalèrent le fait que les compagnies concurrentes avaient convenu entre elles le partage du trafic sur les diverses routes situées entre Bâle et Biemme, Winterthour et Rorschach, Effretikon et Wetzikon, Zurich et Rapperswil, Ziegelbrücke et Glaris, afin de prévenir une lutte de concurrence malsaine, attendu que dans aucun cas la route la plus longue ne pouvait renoncer à participer au trafic.

Le message du Conseil fédéral constatait que les dispositions des concessions ne peuvent pas être opposées au développement du droit public, mais que l'on faisait bien cependant

de tenir compte des circonstances qui se sont formées avec le temps. Cette considération amena à admettre la disposition aujourd'hui en vigueur de l'article 6, lit. 1, de la loi sur les transports ainsi conçue : « (La lettre de voiture contiendra :) 1) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane. A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des circonstances résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part. » Cette disposition est conforme à l'article 9, chiffre 8, de la loi de 1875 sur les transports et ne comporte pas le droit illimité des chemins de fer de déterminer la voie de transport, droit admis, il est vrai, dans la convention internationale à des conditions qui sauvegardent les intérêts du trafic. Elle était importante par le fait que déjà d'après l'article 33 de la loi de 1872 sur les chemins de fer, confirmé par l'article 2 de la loi sur les transports, les administrations de chemins de fer peuvent être forcées par la Confédération d'établir des tarifs directs avec d'autres compagnies et que la Confédération est dès lors dans la situation de procurer aux chemins de fer, qui veulent concourir avec d'autres pour certains trafics, les tarifs nécessaires pour cela, en tant qu'elle trouve cette revendication équitable.

A notre avis, la Confédération devrait aussi après la nationalisation d'une partie des chemins de fer suisses maintenir l'attitude prise jusqu'ici dans cette question, ainsi que nous le démontrerons plus loin.

Si nous avons exposé brièvement l'état actuel de la réglementation des tarifs des chemins de fer privés par les autorités fédérales, ce n'est pas toutefois dans l'intention de vous proposer d'appliquer tous ces principes aux Chemins de fer fédéraux. Nous avons dû au contraire examiner en particulier jusqu'à quel point les règles actuelles devront, après la nationalisation, être conservées ou remplacées.

Comme nous l'avons fait remarquer plus haut, il ne faut pas perdre de vue que les dispositions des concessions concernant les tarifs seront abrogées et qu'il y a lieu de les remplacer. Pour ce qui concerne la fixation des nouvelles prescriptions, il n'est certainement pas nécessaire de motiver davantage la demande d'une organisation *uniforme* pour l'ensemble du réseau des Chemins de fer fédéraux. Ensuite, il y aura lieu de rassurer ceux qui craignent que la nationalisation n'amène un

recul par rapport à la situation actuelle. En outre, la loi devra contenir des dispositions comportant de futurs allègements pour le trafic.

Avant que les organes de l'administration des Chemins de fer fédéraux soient constitués, il y aura lieu de ne pas se prononcer prématurément dans la loi sur des innovations qui ont encore besoin d'études sérieuses. On ne devra pas non plus oublier que les chemins de fer se transforment et se développent continuellement et que par conséquent on devra laisser à l'activité et à l'initiative de l'administration une limite très large dans laquelle elle puisse se mouvoir librement. Il faudra notamment lui accorder, comme aux compagnies privées actuelles, la liberté de développer le trafic. A cet égard, il faudra toutefois sauvegarder le principe de l'égalité des droits pour tous déjà admis dans la législation actuelle et maintenir la publicité complète des tarifs.

Par ces observations générales, nous avons aussi motivé les principes posés dans la *partie générale* du projet de loi sur les tarifs (articles 2 et 3); ces principes ne sont en somme que la reproduction des prescriptions de l'article 35 de la loi sur les chemins de fer et de l'article 4 de la loi sur les transports.

Les prescriptions de cette loi sur les tarifs ne sont applicables qu'aux lignes qui sont la propriété de la Confédération. Quant aux lignes privées elles restent soumises aux dispositions de leurs concessions, alors même qu'elles viennent à être exploitées par l'administration des Chemins de fer fédéraux (article 1<sup>er</sup>).

Dans le but de faciliter la préparation complète de la loi sur les tarifs, le Département des Chemins de fer en a communiqué un premier projet à l'Union suisse du commerce et de l'industrie, à l'Union suisse des Arts et Métiers, à l'Union suisse des paysans et à l'Association des chemins de fer suisses, en les priant de lui donner connaissance de leurs observations. Les associations précitées ont répondu d'une manière qui mérite notre reconnaissance à cette invitation, en nous envoyant des rapports détaillés. Nous les ajoutons aux actes du présent projet.

Nous nous sommes fait un devoir de tenir compte des propositions formulées, en tant que le permettait l'exécution logique des principes uniques et uniformes qui sont à la base des tarifs. Les raisons pour lesquelles nous n'avons pu prendre en considération tous les vœux exprimés doivent être déduites

de la justification suivante des divers articles du projet. En général, nous devons faire remarquer que par ci par là il existait des contradictions entre les vœux émis et que nous avons dû en conséquence choisir entre les tendances contraires.

Relativement au chapitre 1<sup>er</sup> du projet de loi, on a notamment fait valoir que le maintien des prescriptions de l'article 35 de la loi sur les chemins de fer et de l'article 4 de la loi sur les transports concernant l'établissement des tarifs sur la base de principes uniformes et touchant la publication des tarifs et leur approbation par le Département des Chemins de fer ne paraissait pas justifié à l'égard des Chemins de fer fédéraux, attendu qu'on devait, dans la plus large mesure possible, leur laisser le soin de protéger les intérêts publics aussi bien qu'à une autorité de surveillance.

Nous estimons toutefois qu'abstraction faite de la prescription de l'article 11 de la loi fédérale du 15 octobre 1897, qui déclare les dispositions actuelles en matière de chemins de fer applicables aux Chemins de fer fédéraux, les principes tirés de l'article 35 de la loi sur les chemins de fer et posés dans l'article 2 du projet, à savoir qu'il y a lieu d'adopter un traitement uniforme pour tous, doivent aussi être applicables d'une manière absolue aux Chemins de fer fédéraux, et même plus encore à ces derniers que cela n'a été le cas jusqu'à présent pour les chemins de fer privés. On pourrait sans doute objecter que ce principe est tout naturel; mais il vaut mieux toutefois l'admettre dans la loi sur les tarifs et dans la teneur des prescriptions existantes. Il ne peut résulter aucune espèce d'inconvénients de la juste application de ces prescriptions, attendu qu'un traitement uniforme ne peut être réclamé que dans des circonstances de même nature, et ces dispositions ne doivent naturellement pas être interprétées en ce sens que des circonstances de nature différente doivent être traitées comme s'il s'agissait de l'application d'une règle invariable. Que des tarifs exceptionnels ne doivent pas être à l'avenir non-seulement autorisés, mais qu'ils soient expressément exigés dans l'intérêt de l'économie politique, cela résulte clairement des articles ultérieurs et de leur justification. Le principe de l'article 2 n'empêche pas d'accorder des dispositions favorisant le transport de certains objets; par contre, des facilités pareilles ne peuvent pas être accordées exclusivement à certains transporteurs, mais doivent l'être également à toute personne qui remet au transport des marchan-

disés de cette espèce. Les progrès réalisés en matière de chemin de fer doivent rester assurés au trafic.

Les objections formulées contre l'approbation préalable des tarifs par le Département des Chemins de fer et leur publication avant leur mise en vigueur (article 3) ne sont pas non plus justifiées. Les motifs que l'on a fait valoir lors de la promulgation de la loi sur les transports pour les prescriptions de l'article 4 de cette loi sont encore valables aujourd'hui. L'examen, avant leur application, de toutes les mesures touchant les tarifs au point de vue de leur légalité est pleinement justifié et n'a rien de choquant pour l'administration des Chemins de fer fédéraux. Les retards résultant de ce contrôle sont beaucoup exagérés. Ce ne sont pas les tarifs isolés qui provoquent les négociations laborieuses, mais les conventions de principe sur la formation des tarifs, notamment dans les trafics avec l'étranger, et dont l'approbation devrait dans tous les cas être réservée à l'autorité de surveillance. Le temps nécessaire pour le contrôle officiel est relativement court comparativement au temps exigé pour les négociations des chemins de fer entre eux, soit par voie de correspondance soit par des conférences. L'hypothèse qu'il s'agirait d'un simple examen formel est absolument erronée. L'affaire essentielle est de surveiller l'exécution exacte des principes posés dans les lois fédérales et les arrêtés fédéraux et sur lesquels nous nous sommes étendus dans les pages qui précèdent. Il n'est souvent pas possible de séparer ce contrôle de celui qui n'a trait qu'à la vérification des calculs, et une séparation de ces deux facteurs ne ferait de nouveau que conduire à de nouvelles complications plutôt qu'à la simplification désirée de la procédure à suivre.

Dans la règle, les élévations de taxe ou les annulations de tarifs doivent être publiées trois mois avant leur exécution si l'on veut éviter que le commerce ne soit lésé par des mesures de tarifs imprévues qui dérangent ses combinaisons. Une restriction de ce délai ne serait certes pas dans l'intérêt du trafic. Une réduction de terme est prévue pour le cas où des réductions de taxe importantes seront introduites en même temps que des élévations de taxe. On peut bien croire l'autorité de surveillance capable de n'autoriser cette exception que là où les intérêts généraux et non pas les intérêts financiers de l'administration des Chemins de fer fédéraux l'exigent. Une réduction du délai de publication est aussi admissible lorsque dans des tarifs directs avec l'étranger il n'y a que les parts

de taxe afférentes aux tronçons étrangers qui sont augmentées et qu'un délai plus court est applicable à ces tronçons.

La prescription d'après laquelle des réductions de taxe, une fois introduites, doivent rester en vigueur durant un temps assez prolongé ne peut de même pas être combattue avec raison ; c'est seulement de cette manière que la stabilité si nécessaire au monde des affaires sera atteinte. A cet égard, on a justement attiré l'attention sur des cas dans lesquels l'administration du chemin de fer ne peut accorder de réductions que si leur durée est d'avance limitée à un temps assez restreint. C'est ce qui a lieu notamment pour les transports agricoles lorsqu'en cas de récoltes extraordinairement riches l'écoulement rapide de leurs produits doit être assuré sur de grandes distances par des réductions de taxe exceptionnelles. Il n'y a pas non plus de raison intrinsèque de maintenir après l'expiration du délai utile ces taxes exceptionnelles pour les transports normaux.

Il y a lieu enfin d'admettre la disposition déjà existante d'après laquelle les délais pour la publication et la durée de la réduction ne sont pas applicables aux trains de plaisir, ni aux facilités exceptionnelles accordées à l'occasion de fêtes, ni à d'autres cas particuliers. A cet égard il ne doit rien être changé à la situation actuelle.

On ne saurait d'autre part recommander de prolonger, pour les nouveaux tarifs à introduire et pour les réductions de taxes, le délai de publication de quatorze jours, car ce serait empêcher l'administration du chemin de fer de prendre rapidement, le cas échéant, des mesures de tarifs, d'ailleurs désirables. Un délai relativement bref est ici dans l'intérêt du trafic.

Pour éviter des malentendus, il paraît en outre opportun de dire expressément que les dispositions de la loi sur les chemins de fer, qui concernent les rapports avec l'*administration des postes* et l'*administration militaire*, en matière de tarifs, sont aussi applicables aux Chemins de fer fédéraux. Cependant, il est superflu de répéter ces dispositions dans la loi sur les tarifs, attendu qu'elles ne concernent pas le transport en général, mais seulement ces administrations qui sont au courant bien certainement des articles cités. Une statistique exacte, dressée par l'administration fédérale, reposant sur des chiffres, de ces prestations gratuites des chemins de fer serait intéressante, mais elle ne saurait cependant rien avoir de commun avec la loi sur les tarifs. A notre avis il ne peut être ques-

tion de permettre maintenant la suppression de ces prestations, stipulées déjà dans les plus anciennes concessions de chemins de fer (articles 4 et 5).

Nous allons passer à présent à la justification des prescriptions particulières concernant le transport des voyageurs et le transport des marchandises.

## II. Transport des voyageurs.

Les dispositions de la concession normale (arrêté fédéral du 17 septembre 1873 portant concession d'un chemin de fer de Thoun à Konolfingen; *Recueil des chemins de fer*, nouv. série, I. 142) ont la teneur suivante en ce qui concerne le transport des voyageurs :

« Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

« Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

« Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

« La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'article 12 ne sont pas applicables à ces trains.

« Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

dans les wagons de 1<sup>re</sup> classe, 10 centimes par kilomètre de la voie ferrée ;

dans les wagons de 2<sup>me</sup> classe, 7 centimes par kilomètre ;

dans les wagons de 3<sup>me</sup> classe, 5 centimes par kilomètre.

« Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

« Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

« Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

« Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

« La société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

« Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

« Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet. »

A notre avis, la loi concernant les tarifs ne doit pas seulement fixer les taxes et les principes de la formation des tarifs dans le sens étroit du mot, mais elle doit aussi, par analogie avec les anciennes dispositions de concessions, offrir les garanties voulues pour un service rationnel du transport des voyageurs. Si sous ce rapport la concession normale prescrit que le transport des voyageurs doit avoir lieu chaque jour au moins trois fois dans les deux directions, sur toute l'étendue de la ligne, et avec arrêt à toutes les stations, cette disposition ne répond évidemment pas aux besoins légitimes du trafic. Il faut réclamer au moins quatre trains dans chaque direction avec arrêt à toutes les stations, même pour les lignes de moindre importance, attendu qu'un développement conve-

nable du trafic n'est absolument pas possible avec trois trains seulement. Sur les lignes où l'on a maintenu une circulation de trois trains seulement, les recettes de l'exploitation sont restées minimales; en revanche, toute amélioration du service dans le sens d'une augmentation des trains a eu pour résultat d'augmenter d'une manière importante les recettes par suite de l'augmentation du nombre des voyageurs. Cependant, fixer à plus de quatre trains, le chiffre minimum, serait, pensons-nous, ne pas tenir compte, d'une manière équitable, des contrées dont le trafic est inférieur et ne justifierait pas une pareille dépense. Mais pour les lignes qui à présent possèdent un plus grand nombre de trains, on ne pourra pas s'en tenir au nombre minimum de trains indiqué si l'on veut donner l'assurance que la nationalisation des chemins de fer ne constitue pas un recul en ce qui concerne le nombre; c'est pourquoi nous proposons d'accepter comme minimum pour des lignes de ce genre le nombre de trains ayant existé pendant un temps déterminé. Comme point de départ, on ne pourra pas admettre il est vrai le nombre de trains existant à l'époque précédant immédiatement le transfert des chemins de fer à la Confédération; attendu que ce nombre peut comprendre des trains d'essai non encore justifiés par l'expérience et qu'on ne saurait d'autre part, laisser aux administrations des lignes à racheter le soin de dicter la loi à l'administration des Chemins de fer fédéraux en introduisant, au dernier moment, de nouveaux trains.

En outre, il y a lieu de mentionner les lignes qui ne peuvent pas être exploitées à certaines époques ou qui ne peuvent l'être que moyennant des frais disproportionnés et dont l'exploitation est en conséquence déjà maintenant suspendue en totalité ou en partie pendant une certaine période.

La disposition de la concession normale, qui parle de la mise en marche des trains d'un point terminus de la ligne à l'autre, peut au fond être laissée de côté; il suffira qu'un minimum de trains soit assuré à chaque ligne du réseau des Chemins de fer fédéraux et il ne serait pas opportun de stipuler dans la loi une disposition qui empêcherait que certains trains d'une ligne dont le trafic principal a son siège à l'intérieur partent de là dans les deux sens (article 6).

Relativement à la vitesse des trains, les 24 kilomètres exigés dans la concession normale nous paraissent aussi insuffisants. Conformément à l'interprétation généralement admise, on entend par vitesse moyenne d'un train, le temps

qu'il emploie pour aller d'une station principale à l'autre, y compris les arrêts aux haltes intermédiaires. Ne sont en revanche compris dans cette durée ni le séjour aux stations principales (points de jonction), ni celui concernant les gares où il y a changement de locomotives.

L'exigence de 24 kilomètres de vitesse remonte aux premiers temps des chemins de fer et ne tient aucun compte des améliorations apportées depuis à la superstructure, au matériel roulant, aux installations de freins et de signaux. Il y a, il est vrai, des lignes, même de celles qui se trouvent dans des conditions d'exploitation normales, dont les trains n'ont pas toujours une vitesse beaucoup plus grande ; mais là où des circonstances exceptionnelles ne le justifient pas, le principe de l'égalité de traitement ne permet pas de priver ces lignes des améliorations dont ont bénéficié d'autres lignes sous le rapport de la vitesse des trains par suite de circonstances extérieures ou d'une plus grande activité des populations intéressées. Nous proposons en conséquence d'élever la vitesse normale des trains à 30 kilomètres dans une forme qui, d'un côté, n'exclue pas des vitesses plus grandes, et qui, de l'autre, permette des vitesses moindres avec l'autorisation expresse du Conseil fédéral dans le cas où des conditions spéciales d'établissement ou d'exploitation justifient cette mesure d'une manière suffisante. Cette autorisation peut être donnée à l'occasion de l'approbation de l'horaire régulier ; elle doit être expressément demandée, et spécialement motivée.

L'Association des chemins de fer suisses élève différentes objections contre cette disposition. Elle prétend même que l'exécution en est impossible en raison des fortes rampes si fréquentes, de la courte distance entre les stations, des correspondances de trains aux nombreuses gares de jonction et de la nécessité de combiner différents trafics sur certains tronçons, des croisements de trains sur de simples voies, de l'impossibilité d'expédier dans les gares un grand nombre de trains dans le même laps de temps, et tout particulièrement en raison du service aux stations, lequel est très chargé par le service postal, notamment l'envoi de colis postaux, par le trafic intense des marchandises en grande vitesse, par le transport des colis express et par celui des bestiaux. On verra, il est vrai, à l'aide d'un tableau synoptique, qu'à l'heure actuelle il n'existe qu'un petit nombre de trains-omnibus atteignant une vitesse de 30 kilomètres. Mais, cela ne prouve qu'une chose, à savoir qu'il sera très difficile d'obvier aux inconvénients actuels. Pour autant que les objections des admi-

nistrations de chemins de fer sont fondées, elles seront prises en considération par le Conseil fédéral qui accordera les exceptions nécessaires. Quoi qu'il en soit, une amélioration de l'état de choses actuel s'impose: aussi sera-t-elle saluée vivement par les intéressés.

En revanche, nous ne croyons pas qu'il soit opportun de fixer également par des chiffres, le minimum de vitesse des trains directs et des trains express. Sans doute, il y a lieu de prescrire un bon service des routes principales par des trains à course accélérée, outre le nombre d'au moins quatre trains dans chaque direction. Aucune disposition n'a été en règle générale introduite à cet égard dans les concessions, par le motif qu'à l'époque de la construction des lignes principales, on ne prévoyait pas jusqu'à quel point le besoin de trains directs s'y ferait sentir, et peut-être aussi parce qu'on admettait que là où ce besoin se faisait sentir, les administrations y satisferaient dans leur propre intérêt. Cette hypothèse s'est assez bien réalisée et il y a encore bien moins lieu de douter que les Chemins de fer fédéraux n'en fassent de même sans prescription expresse. Toutefois nous trouvons qu'il convient d'introduire dans la loi quelques dispositions à cet égard, afin qu'elle soit complète et afin de prévenir aussi sur ce point les doutes qui pourraient s'élever quant à l'effet de la nationalisation au point de vue du développement du trafic. Mais il n'est pas recommandable d'établir aussi pour les trains directs et les trains express des normes exprimées en chiffres sur les vitesses des trains, car d'après les conditions d'exploitation des différentes lignes, les vitesses des trains directs varient actuellement entre 22<sub>9</sub> et 60<sub>2</sub> kilomètres. A moins de demander l'impossible, il faudrait donc ou trop abaisser le minimum ou ajouter immédiatement une disposition prévoyant des exceptions. On atteint d'ailleurs le même but par l'adoption du principe général suivant lequel la vitesse des trains directs et express suisses se rapproche de celle d'autres Etats avancés, en tant que les conditions d'établissement et d'exploitation de nos chemins de fer le permettent. Il y a lieu en outre de mentionner spécialement les trains de nuit qu'il faudra établir selon les besoins du trafic. Cependant, il est bien évident qu'il ne peut être question d'en fixer l'organisation actuelle. Cette organisation dépend notamment des correspondances internationales, variables elles-mêmes (article 7).

Il faudra en même temps résoudre la question de savoir quelles seront les *classes de voitures* dont les différents trains

devront être formés. Contrairement à l'opinion ancienne abandonnée d'ailleurs déjà en grande partie dans ces derniers temps, à savoir qu'il ne faut pas introduire de voitures de 3<sup>me</sup> classe dans les trains directs, il paraît tout indiqué à cet égard d'admettre dans la loi le principe opposé et de ne permettre d'exceptions que pour les trains express. Nous renvoyons aux horaires de l'Allemagne du Sud, lesquels prouvent que l'emploi général de voitures de 3<sup>me</sup> classe, conjointement avec des voitures d'autres classes, ne saurait être empêché par des raisons de service. Dans le Wurtemberg, par exemple, il n'y a que l'express d'Orient qui n'ait pas de 3<sup>me</sup> classe. Il ne se produira pas en règle générale de surcharge des trains, par le motif que ces trains ne s'arrêtent qu'aux stations principales et que le service des stations intermédiaires doit se faire, au départ de ces stations principales, par les trains, omnibus. Il est vrai que beaucoup de voyageurs qui actuellement prennent des billets de 2<sup>me</sup> voyageront à l'avenir en 3<sup>me</sup> classe. Mais la perte financière qui résultera de ce déclassement sera compensée par l'augmentation du nombre de voyageurs, qui pendant la plus grande partie de l'année pourront être transportés par les trains réguliers. Il ne faut en effet pas oublier que les nouvelles locomotives sont beaucoup plus puissantes que les anciennes, en sorte que l'introduction de trains dédoublés est devenue l'exception. Il se peut exceptionnellement que le trafic augmente de manière à rendre nécessaire des trains dédoublés. Mais les recettes ne manqueront pas alors non plus pour couvrir les frais. Vu les conditions exceptionnelles d'exploitation du chemin de fer du Gothard, il est bon de prévoir aussi la possibilité d'exclure de certains trains express les voitures de seconde classe.

D'un autre côté, la prescription d'adjoindre des voitures de 1<sup>re</sup> classe à la plupart des trains constitue une charge superflue. Abstraction faite de l'aménagement coûteux des voitures à voyageurs de seconde classe par l'adjonction de coupés de 1<sup>re</sup> classe qui coûtent davantage et qui exigent des frais d'entretien plus élevés, et abstraction faite aussi de l'économie de frais qu'on obtiendrait en restreignant l'utilisation de ces coupés, le besoin d'introduire des 1<sup>res</sup> classes n'existe que pour les trains qui servent à un grand trafic de transit. La meilleure preuve à cet égard est fournie par le fait que, sauf dans la saison des voyages, la 1<sup>re</sup> classe est peu occupée, même dans les trains directs, surtout si on fait abstraction des porteurs de cartes de libre parcours. Il résulte de la statistique des chemins de fer que l'utilisation des classes pour tous les chemins

de fer principaux, y compris les lignes secondaires exploitées par eux, a lieu dans la proportion suivante :

	I <sup>re</sup> classe.	II <sup>me</sup> classe.	III <sup>me</sup> classe.
1894 . . .	1,26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	11,76 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	86,98 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1895 . . .	1,32 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	11,38 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	87,30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1896 . . .	1,21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	11,19 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	87,60 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1897 . . .	1,12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	10,60 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	88,28 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

La proportion des recettes en ce qui concerne la 1<sup>re</sup> classe est, il est vrai, un peu plus favorable; elle nous donne les chiffres suivants :

	I <sup>re</sup> classe.	II <sup>me</sup> classe.	III <sup>me</sup> classe.
1894 . . .	9,11 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	27,07 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	63,82 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1895 . . .	9,31 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	26,77 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	63,92 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1896 . . .	8,77 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	26,41 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	64,82 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
1897 . . .	8,63 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	25,97 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	65,40 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

L'obligation d'adjoindre des voitures de 1<sup>re</sup> classe doit, dans ces conditions, être limitée aux trains directs ayant des correspondances avec les trains internationaux, et les voitures de 1<sup>re</sup> classe ne peuvent être ajoutées qu'exceptionnellement à des trains-omnibus, soit dans des circonstances particulières comme, par exemple, en cas de correspondance avec des trains directs, etc. Reste réservée la question de savoir si l'avenir n'amènera pas la suppression complète de la 1<sup>re</sup> classe avec amélioration des installations des voitures de seconde classe. Comme on le sait, les chemins de fer de l'Etat belge ont aboli la 1<sup>re</sup> classe dans le service interne et n'ont prévu que pour les trains directs internationaux des voitures de luxe pour l'utilisation desquelles le voyageur paie une taxe supplémentaire. Il existe aussi dans le Wurtemberg treize tronçons de voie sur lesquels ne circulent que des trains de 3<sup>me</sup> et de 2<sup>me</sup> classe. Mais aussi longtemps que les routes concurrentes et les chemins de fer étrangers correspondants auront des voitures de 1<sup>re</sup> classe dans les trains internationaux, la Suisse ne pourra pas faire exception, si elle ne veut pas nuire à son trafic de transit.

Au surplus, il faut maintenir la possibilité de former pour le trafic local des trains n'ayant exclusivement que la troisième classe.

Une disposition exceptionnelle doit aussi être stipulée pour que les trains dits de luxe, qui jouent un rôle important dans le trafic international, puissent continuer leur chemin en Suisse

sans changement de composition. L'affluence des étrangers exige que l'évolution de cette organisation ne rencontre aucun obstacle.

Le système de wagon qui est prescrit jusqu'à présent en Suisse et qui, dans les concessions, est appelé système américain, mais qui est désigné plus exactement sous le nom de *système à couloir*, attendu qu'il permet, contrairement au système à coupé, de circuler d'un bout à l'autre de la voiture, est considéré comme répondant aux conditions de trafic de notre pays. On ne peut pas prévoir que le remplacement de ce système par un autre sera désirable dans l'exploitation des lignes principales (article 8).

Il y a lieu d'examiner maintenant si les *taxes* concernant le transport des voyageurs et des bagages doivent être aussi fixées par la loi ou si la fixation doit en être laissée au Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux. Nous estimons que la norme fondamentale des taxes doit être fixée par la loi, non pas, il est vrai, dans la pensée que les taxes devraient être fixées en détail, mais bien en ce sens qu'il y a lieu d'établir des *taxes maxima* qui ne pourront pas être dépassées. La population peut demander avec raison que les facilités qu'on lui a fait espérer dans le message du 25 mars 1897 concernant le rachat soient garanties par une loi qui fixe les taxes en conséquence.

Relativement aux taxes pour le transport des voyageurs, nous estimons, eu égard à ce qui a été dit dans le message précité, qu'en principe les taxes *les plus basses* existant actuellement sur une des lignes qui seront rachetées en 1903, à savoir le Jura-Simplon, le Central, le Nord-Est et l'Union suisse, doivent représenter le maximum. Ce principe devra faire règle aussi bien pour les taxes de I<sup>re</sup> et de II<sup>me</sup> classe que pour celles de III<sup>me</sup> classe. A notre avis, on ne saurait prendre en considération une proposition tendant à élever les taxes de I<sup>re</sup> et de II<sup>me</sup> classe et à abaisser autant que possible celles de III<sup>me</sup> classe, en reconnaissant cependant que l'administration des Chemins de fer fédéraux devra avoir pour premier souci de réduire les taxes de III<sup>me</sup> classe dans les limites des maxima à fixer par la loi.

Nous pensons aussi qu'il y a lieu de stipuler maintenant dans la loi sur les tarifs le système de tarif et les taxes maxima tels qu'ils sont mentionnés dans les concessions actuelles. Il ne peut être, en effet, question de laisser à l'ad-

ministration des Chemins de fer fédéraux la liberté absolue de former ses tarifs à sa convenance et il serait erroné d'interpréter autrement la loi sur le rachat. Au reste, en adoptant nos propositions, on permettra à cette administration de se mouvoir dans des limites très étendues et favorables au développement du trafic. Si, toutefois, le besoin d'une révolution complète en matière de tarifs devait se faire sentir dans la suite, une réforme aussi radicale devrait avoir lieu par voie de revision législative. Car il n'y aurait pas lieu, dans ce cas, de ne tenir compte que des considérations financières et techniques en matière de tarifs de l'administration des chemins de fer fédéraux, mais aussi d'une manière générale des intérêts économiques nationaux. Les pouvoirs législatifs de la Confédération ne s'opposent jamais aux modifications devenues désirables dans l'intérêt du trafic.

Nous ajoutons une importance toute particulière à ce que le système des billets d'aller et retour soit fixé par la loi aux taxes maxima prévues dans le projet. Pour les motifs développés ci-dessous, ce système répond tellement aux circonstances spéciales de notre trafic indigène qu'on ne saurait raisonnablement laisser à l'administration des Chemins de fer fédéraux la faculté de s'en écarter selon sa propre et libre appréciation. Les expériences faites à l'étranger en vue de supprimer ce système commandent tout particulièrement la prudence. Alors même que des raisons de simplification technique en matière de tarif seraient évoquées, il ne devrait pouvoir être apporté sur ce point aucune modification sans la sanction de la législation fédérale.

Le tableau suivant contient les bases de taxes appliquées actuellement en ce qui concerne les tarifs pour le transport des voyageurs :

Désignation des compagnies et des lignes.	Longueur exploitée des lignes, en km.	Par kilomètre en centimes.						Rabais en % sur le prix de la simple course doublée.		
		Simple course			Aller et retour			Aller et retour		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
Jura-Simplon (sans le chemin de fer du Brunig) . . . . .	928	10,4	7,3	5,2	16,64	11,68	8,32	20	20	20
Chemin de fer du Brunig :										
Brienz-Alpnachstad . . . . .	45	20,0	15,0	6,0	32,0	24,0	9,6	20	20	20
Alpnachstad-Lucerne . . . . .	13	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Central suisse . . . . .	323	10,75	7,5	5,375	16,125	10,0	6,45	25	33 1/3	40
Sud de l'Argovie . . . . .	66	10,4	7,3	5,2						
1—12 km. . . . .					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants . . . . .					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Nord-Est suisse (sans les par- cours désignés ci-après) . . . . .	644	10,4	7,3	5,2						
1—12 km. . . . .					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants . . . . .					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Glaris-Linthal . . . . .										
Niederglatt-Otelfingen . . . . .										
Dielsdorf-Niederweningen . . . . .										
Ziegelbrücke-Näfels . . . . .	79	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Schaffhouse-Feuerthalen . . . . .										
Eglisau-Schaffhouse . . . . .										
Thalweil-Zoug . . . . .										
Bötzberg avec Koblenz- Stein . . . . .	84	10,4	7,3	5,2						
1—12 km. . . . .					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants . . . . .					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Union suisse . . . . .	279	10,75	7,5	5,375	17,2	12,0	8,6	20	20	20
	2461									

(Pour permettre des comparaisons, les taxes pour les chemins de fer de l'Union suisse sont aussi indiquées par kilomètre; mais en réalité son tarif pour le transport des voyageurs est basé sur les anciennes taxes par lieues appliquées d'après les lieues réduites en distances métriques. La conversion exacte de ses taxes par lieues en taxes kilométriques dans la proportion de 1: 4,8 donnerait des taxes un peu inférieures, savoir :

10,4    7,3    5,2    16,64    11,68    8,32

A cet égard, il y a lieu de faire toutefois une majoration, étant donné que sur les chemins de fer de l'Union suisse les distances métriques sont arrondies par l'addition de la demi-lieue et non pas seulement du kilomètre suivant, comme c'est le cas sur les autres lignes. D'après un calcul que le chemin de fer du Central a présenté là-dessus au Département fédéral des chemins de fer, les taxes sont, de ce fait, augmentées de 3 pour cent en moyenne.)

Il résulte de ce tableau que sur un total de 2461 km., les taxes pour simple course sont les mêmes pour 1722 kilomètres; des 739 autres kilomètres, il y en a 45 dont les taxes sont les plus élevées, à savoir le tronçon Brienz - Alpnachstad du chemin de fer du Brunig; viennent ensuite le chemin de fer du Central et le chemin de fer de l'Union suisse avec ensemble 602 kilomètres; il n'y a que les tronçons soumis à la concession dite normale, d'une longueur de 92 km. et concernant le chemin de fer du Nord-Est et le chemin de fer du Brunig, qui ont des taxes plus basses que les 1722 kilomètres dont il est question ci-dessus.

Il ne convient donc pas d'imposer les taxes élevées du Central et du chemin de fer de l'Union suisse aux autres 1814 kilomètres, tandis qu'il paraît admissible, pour l'uniformité, d'appliquer les taxes

		I.	II.	III.
des 1722 km. à . . . . .	centimes	10, <sub>4</sub>	7, <sub>3</sub>	5, <sub>2</sub>
aux 92 » » . . . . .	»	10, <sub>0</sub>	7, <sub>0</sub>	5, <sub>0</sub>

et cela d'autant plus que, en ce qui concerne le Nord-Est, les taxes plus élevées sont déjà appliquées, pour les stations des tronçons avec concessions normales, à tous les billets pour le trafic dépassant ces tronçons et que, en ce qui concerne le chemin de fer du Brunig, le fait d'arrondir en même temps les distances et les taxes pour les courses au delà d'Alpnachstad supprime dans la plupart des cas l'avantage des bases de taxe moins élevées. Pour le surplus du trafic des tronçons soumis à la concession normale, l'introduction de taxes d'aller et retour sensiblement plus basses constituera une compensation plus que suffisante par rapport aux petites majorations de taxes pour la simple course, attendu que dans le trafic interne le nombre des billets d'aller et retour est de beaucoup le plus fort. Relativement au chemin de fer du Brunig, il y a lieu de remarquer que les taxes pour Brienz-Alpnachstad en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>me</sup> classe sont environ du double et en 3<sup>me</sup> classe d'environ 20 % supérieures à celles des lignes de plaine; cette différence ne se justifie toutefois que pour la ligne à crémaillère de Meiringen à Giswyl, tandis que pour les parcours Giswyl-Alpnachstad et Meiringen-Brienz, c'est-à-dire pour 29 kilomètres, on ne devra porter en compte que les taxes normales. Il en est de même pour les taxes d'aller et retour de ces parcours.

On peut renoncer aussi sans hésitation au maintien des billets de train de marchandises, pour lesquels une

réduction était prévue dans certaines concessions. Ces billets n'ont été utilisés que très rarement, attendu qu'ils n'étaient pas utilisables pour les courses d'aller et retour.

Parmi les *taxes d'aller et retour*, ce sont celles des chemins de fer de l'Union suisse, résultant de la conversion des taxes par lieues en taxes kilométriques, qui sont les plus élevées; l'adoption de ces taxes surannées est de prime abord exclue. Pour la plupart des autres chemins de fer, les taxes par kilomètre s'élèvent en centimes à

I.	II.	III.
16,64	11,68	8,32.

Sur les chemins de fer du Nord-Est, du Sud de l'Argovie et du Bötztberg, ces taxes ne sont appliquées toutefois que pour les 12 premiers kilomètres. Ont des taxes inférieures:

	km.	I.	II.	III.
		par km. en centimes.		
les lignes de la concession normale	92	16,70	11,22	8,70
le chemin de fer du Nord-Est, le chemin de fer du Sud de l'Argovie et le chemin de fer du Bötztberg (à partir de 13 km.)	794	15,76	10,4	7,73
le chemin de fer du Central	323	16,125	10,0	6,45

Bien qu'ici les taxes les plus réduites ne soient appliquées que sur la plus petite partie des quatre chemins de fer principaux précités, ce sont ces taxes qui doivent cependant être adoptées, attendu qu'il ne convient pas, pour des contrées d'une étendue assez considérable, d'introduire des élévations de taxes. Les taxes d'aller et retour les plus réduites sont toutefois celles qui ont été introduites le 1<sup>er</sup> janvier 1896 par le chemin de fer du Central, à l'exception de celles de la 1<sup>re</sup> classe, pour lesquelles les taxes du Nord-Est sont plus réduites à partir de 13 kilomètres. Pour les réseaux réunis des chemins de fer Jura-Simplon, du chemin de fer du Central, du chemin de fer du Nord-Est et des chemins de fer de l'Union suisse, à l'exception du parcours de montagne Giswyl-Meiringen, il faudrait en conséquence admettre comme maximum par kilomètre les taxes d'aller et retour indiquées ci-après:

I.	II.	III.
15,6	10,0	6,5 centimes.

Pour la 3<sup>me</sup> classe, nous proposons, à titre de simplification, 6,5 au lieu de 6,45 centimes; cette modification n'a pour ainsi

dire aucune importance pour les voyageurs. En admettant cette proposition, on obtient pour les billets d'aller et retour, comparativement au prix doublé de la simple course, une réduction de 25 % en 1<sup>re</sup> classe, de 31,5 % en 2<sup>me</sup> classe et de 37,5 % en 3<sup>me</sup> classe.

L'application des taxes d'aller et retour du chemin de fer du Central à tout le réseau facilitera considérablement le trafic, d'autant plus que les billets d'aller et retour sont beaucoup plus nombreux que les billets de simple course.

D'après la statistique des chemins de fer, les proportions en ce qui concerne les recettes provenant du transport des voyageurs sont les suivantes :

	Simple course.				Aller et retour.				A taxes réduites.			
	1894.	1895.	1896.	1897.	1894.	1895.	1896.	1897.	1894.	1895.	1896.	1897.
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Jura-Simplon . . . . .	45,04	45,01	41,98	43,65	31,66	31,59	31,30	33,10	23,28	23,40	26,77	23,25
Central *) . . . . .	41,75	40,01	38,36	37,63	34,91	35,36	37,73	39,07	23,34	24,43	23,91	23,80
Nord-Est . . . . .	36,02	35,97	33,64	32,28	45,33	46,99	49,61	51,16	18,65	17,04	17,35	16,56
Union suisse . . . . .	38,35	38,89	36,19	35,29	43,89	44,24	45,97	47,02	17,76	17,37	17,84	17,69

La répartition du nombre des billets, pour 100 courses, est la suivante :

	Simple course.				Aller et retour.				A taxes réduites.			
	1894.	1895.	1896.	1897.	1894.	1895.	1896.	1897.	1894.	1895.	1896.	1897.
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Jura-Simplon . . . . .	26,69	27,12	25,81	25,50	37,52	36,83	35,19	35,90	35,79	36,05	39,00	38,60
Central *) . . . . .	21,14	18,88	17,14	15,92	40,21	40,98	45,17	46,42	38,65	40,19	37,69	37,66
Nord-Est . . . . .	21,52	21,44	19,39	19,40	54,35	55,69	56,81	57,30	23,63	22,87	23,60	23,30
Union suisse . . . . .	22,31	21,79	20,54	19,83	63,97	64,77	65,69	66,02	13,72	13,44	13,77	14,15

\*) Les chiffres du Central pour 1895 sont indiqués conformément à une rectification contenue dans le rapport de gestion de l'année 1896

Il y a lieu de remarquer à cet égard que déjà maintenant le nombre des billets d'aller et retour dont s'est notamment servi la population indigène est bien supérieur à celui des billets de simple course ; cet état de choses s'accroîtra encore davantage en faveur des billets d'aller et retour, leur durée de validité ayant été prolongée à 10 jours.

On n'ignore pas que la réduction des taxes pour les billets d'aller et retour a été souvent combattue en principe dans ces derniers temps et qu'on a prôné l'abaissement des taxes normales pour la simple course moyennant abandon de la réduction du prix des billets d'aller et retour. C'est dans ce sens qu'ont été faites également en Allemagne les tentatives de réforme qui n'ont plus été, il est vrai, poursuivies pendant quelque temps. Nous estimons que dans notre situation le maintien des billets d'aller et retour à prix réduit se recommande absolument. Si on descendait à la demi-taxe d'aller et retour pour tous les billets, il se produirait une diminution de recettes que nous ne pourrions pas conseiller ; mais il est tout aussi peu admissible d'élever les taxes réduites actuelles d'aller et retour lors de l'introduction d'une unité de taxe pour la simple course et pour la course d'aller et retour. Les résultats obtenus par le chemin de fer du Central démontrent qu'étant donnée notre situation, on était dans le vrai lorsqu'en décidant la réduction des taxes, on s'est efforcé de favoriser les billets d'aller et retour. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1896, cette compagnie a réduit sensiblement les billets d'aller et retour en élevant le rabais de 25 % de la taxe doublée de simple course à 33  $\frac{1}{3}$  % en seconde classe et à 40 % en 3<sup>me</sup> classe. Pour permettre d'apprécier les résultats de cette mesure, nous renvoyons non seulement au tableau figurant à la page 30 et représentant le déplacement de la proportion en pourcentage du chiffre des voyageurs et des recettes entre les billets de simple course et les billets d'aller et retour, mais nous renvoyons aussi aux chiffres ci-après tirés des rapports de gestion et concernant le chemin de fer du Central à l'exclusion de la voie de raccordement à Bâle :

	Nombre des voyageurs.		Recettes provenant du transport des voyageurs.	
	total.	par km.	total.	par km.
1895 . . .	6,290,934	19,477	fr. 6,035,478	fr. 18,686
1896 . . .	7,150,262	22,137	» 6,013,239	» 18,617
1897 . . .	7,931,327	24,555	» 6,535,149	» 20,233
1898 . . .	8,716,378	26,986	» 7,061,690	» 21,863

Malgré la réduction de taxe de 11 % pour les billets d'aller et retour de 2<sup>me</sup> classe et de 20 % pour ceux de 3<sup>me</sup>

classe, l'année 1896 n'accuse ainsi, comparativement à celle de 1895, pour une augmentation de 859,328 voyageurs, qu'une diminution de recettes de 22,239 francs, tandis que pour un trafic stable on avait prévu une diminution de recettes de 300,000 francs en chiffres ronds et, comparativement à l'année 1895, l'exercice 1897 accuse un accroissement du nombre des voyageurs se montant à 1,640,393 et une augmentation de recettes de 499,671 francs dont 437,731 résultant du transport avec billets d'aller et retour. De 1897 à 1898, il y a de nouveau augmentation du nombre des voyageurs (785,051) et des recettes (526,541 francs).

Des expériences analogues furent faites lorsque le 1<sup>er</sup> juillet 1871 le Nord-Est éleva le rabais des billets d'aller et retour (20 %) à 35 % pour les distances jusqu'à 8 lieues et à 40 % pour les distances plus grandes. Bien qu'en 1868 et en 1873, il n'y ait pas eu de circonstances exerçant une influence anormale sur le trafic, le produit de ces billets, qui était de 3179 francs en 1868, monta à 4819 francs par kilomètre, soit une augmentation de 51,<sup>39</sup> % sans que le produit des billets de simple course et celui des autres billets baissât. Pour le chemin de fer de Zurich-Zoug-Lucerne, les recettes des billets d'aller et retour augmentèrent même de 77,<sup>1</sup> % et pour le Bülach-Regensberg de 60,<sup>31</sup> %. La moyenne annuelle de l'augmentation du produit des billets d'aller et retour fut à l'époque précitée, pour le réseau principal du Nord-Est, de 10,<sup>38</sup> %, pour le Zurich-Zoug-Lucerne de 15,<sup>4</sup> % et pour le Bülach-Regensberg de 12,<sup>06</sup> %.

Les résultats pour les grandes lignes françaises sont tout aussi éloquents; en 1892 les taxes pour le transport des voyageurs sur ces lignes furent réduites d'environ 20 %. L'abaissement de l'impôt de l'Etat représentait la moitié de cette réduction, laquelle produisit une augmentation très importante du trafic des voyageurs et des recettes (de 14 % environ de 1891 à 1895) et l'augmentation des dépenses provoquée par l'accroissement du trafic fut compensée en quatre années.

On peut donc procéder sûrement à l'unification des taxes pour le transport des voyageurs, prévue dans le message concernant le rachat, dans le sens d'un abaissement compensateur, dans la pensée que ces prix doivent être admis comme maximum de taxe et qu'un abaissement plus important dépend du développement futur et rentre dans la compétence de l'administration des Chemins de fer fédéraux.

Nous ne croyons pas devoir donner suite à une proposition tendant à prévoir dans la loi la perception d'une taxe supplémentaire pour l'utilisation des trains directs ou tout au moins des trains express, dans le cas où les taxes seraient, pour les voyageurs, abaissées au dessous des maxima prévus. Une innovation de ce genre rencontrerait la plus grande opposition. La facilité existant pour les lignes suisses et appréciée de toute part, en vertu de laquelle il n'est perçu aucun supplément de taxe pour les trains dont la vitesse dépasse la vitesse ordinaire, ne doit pas être supprimée.

Sur la base des développements ci-dessus, nous proposons les taxes maxima suivantes pour le transport des voyageurs :

		Simple course. Aller et retour. Centimes par kilomètre.	
I <sup>re</sup>	classe . . . . .	10,4	15,6
II <sup>me</sup>	» . . . . .	7,3	10,9
III <sup>me</sup>	» . . . . .	5,2	6,8

Mais à cet égard, il y a lieu d'ajouter l'exception d'après laquelle une *taxe supplémentaire* peut être perçue *pour des rampes extraordinaires*. Cette disposition ne doit être appliquée pour le moment que sur le tronçon de montagne de Giswyl à Meiringen du chemin de fer du Brünig, lequel aura une rampe maximum de 12 ‰. Diverses concessions accordées par la Confédération depuis 1873 contiennent la disposition suivante : « Pour les tronçons avec des rampes excédant 12 ‰ le Conseil fédéral peut accorder une élévation des taxes dans le sens du message du 11 septembre 1873 concernant les élévations de taxes pour les chemins de fer avec fortes rampes ». Pour déterminer l'influence des rampes sur l'augmentation des frais d'exploitation, le Département des chemins de fer a fait faire à cette époque des calculs reposant sur des bases sérieuses et est arrivé à la conclusion qu'il y avait lieu d'appliquer les coefficients suivants pour les élévations de taxes à accorder :

Pour les rampes jusqu'à	10 ‰	. . . . .	1,00
» » » »	15 ‰	. . . . .	1,19
» » » »	20 ‰	. . . . .	1,40
» » » »	25 ‰	. . . . .	1,62
» » » »	30 ‰	. . . . .	1,85
» » » »	35 ‰	. . . . .	2,11
» » » »	40 ‰	. . . . .	2,39
» » » »	45 ‰	. . . . .	2,69
» » » »	50 ‰	. . . . .	3,00

Nous ne pourrions pas recommander l'adoption de cette formule dans la loi sur les tarifs, attendu qu'avec les calculs précités on n'a pas obtenu de résultat définitif pour la détermination exacte des longueurs virtuelles. Comme on le sait, les techniciens ont procédé depuis lors à de nouveaux calculs; pour la détermination des longueurs de voie virtuelles, la formule d'Amiot est appliquée de préférence en ce moment. Dans l'état actuel des recherches techniques, il ne paraît toutefois pas convenable de fixer une formule dans la loi; il est préférable de n'admettre que l'autorisation en principe et de réserver le consentement du Conseil fédéral pour le cas spécial. Toutefois il est bon de fixer dans la loi la rampe à partir de laquelle une élévation de taxe est admissible. Eu égard à la pratique suivie jusqu'à présent en ce qui concerne les chemins de fer principaux suisses, à l'exception du St-Gothard et du petit tronçon secondaire Pont-Val-lorbe appartenant au Jura-Simplon et d'après laquelle des rampes inférieures à 30 ‰ ne sont pas prises en considération lors de la fixation des tarifs, on serait porté à adopter ces 30 ‰ comme limite minima. Mais eu égard surtout au trafic du Gothard, cela constituerait une innovation d'une grande portée, qui ne pourrait être entreprise qu'après en avoir pesé sérieusement les conséquences financières. D'autre part, nous ne pouvons pas proposer d'aller au-dessous de 20 ‰, attendu qu'un supplément de taxe pour des rampes inférieures à ce chiffre constituerait une aggravation non justifiée du trafic. En ce moment il existe, sur les chemins de fer principaux, des rampes s'élevant à plus de 20 ‰ et allant jusqu'à 25 ‰, lesquelles portent sur 30,995 mètres au Jura-Simplon, sur 1279 mètres au Brünig, sur 11,259 mètres au Central, sur 36,281 mètres au Gothard; elles s'élèvent à plus de 25 ‰ et vont jusqu'à 30 ‰ pour le Jura-Simplon sur 559 mètres, pour le Central sur 2533 mètres, pour le Gothard sur 30,703 mètres s'élèvent à plus de 30 ‰ sur 6100 mètres au Jura-Simplon et sur 8382 mètres au Brünig.

Nous ne croyons pas opportun de fixer dans la loi le montant du supplément attendu que, dans le cas où il faut en calculer un, il y a lieu d'examiner chaque fois en détail les circonstances spéciales en cause. Au reste, le Conseil fédéral n'accordera son approbation qu'aux exceptions dûment motivées. Le Conseil fédéral ne consentira pas à percevoir un supplément dans le cas où il n'en a pas été prélevé jusqu'à présent.

Exceptionnellement, le Conseil fédéral doit pouvoir accorder la perception d'un supplément lorsque, pour des rampes normales, existent des circonstances toutes spéciales de construction et d'exploitation. Rappelons, à ce sujet, les suppléments autorisés pour la voie de raccordement à Bâle et pour le tunnel du Simplon.

Il y a lieu de recommander de percevoir ces suppléments sous forme d'une augmentation des distances réelles.

Les taxes de faveur ayant existé jusqu'à présent pour le transport des *enfants*, des *indigents* et des *individus en état d'arrestation* doivent être maintenues, avec cette modification que l'âge des enfants dont le transport doit avoir lieu gratuitement sera fixé à 4 ans au lieu de l'être comme ci-devant à 3 ans (articles 9 et 11).

L'obligation de délivrer des *abonnements* à prix réduits doit de même être maintenue pour les catégories actuelles d'abonnements, tels que ceux donnant droit à 24 courses, ceux permettant d'utiliser le réseau complet des chemins de fer fédéraux ou certains tronçons dudit réseau pendant 1, 3, 6 ou 12 mois. L'introduction des abonnements généraux a été, comme on le sait, accueillie par le public avec une grande satisfaction et les expériences faites jusqu'à présent par les chemins de fer sont favorables; il convient dès lors aussi de maintenir les abonnements généraux valables pendant 15 jours. Cependant, les dispositions spéciales concernant la valeur du rabais à accorder, n'ont rien à faire dans la loi.

En outre, il y a lieu de prescrire également la délivrance de *billets d'ouvriers*, déjà introduits sur les lignes du Central et sur celles du Jura-Simplon et qui ont été reconnus comme très utiles au point de vue économique. Ces billets, valables seulement pour les jours ouvrables, ne sont délivrés que pour les trains qui arrivent au lieu de destination avant un temps fixé et n'en reviennent qu'après un laps de temps déterminé. On n'exige de la part des porteurs de ces billets aucune justification concernant la classe de travailleurs à laquelle ils appartiennent, et de fait, ces billets ne sont pas utilisés seulement par des ouvriers venant du dehors pour accomplir leur ouvrage dans un centre industriel, mais aussi par des employés de bureaux, par des gens d'affaires, etc.

En outre, les faveurs accordées jusqu'à présent pour les voyages dits circulaires, ainsi que pour le transport de sociétés et d'écoles, seront maintenues (article 10).

En revanche, nous ne trouvons pas les expériences faites jusqu'à présent avec les *billets dits kilométriques* de nature à en prescrire l'introduction. Ces billets existent entre autres sur les lignes des chemins de fer de l'Etat de Bade, qui ont adopté comme base une taxe de 6, 4 et 2 1/2 pfennigs par kilomètre, tandis que la taxe normale pour les trains omnibus s'élève à 8, 5,3 et 3,4 pfennigs, et admettent ces billets comme étant valables sans surtaxe dans les trains directs; en outre, un autre rabais a été accordé au début lorsque dans le courant d'une année civile le voyageur avait pris plus de 5 livrets à 1000 kilomètres. Ces livrets donnent le droit de circuler sur la totalité du réseau précité des chemins de fer de l'Etat de Bade. En 1895, ces livrets n'ont été vendus que pendant les mois de mai à décembre, soit pendant 8 mois.

Ils ont donné le résultat suivant :

	Livrets vendus.	Recettes en marks.
1895 . . . . .	80,500	1,899,000
1896 . . . . .	87,082	2,473,071
1897 . . . . .	118,554	3,405,850
1898 . . . . .	138,273	3,934,705

Les chiffres suivants servent en particulier pour établir une comparaison entre 1896, 1897 et 1898:

	Nombre des livrets à 1000 km., au prix de marks.				Recettes en marks.				Nombre des livrets repris contre bonification d'un mark.
	60 I <sup>re</sup> classe.	40 II <sup>e</sup> classe.	25 III <sup>e</sup> classe.	En- semble.	I <sup>re</sup> classe.	II <sup>e</sup> classe.	III <sup>e</sup> classe.	Ensemble.	
1896 . . . . .	639	20,726	65,717	87,082	37,772	816,743	1,618,556	2,473,071	31,115
Pour cent. . . .	0,73	23,80	75,47	100,00	1,53	33,02	65,45	100,00	35,73
1897 . . . . .	761	27,691	90,102	118,554	45,660	1,107,640	2,252,550	3,405,850	des livrets de 1896 94,023
Pour cent. . . .	0,64	23,36	76,00	100,00	1,34	32,52	66,14	100,00	79,31
1898 . . . . .	857	29,859	107,557	138,273	—	—	—	3,934,705	des livrets de 1897 116,640
Pour cent. . . .	0,62	20,59	77,79	100,00	—	—	—	100,00	84,35
									des livrets de 1898

L'augmentation a donc été très sensible et démontre la faveur dont jouissent ces billets. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que ces billets servent moins au petit trafic qu'à celui des grandes maisons ayant de nombreux employés et qu'il est résulté de leur existence certains inconvénients pour l'exploitation. Le temps d'essai est encore trop court pour qu'on puisse en tirer des conclusions précises.

Les expériences faites par d'autres entreprises de transport ne sont pas non plus assez étendues pour justifier l'adoption dans la loi d'une obligation y relative. Il y a lieu de réserver à l'avenir de prendre des mesures à cet égard suivant les résultats obtenus par les chemins de fer qui ont pratiqué ces mesures pendant un plus long espace de temps. Cela pourrait avoir lieu sans recourir à une modification de la loi, par une décision de l'administration des Chemins de fer fédéraux qui n'aurait besoin que de l'approbation du Conseil fédéral.

On soulèvera peut-être la question de savoir si l'on ne devrait pas profiter de l'époque de la nationalisation pour rompre en principe avec le système actuel des tarifs concernant le transport des voyageurs et pour passer au *tarif de zones*. On sait que ce système a été adopté avec une grande satisfaction en Hongrie et en Autriche et qu'il a provoqué une sensible augmentation du trafic. Il repose sur le fait que les taxes ne sont pas calculées par kilomètre, mais d'une manière égale pour de longs tronçons (zones), de telle façon que par exemple en Autriche la taxe pour le 3<sup>me</sup> kilomètre est la même que pour le 21<sup>me</sup> et que ce n'est qu'à partir du 31<sup>me</sup> kilomètre qu'il se produit de nouveau une augmentation qui reste la même jusqu'au 40<sup>me</sup> kilomètre ; en outre, les taxes pour les zones éloignées sont relativement plus réduites que celles pour les zones plus rapprochées.

Mais il ne faut pas oublier que le bon résultat obtenu doit au fond être attribué au fait que l'adoption du tarif de zones était accompagnée d'un abaissement notable des taxes. En Autriche cet abaissement a été si considérable qu'on a été forcé d'élever à nouveau les taxes au bout de peu de temps. Tout autre système, qui aurait offert la même réduction, aurait également été suivi d'une grande augmentation de trafic.

Ajoutons à cela que le tarif de zones, qui, comme nous l'avons fait remarquer, est en même temps un tarif à palier

(Staffeltarif) et qui contient des taxes relativement plus basses pour les zones éloignées que pour les zones plus rapprochées, convient très bien à la situation de la Hongrie où tout le trafic dépend de la capitale située à un point central et converge vers elle. La Suisse ne possède pas un centre commercial équivalent; son trafic se concentre bien plus autour de différentes places principales. Si on voulait imiter l'exemple de la Hongrie, il faudrait introduire dans chaque cercle d'intérêts de moindre importance des zones à base décroissante qui souvent entreraient en collision. Nous signalons, à titre d'exemple, les sphères d'intérêts de Bâle et de Zurich, de Genève et de Lausanne, etc. Au lieu d'un tarif à zone unique, il faudrait donc en créer une mauvaise imitation, ce que nous ne pouvons pas conseiller. Pour nos besoins, il convient beaucoup mieux de favoriser le plus possible le trafic local des voyageurs au moyen de billets d'aller et retour à prix réduits.

Une autre question est celle de savoir si, pour les grandes distances, il ne faudrait pas introduire une réduction des tarifs pour le transport des voyageurs en adoptant pour la formation de ces tarifs le *système à base décroissante*; à cet égard, on pourrait aussi imaginer pour des distances pareilles une simplification par l'adoption d'une plus grande unité que le kilomètre. En ce moment le trafic en Suisse sur de grandes distances est excessivement faible, et si cela s'explique en partie par le fait de sa décentralisation économique, il est évident que l'élévation des taxes de chemins de fer y contribue. Dans une certaine mesure on réalisera un progrès par l'introduction générale de taxes d'aller et retour plus basses et par les abonnements généraux à prix réduits. Mais l'administration des Chemins de fer fédéraux devra cependant examiner si elle ne peut pas aller plus loin et introduire des taxes réduites pour toutes les courses sur les grandes distances. Nous nous contentons de mettre ce point en évidence sans proposer de prescription légale à ce sujet. Cette affaire a encore besoin d'une étude approfondie aussi bien en ce qui concerne le meilleur moyen d'exécution qu'en ce qui concerne sa portée financière. Si l'innovation en question paraît désirable, l'administration des Chemins de fer fédéraux peut l'adopter d'elle-même avec l'adhésion du Conseil fédéral attendu qu'il s'agit à ce sujet de l'introduction de taxes inférieures à celles prévues dans la loi comme maximum.

En ce qui concerne les taxes pour le *transport des bagages*, nous estimons qu'il est convenable d'admettre les dispositions de la concession normale, en stipulant que, conformément à ce qui est admis pour le Nord-Est et l'Union suisse, le minimum de taxe soit abaissé de 40 à 25 centimes. Le besoin ne se fait pas sentir de modifier, en ce qui concerne les autres points, les prescriptions actuellement en vigueur.

Si, dans la suite, le système dit américain (taxe unique avec mode d'expédition simple) devait paraître utile pour le transport des bagages, il ne pourrait être introduit que par voie de révision de la loi, car il faudrait en même temps prévoir une modification des dispositions de la loi sur les transports en matière de responsabilité. En tout cas, l'administration des Chemins de fer fédéraux devrait faire procéder à un examen approfondi de la question avant d'introduire un changement aussi radical.

D'autre part, cette administration a le droit d'accorder la réduction dont il a été question pour le transport de malles d'échantillons dans le cas où elle estime cette mesure utile. La loi, qui ne prescrit que des maxima, ne peut stipuler une prescription de ce genre.

Le transport des colis express doit continuer comme par le passé; par contre, il n'y a pas lieu de prescrire une réduction des taxes existantes (article 12).

### III. Transport des marchandises.

Les dispositions de la concession normale pour le transport des marchandises reposent, en ce qui concerne la formation des taxes, sur le système de la classification des marchandises. Comme nous l'avons déjà fait remarquer dans l'introduction, ce système est en réalité abandonné depuis longtemps par les compagnies de chemins de fer d'accord en cela avec les autorités fédérales. Malgré cela il est nécessaire de reproduire ici *textuellement* ces dispositions afin de les comparer avec les nouvelles qui vous seront proposées :

« Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de  $\frac{5}{10}$  de centime par 50 kilogrammes et par  $\frac{1}{2}$  kilomètre.

« Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

« Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

« Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

« Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

« Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

« La compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

« Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

« Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer. »

À notre avis, il ne peut pas être question de revenir au système pur de la classification des marchandises et de s'écarter du système dit de réforme. On sait que ce dernier a été combattu de bien des manières lors de son introduction et qu'il a formé l'objet principal des études faites sur les questions des tarifs par les autorités fédérales dans les années 1883 et 1884, études dont nous avons parlé au commencement de ce rapport. Quoique les sociétés de commerce et d'industrie se soient prononcées alors contre ce système, les autorités ont dû reconnaître qu'il avait de grands avantages

intrinsèques et que son introduction sur les chemins de fer suisses était une nécessité, étant donné que les chemins de fer concurrents de l'étranger, le long de la frontière du Nord et de l'Est, avaient adopté le système en question et que l'établissement de tarifs directs et de tarifs de transit avec l'étranger était beaucoup facilité par son adoption. Nous pouvons supposer que les différences entre le système précédent de classification et le système de réforme actuellement en vigueur sont connues et, en renvoyant au compte-rendu développé du 29 mai 1884 de la commission du Conseil national, nous ne parlerons que de quelques points principaux. Dans le système de classification, la valeur, l'importance économique en général et le degré de production de la marchandise à transporter, ainsi que la facilité de l'expédition et de la livraison forment les bases de la tarification; il n'est tenu compte de l'importance du poids qu'en seconde ligne et pour une partie seulement des marchandises. (Il y a lieu de remarquer à cet égard que les chemins de fer de la Suisse orientale avaient tenu compte de l'importance du poids dans une mesure bien plus large que ceux de la Suisse occidentale.) Ce système exige donc une nomenclature à peu près complète des marchandises à transporter. En revanche, pour le système dit de réforme, le poids et le volume des envois sont pris en considération en première ligne comme facteurs servant de base à la formation des tarifs et conséquemment le transport par wagons complets est favorisé d'une manière générale par des taxes plus réduites; le point principal de la question repose donc sur les frais qu'exige l'exécution des divers transports. Mais il y a lieu de remarquer à cet égard que déjà sur les chemins de fer allemands le système basé purement sur la capacité de chargement d'un wagon n'a jamais été appliqué, mais qu'au contraire on a créé pour une partie des expéditions par wagons complets plusieurs classes de tarifs spéciaux à prix réduits dans lesquelles on a admis les matières premières, une partie des produits fabriqués, les denrées alimentaires les plus importantes, etc.; c'est pourquoi une nomenclature des marchandises, bien que limitée, était cependant nécessaire. La Suisse est allée plus loin en introduisant pour les expéditions partielles, outre la première classe, une seconde classe à meilleur marché laquelle est appliquée à toutes les marchandises qui, en cas de transport par wagons complets, rentrent dans les tarifs spéciaux. En outre, le nouveau système a subi en Suisse une autre modification importante, en ce sens que pour les marchandises rentrant dans les tarifs spéciaux, même quand elles n'étaient consi-

gnées que par demi-wagons, il a été introduit d'après la qualité une triple progression décroissante, tandis que les chemins de fer allemands n'avaient pour de tels envois qu'une seule classe de tarif. En outre, on a constamment fait rentrer de nouvelles marchandises dans les classes de tarifs à prix réduits ou on les a fait rentrer dans des tarifs spéciaux plus réduits. Ainsi même dans le système de réforme, non seulement la question des frais de revient du chemin de fer mais aussi celle de la valeur des marchandises et de leur importance plus grande ou plus petite pour l'économie générale est également prise en considération. Enfin, dans ces derniers temps, on s'est efforcé, notamment en Allemagne, de réduire la différence de taxes entre les transports par wagons complets et les expéditions partielles au moyen d'une importante réduction des taxes pour ces dernières. Le système de réforme se développe donc constamment et nous considérons comme une tâche importante de l'administration des Chemins de fer fédéraux de poursuivre ce développement et de tenir compte à cet égard des particularités du trafic suisse, notamment de la circonstance que chez nous les petites expéditions ont, comparativement aux expéditions par wagons complets, une importance relativement plus grande qu'en Allemagne. Mais c'est là une tâche qui demande de mûres réflexions et des études préliminaires approfondies ; celles-ci ne peuvent être faites que quand l'administration des Chemins de fer fédéraux disposera d'un personnel et d'éléments répondant à ce but. Dans la loi à promulguer il suffira de stipuler que les Chemins de fer fédéraux doivent persévérer en principe dans le système de réforme, sans anticiper sur son développement.

Il a été proposé, il est vrai, de ne pas admettre le système dit de réforme dans la loi sur les tarifs, mais de laisser toute liberté à l'administration des Chemins de fer fédéraux d'adopter un autre système de tarif pour le transport des marchandises. Nous ne saurions mieux faire que d'opposer à cette opinion l'article 13 de la loi du 15 octobre 1897 sur le rachat, aux termes duquel il n'est pas permis d'abandonner ce pouvoir à ladite administration. En effet, la législation étant chargée d'arrêter les principes généraux de la formation des tarifs, il n'y a pas lieu de douter que la décision relative au système de tarifs doive bien être prise au moyen d'une loi.

En réalité, d'ailleurs, la critique qui s'exerce contre le système dit de réforme, ne s'adresse pas au système en lui-même ; elle demande simplement qu'il y soit apporté certaines

modifications. Comme il a été remarqué ci-dessus, il y aura lieu de chercher à faciliter le trafic des expéditions partielles ; mais il n'y a aucune nécessité, pour atteindre ce but, à changer de système ; ce changement serait encore moins motivé pour obtenir un simple transfert de marchandises de la première à la seconde classe des expéditions partielles. D'autre part, une réduction progressive des taxes concernant les expéditions partielles, est parfaitement conciliable avec les dispositions du projet.

Il est également erroné de dire que le système de réforme et les tarifs à palier (*Staffeltarife*), sont en opposition, car l'introduction de ces tarifs dans ce système ne se heurte à aucune difficulté. Mais, comme nous le développons ailleurs, il ne faut ici aussi aller de l'avant qu'avec prudence et réflexion, si l'on ne veut pas porter préjudice aux circonstances économiques du pays en général et aux revenus des Chemins de fer fédéraux en particulier. Nous considérons aussi comme utile le maintien, pour les céréales, des tarifs progressifs déjà en usage qui pourraient également être introduits en outre sans difficultés pour d'autres catégories de marchandises. Cependant, il ne serait pas indiqué d'édicter à ce sujet une obligation légale, et cela dépasserait d'ailleurs les bornes des dispositions de principes.

On a aussi objecté que la stipulation de taxes dans la loi ne se justifiait pas. Mais, nous sommes d'avis que, les concessions qui fournissaient jusqu'à présent une garantie contre de trop hautes taxes, cessant d'exercer leur action, il y a lieu de fixer aussi pour le transport des marchandises par Chemins de fer fédéraux, des *taxes maxima* destinées à protéger le trafic. Il est vrai qu'en procédant de la sorte, on est obligé de stipuler dans la loi différentes dispositions de détail, ce qui peut offrir certains inconvénients. Cependant, nous ne pouvions pas nous borner à quelques prescriptions générales qui n'offriraient aucun point d'appui de nature positive. Comme, en réalité, il n'est prévu partout que des maxima non susceptibles, il est vrai, d'être dépassés sans modification formelle de la loi, l'administration des Chemins de fer fédéraux jouit, à notre avis, d'une latitude suffisante. Les objections faites à cet égard nous paraissent donc sans fondement.

Pour passer aux *dispositions concernant les taxes*, qui doivent être adaptées au système de réforme, on peut bien admettre aujourd'hui comme établi que la division des taxes en *taxes de section* et en *frais d'expédition* repose sur un principe juste.

Certaines manipulations sont nécessaires pour chaque marchandise à transporter, que ce transport soit opéré sur de courts ou de longs tronçons, et conséquemment il y a lieu de porter en compte une certaine somme comme indemnité spéciale pour cette prestation. Il faut, il est vrai, veiller à ce qu'il ne soit pleinement tenu compte de ces frais qu'à partir d'une certaine distance, et que, pour des envois sur de courtes distances, ces frais soient abaissés, afin que la disproportion entre ces derniers et la taxe de section ne soit pas trop forte, ou que le trafic sur de petites distances ne soit pas trop chargé.

Pour ce qui concerne les bases de taxes à adopter dans la loi, nous partons de ce point de vue que, comme pour le transport des voyageurs, les taxes pour le transport des marchandises ne peuvent pas être fixées d'une façon qui obligerait à modifier la loi pour chaque amélioration à y introduire; il est plus juste que la loi n'indique que des taxes maxima qui ne pourront pas être dépassées mais au-dessous desquelles l'administration peut se mouvoir librement. Ces taxes doivent s'adapter à la division actuelle des classes; mais même sous ce rapport elles ne doivent pas être une entrave au développement du système des tarifs, mais au contraire n'être considérées également que comme simples taxes maxima, de manière que la division des classes puisse subir aussi des modifications à condition qu'il n'en résulte pas d'élévations de taxe.

Comme taxes maxima à fixer par la loi sur les tarifs, nous proposons celles qui sont indiquées dans le tableau suivant:

	Petite vitesse.											
	Grande vitesse. (expéditions partielles)	Expéditions partielles.		Wagons complets. *)								
				Classes générales.		Tarifs spéciaux.						
		1	2			I		II		III		
				A	B	a		b	a	b		
Taxes pour 100 kg. en centimes.												
I. Frais d'expédition.												
1 à 20 km. . .	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6	6
21 à 39 km., supplément par km. . . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 km. et au- delà . . . .	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10	10
II. Taxes de section par kilomètre.	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,85	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42	0,42

\*) A, a = wagons complets de 5 tonnes. B, b = wagons complets de 10 tonnes.

La taxe pour les wagons complets en grande vitesse ne doit pas dépasser le double de la taxe concernant les classes générales de wagons complets pour la petite vitesse.

Les frais d'expédition sont ceux perçus actuellement par le Jura-Simplon, le Central et l'Union suisse; ces frais sont conformes à ceux du Nord-Est, avec cette exception que pour les distances de 21 à 39 kilomètres ces frais sont supérieurs sur le Nord-Est à ceux des autres chemins de fer précités. Pour les taxes de section les bases de taxes du Nord-Est ont été admises comme étant les plus réduites. Il est dit, en effet, dans le message sur le rachat que l'unification des tarifs serait exécutée sur la base des taxes les plus réduites existant actuellement sur une des lignes qui seront nationalisées; ce principe doit en conséquence être observé lors de la fixation des taxes maxima. Relativement à l'élévation des frais d'expédition, notamment en ce qui concerne les wagons complets, il a été fait des objections qui reposent en grande partie sur des malentendus. On ne peut méconnaître, par exemple, que, précisément pour le chargement et le déchargement des

wagons complets, le service d'exploitation des lignes est tout particulièrement utilisé. D'autre part ce n'est pas ici la place de développer ces circonstances, puisque la loi ne fixe que des maxima, arrêtés exactement aux taxes actuellement les plus basses.

Les taxes appliquées sur le chemin de fer du Gothard sont, il est vrai, en partie encore plus réduites, de sorte que même pour elles les taxes maxima de la loi accordent la latitude nécessaire. A cet égard, il y a lieu toutefois de remarquer que le chemin de fer du Gothard est autorisé à percevoir par tonne et par kilomètre pour ses tronçons à rampes atteignant ou excédant 15 ‰, une surtaxe de 100 ‰ dans le trafic interne des marchandises et de 3 à 5 centimes dans le trafic de marchandises de transit international. Et de fait, la ligne du Gothard, dans le trafic général, perçoit actuellement sur les tronçons Erstfeld-Biasca et Giubiasco-Taverne, une taxe supplémentaire de 60 ‰ pour les marchandises et de 100 ‰ pour les bagages.

Il y a lieu de tenir compte aussi en principe, dans la loi sur les tarifs, de cette circonstance exceptionnelle de même que de la taxe supplémentaire pour le tronçon de montagne du chemin de fer du Brünig. Il faut, de manière analogue, permettre la perception de taxes supplémentaires pour les tronçons de lignes dont les conditions d'établissement et d'exploitation sont toutes spéciales. Nous proposons la même rédaction que celle que nous avons proposée pour le transport des voyageurs; cette dernière a la teneur suivante:

« Le Conseil fédéral peut autoriser la perception d'une taxe supplémentaire sur les tronçons des rampes de 20 ‰ ou plus et sur ceux dont les conditions d'établissement et d'exploitation sont tout à fait exceptionnelles. »

Pour motiver cette proposition, nous nous en référons à ce qui a été dit au sujet du transport des voyageurs.

Pour le cas où on viendrait à soulever, contre le chiffre des taxes maxima que nous avons proposé, l'objection que l'abaissement des taxes existantes, pour certaines parties du futur réseau des Chemins de fer fédéraux, compromet leur situation financière, nous nous permettons de renvoyer à ce qui a été dit à la page 75/76 du message concernant le rachat, dans lequel on a exposé d'une manière détaillée, en se basant sur un rapport d'expert, quelle influence une réduction

partielle de ce genre aurait sur le produit des Chemins de fer fédéraux. La perte a été estimée, en se basant sur le trafic de 1894 et en supposant que le trafic reste le même, à 1,628,401 francs, mais il a été en même temps démontré que la perte, concernant les taxes serait bientôt compensée par une augmentation de trafic.

On peut encore il est vrai poser la question de savoir si les taxes maxima de la loi sur les tarifs ne devraient pas être ténues plus élevées que celles qu'il serait désirable de fixer lors de la reprise de l'exploitation des chemins de fer par la Confédération, et s'il ne conviendrait pas de laisser le soin au conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux d'adopter dans les limites légales, pour la formation réelle des tarifs, des taxes plus réduites qui pourraient être introduites successivement et être élevées aussi à nouveau en cas de besoin sans qu'on soit obligé d'avoir recours au lourd appareil de la revision de la loi. Nous avons déjà déclaré ailleurs que nous estimons qu'il est plus opportun de fixer définitivement les facilités de trafic prévues dans le message sur le rachat.

Il est vrai que les maxima proposés pour les taxes normales surpassent de beaucoup les taxes normales des chemins de fer d'Etat de l'étranger. L'attention a déjà été très formellement appelée sur ce point dans le message concernant le rachat. Mais, c'est avec intention que nous évitons pour le moment de proposer des taxes maxima plus basses, afin de ne pas porter atteinte à l'équilibre financier des Chemins de fer fédéraux. Différentes erreurs découvertes dans les comparaisons des mémoires présentés sur le projet de loi concernant les tarifs, sont rectifiées dans les rapports spéciaux joints aux actes.

Il y a lieu de maintenir les facilités prévues dans les concessions actuelles pour le transport des matières premières destinées à l'agriculture et à l'industrie, qui aux termes de l'article 18 de la concession normale sont exprimées comme il suit : « Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagons complets, devront être rangées dans les classes de tarif les plus basses. » Cette disposition des prescriptions actuellement en vigueur, bien que n'ayant jamais, dans la pratique, donné lieu à aucune réclamation est attaquée de différents côtés. La nomenclature des matières premières serait défectueuse et devrait être complétée par

d'autres articles, ou bien, il aurait lieu d'adopter une rédaction générale, celle qui suit, par exemple : « Les matières premières sans grande valeur, nécessaires à la production, expédiées par wagons complets, devront être classées dans les classes les plus basses. » Nous pouvons nous rallier à cette dernière proposition, à condition toutefois qu'au lieu de « nécessaires à la production », on dise : « nécessaires à l'industrie, aux métiers et à l'agriculture ». (Art. 14, al. 6).

En adoptant une pareille disposition, on n'exclut évidemment pas l'établissement de tarifs exceptionnels avec taxes encore moins élevées que les taxes normales les plus basses. La plus grande partie des critiques visant cette disposition, reposent donc sur un malentendu.

D'autre part, il ne paraît pas opportun de donner suite à une proposition ayant pour but d'ajouter encore, dans la disposition, aux matières premières indiquées, « les articles à considérer comme nécessaires aux besoins de la vie, que le pays ne produit pas lui-même ou qu'il ne produit pas en quantités suffisantes. » Cette exigence, en effet, n'est pas exécutable, car il faudrait appliquer la réduction de taxe même à des articles qui supportent parfaitement de taxes plus hautes. Au reste, l'expression : « articles nécessaires aux besoins de la vie » est si peu déterminée qu'en l'introduisant dans la loi, on ne contribuerait certainement pas à la rendre plus claire. Nous ne nous arrêtons pas même aux conséquences financières inacceptables qu'entraînerait pour les Chemins de fer fédéraux l'adoption d'une semblable disposition. Pour des motifs analogues, il ne convient pas de mettre d'emblée sur le même pied que les matières premières, les fourrages, les différentes sortes de pailles, de semences et tous les produits des jardins, champs, prés et vergers, en ce qui concerne le transport par wagons complets. L'administration des Chemins de fer fédéraux verra où elle pourra, les circonstances le justifiant, accorder des facilités pour ces objets. Stipuler, en principe, que les produits agricoles doivent être traités comme les matières premières, n'est pas admissible. Au reste, ce serait favoriser l'importation et par conséquent peu favorable pour la production indigène.

Afin de créer une position plus favorable à la *réexpédition* à l'intérieur du pays, on a proposé d'accorder à peu près les mêmes facilités de réexpédition qu'aux stations-frontière à tout transport concernant des matières premières servant principalement à l'agriculture et à l'industrie et des articles

nécessaires aux besoins de la vie. Cette exigence repose sur un malentendu. En effet, les administrations de chemins de fer n'accordent pas, pour les réexpéditions à la frontière, de facilités particulières, qui seraient refusées pour la réexpédition à l'intérieur du pays. L'inégalité de la formation des taxes provient bien plutôt du fait que les places de réexpédition internes ne se trouvent pas toujours sur la ligne la plus courte, ainsi, Berne, relativement au trajet de Bâle à Genève, et que les frais de transport pour le contour fait doivent être par conséquent également déboursés. En outre, il existe souvent entre deux stations terminales des réductions qu'exige la concurrence de lignes étrangères, entre Bâle et Romanshorn, par exemple, celle des chemins de fer badois, alors que cette concurrence n'agit plus dès que l'on partage le trajet et que l'on a un transport de Bâle à Zurich et l'autre de Zurich à Romanshorn. On rencontre des circonstances analogues pour le trafic entre Bâle et Coire, qui est exposé à la concurrence du tronçon badois Bâle-Constance et, éventuellement, à celle des lignes badoises et autrichiennes Bâle-Constance-Bregenz-Buchs, alors que les transports partiels Bâle-Zurich et Zurich-Coire n'ont rien à redouter de semblable.

Si la réexpédition comme telle revient plus chère, c'est tout simplement ensuite des frais d'expédition qui doivent être comptés à nouveau dans cette opération. Que le chemin de fer les prélève pour le surcroît de peine qu'il a en réalité, cela ne peut paraître que parfaitement équitable.

Il est vrai qu'une élévation réelle des taxes, causée par la réexpédition, pourrait encore se produire avec les tarifs progressifs (Staffeltarife), dans lesquels les taxes les plus basses ne sont applicables qu'aux trajets les plus longs; mais cela tiendrait à la nature même de ce genre de tarifs. Et, en effet, on ne peut raisonnablement penser que le chemin de fer concèdera les taxes les plus basses, même là où il ne profitera pas des avantages d'un long transport continu, attendu que celui-ci peut seul justifier une réduction des taxes.

Il y a lieu de faire observer, en outre, que les entrepôts et autres places de réexpédition à l'intérieur du pays ne peuvent pas, pour une raison toute naturelle, offrir les mêmes conditions que ceux de la frontière. Depuis la frontière, on peut réexpédier des marchandises sans renchérissement du transport à n'importe quel endroit du territoire suisse; tandis que d'un point situé à l'intérieur du pays, cette opération n'est possible que pour une contrée limitée, c'est-à-

dire seulement pour les localités pour lesquelles il n'y a aucun transport à payer à double. Tout envoi de Romanshorn ira sans dépense supplémentaire jusqu'à Genève, tandis que cet envoi, s'il a été entreposé à Aarau, par exemple, aura double taxe de transport à payer pour peu qu'il doive être retourné sur la Suisse orientale et ne pourra, par conséquent, plus être dirigé avantageusement que sur la Suisse occidentale. Or, ces circonstances effectives ne seront modifiées par aucune mesure de tarif quelconque.

Cependant, nous n'entendons pas dire par là que l'administration des Chemins de fer fédéraux ne devra pas, dans des circonstances spéciales, accorder des facilités particulières pour la réexpédition à l'intérieur du pays, comme il en existe actuellement pour l'entrepôt des céréales, de même qu'elle maintiendra celles qui sont déjà acquises. En revanche, comme il n'est pas possible de résumer toutes ces circonstances si diverses et si compliquées, dans une formule générale, nous déconseillerons de stipuler dans la loi une disposition à cet égard.

Il y a lieu de maintenir les facilités qu'accordent les concessions pour le transport des produits agricoles et industriels du pays apportés et repris par l'expéditeur. Notre trafic indigène jouit déjà depuis longtemps en vertu de cette disposition de facilités que dans ces derniers temps seulement les chemins de fer étrangers cherchent à atteindre par le transport d'expéditions partielles dans le trafic régional au moyen de timbres et en favorisant spécialement les colis agricoles. Si les avantages accordés en faveur des produits industriels devaient être attaqués comme une innovation, il suffirait de rappeler qu'ils sont déjà stipulés dans les concessions des chemins de fer du Central et que, pour les contrées intéressées, il serait désavantageux de les supprimer. Or, il s'agissait, lors des décrets de concessions, des besoins de l'industrie concernant l'économie domestique, de l'envoi au fabricant de matières préparées et de choses semblables, et nullement d'avantager le trafic du colportage. Tout bien considéré, il ne paraît pas opportun d'élever de 25 à 30 kg. le maximum du poids d'un colis, stipulé dans les concessions. Pour donner suite à une opinion émise, nous proposons de traiter de même les outils servant au voyageur qui les enregistre. Comme il ne s'agit pas en l'espèce de transport de bagages, mais de marchandises ordinaires, cette disposition n'aurait pas sa place dans le chapitre concernant le transport des voyageurs (article 18).

En outre, les dispositions en vigueur en ce moment concernant le transport du numéraire et d'objets précieux et con-



On a donc admis une combinaison d'après laquelle les taxes, dans les différentes classes, sont réduites en raison de la distance et du nombre de pièces consignées. Au lieu des trois classes de la concession normale, il en existe donc quatre, savoir : I<sup>re</sup> classe : chevaux, mulets et poulains âgés de plus d'un an ; II<sup>me</sup> classe : taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains ; III<sup>me</sup> classe : veaux, gros porcs et chiens ; IV<sup>me</sup> classe : moutons, petits porcs et chèvres.

Il ne convient pas d'insérer dans la loi des dispositions détaillées de cette nature, d'autant plus que le tarif a déjà été, à diverses reprises, l'objet de contestations et que peut-être il devra être modifié. Remarquons à ce sujet que la tarification concernant le transport des animaux présente aussi différents systèmes dans les lignes étrangères qui, selon les cas, tiennent compte de la surface de plancher utilisée et du poids, du nombre des bêtes, des distances, etc. L'administration des Chemins de fer fédéraux, après mûr examen de la question, devra se décider en faveur du système le plus utile. Notre proposition tend en conséquence à n'admettre pour le transport des animaux vivants, que le principe de la formation des taxes d'après les classes et les quantités transportées (nombre de pièces, wagons complets), avec indication des taxes maxima pour la classe la plus haute et la plus basse. De cette manière, les taxes actuelles ne pourront pas être dépassées dans le tarif des Chemins de fer fédéraux pour les transports d'animaux vivants, et, dans ces limites, toute liberté sera laissée à l'administration.

Nous ne croyons pas devoir donner suite à une proposition tendant à interdire dans la loi les tarifs progressifs pour le transport des animaux. Bien plus, cette question, à notre avis, doit être abandonnée à la libre appréciation et à la décision de l'administration des Chemins de fer fédéraux. Quoi qu'il en soit, il faut aussi éviter de rédiger une disposition qui demande d'emblée une progression selon les distances. Pour se réserver toute liberté sur la nouvelle formation des tarifs, il ne convient pas non plus de fixer les taxes existantes autrement que par l'établissement d'un maximum et d'un minimum, ce qui a lieu en se référant expressément à l'état de choses actuel.

\* \* \*

La formation des tarifs ne peut pas se contenter de la fixation des taxes dans les limites du tarif dit de réforme ;

mais de même que les compagnies de chemin de fer se sont vues déjà maintenant dans l'obligation d'établir des *tarifs exceptionnels* pour une partie considérable du trafic des marchandises, les Chemins de fer fédéraux ne pourront pas non plus se dispenser de recourir à de pareils tarifs si l'on veut que le trafic et les besoins économiques du pays ne subissent aucun préjudice.

Ces tarifs sont appliqués essentiellement lorsqu'il s'agit de transports les tarifs normaux ne tiennent pas suffisamment compte, ou pour lesquels les taxes seraient trop élevées et ne permettraient donc pas d'obtenir les allègements désirables. En outre, les efforts qui ont été faits pour faciliter l'exportation de certains produits industriels ou agricoles ont fourni l'occasion d'établir des tarifs particuliers d'exportation et, pour le trafic de transit, les conditions compliquées de la concurrence avec des voies de transport étrangères ont nécessité dans une grande mesure des formations exceptionnelles de tarif. Les Chemins de fer fédéraux devront tenir compte également de toutes ces circonstances et, à divers égards, ils devront aller encore plus loin, afin de remplir plus complètement leur tâche. Il n'appartient pas à la loi d'établir à ce sujet des prescriptions de détail ; mais il y a lieu d'admettre dans cette loi des principes propres à empêcher que des formations exceptionnelles de tarif de cette nature aient une influence défavorable sur la prospérité économique du pays. La considération des intérêts financiers des Chemins de fer fédéraux ne doit pas être seule à faire règle ; il y a lieu de favoriser tout autant les progrès de notre économie publique, du commerce et de l'industrie, des métiers et de l'agriculture (articles 15 et 16).

L'administration des Chemins de fer fédéraux devra prendre les mesures nécessaires afin qu'il soit attribué aux chemins de fer suisses une part aussi grande que possible du trafic de transit de l'Autriche-Hongrie avec la France, de l'Italie avec l'Allemagne, la France, la Belgique et les Pays-Bas, etc. Dans ce but, elle doit accorder au transit toutes les réductions de taxes nécessaires pour compenser les taxes plus basses qui peuvent exister sur les routes étrangères ; il faudra ici également tenir compte des routes maritimes concurrentes, lesquelles exercent souvent une grande influence. On demande souvent que les chemins de fer accordent aussi au trafic suisse avec le pays de destination les taxes ré-

duites qu'ils accordent au trafic de transit; un examen plus attentif oblige à abandonner cette exigence. Il en résulterait pour ce premier trafic de grandes pertes pour lesquelles les recettes provenant du transit n'offriraient pas d'équivalent; les Chemins de fer fédéraux seraient donc obligés de renoncer à la lutte. Il se produirait ainsi une diminution des recettes de transport et par là de la puissance de transport des Chemins de fer fédéraux sans profit quelconque pour la production suisse, attendu que les mêmes taxes réduites seraient cependant maintenues sur les routes concurrentes étrangères. Mais la question se pose différemment lorsque les Chemins de fer fédéraux n'admettent pas simplement des tarifs de transit étrangers, mais font volontairement des concessions plus étendues pour augmenter le trafic de transit. De semblables concessions peuvent porter préjudice à la production nationale, attendu qu'elles facilitent l'écoulement des produits étrangers, tandis que les produits similaires de la Suisse continuent à payer intégralement les anciennes taxes pour le transport dans le pays de destination. Pour éviter cela, le projet de loi contient une disposition préventive dont l'application sera propre à empêcher des plaintes fondées concernant le préjudice causé au pays par les concessions faites en matière de taxes au trafic de transit.

Les Chemins de fer fédéraux ne doivent pas s'en tenir à ces compensations en faveur du pays, mais ils doivent, où cela est possible, protéger et encourager, vis-à-vis de la concurrence étrangère, l'écoulement des produits nationaux en allégeant les taxes. Cela peut se faire de différentes manières; nous en indiquerons quelques-unes à titre de renseignements. Si des concessions exceptionnelles en matière de taxes sont réclamées des chemins de fer suisses pour faciliter l'écoulement de produits étrangers, de pareilles concessions ne doivent en tout cas pas être accordées s'il s'agit d'articles qui sont aussi produits en Suisse, sans que les produits indigènes profitent des mêmes réductions. Mais les Chemins de fer fédéraux ne doivent pas s'en tenir à cela. Il arrive que pour des articles, que la Suisse produit également, l'étranger vient faire une concurrence écrasante dans notre pays et voit ses efforts soutenus chez nous par ses tarifs de chemins de fer réduits; il ne sera pas rare que les chemins de fer suisses pourront aider dans des cas semblables la production suisse à conserver le marché indigène. Les Chemins de fer fédéraux devront enfin, autant que possible, ainsi que les administrations de chemins de fer ont déjà commencé à le faire,

faciliter l'exportation suisse par des tarifs particuliers d'exportation.

Il faudra, il est vrai, agir, dans ces circonstances complexes, avec prudence et ne pas perdre de vue que l'importance des allègements de taxes possibles sur les chemins de fer suisses dépend de la longueur de leurs lignes de transport intéressées, et qu'en conséquence elle est souvent très limitée; il ne faut pas oublier non plus qu'en règle générale on ne peut pas compter sur une participation des chemins de fer étrangers aux réductions de taxes. La direction, que la loi, dans les articles 15 et 16, donne aux Chemins de fer fédéraux pour ces questions, nous paraît toutefois propre, dans une mesure suffisante, à assurer, dans les limites du possible, la sauvegarde des intérêts du pays par les Chemins de fer fédéraux. Et il nous semble absolument nécessaire de stipuler dans la loi cette direction de principe, malgré l'opposition faite contre elle; car nous ne saurions partager les hésitations émises à ce sujet. Nous ne voyons vraiment pas pourquoi il y aurait des difficultés à poser, dans une loi suisse, les prétentions des intérêts économiques nationaux comme but à poursuivre par la politique de tarifs à appliquer aux Chemins de fer fédéraux.

La loi doit, il est vrai, se borner à fixer des principes généraux et ne peut pas dénommer, par exemple, des tarifs exceptionnels d'une manière précise ou peut-être même garantir le maintien intact de tous les tarifs d'exception ou de quelques-uns seulement de ceux qui existent aujourd'hui. En faisant cela, la loi, non-seulement se perdrait dans une foule de dispositions de détail, mais encore et surtout, elle présenterait précisément le plus sérieux des obstacles à la saine évolution des tarifs, qui doivent pouvoir constamment se plier aux exigences sans cesse différentes du trafic. Il serait également erroné de vouloir interdire d'emblée dans la loi l'introduction de tarifs exceptionnels pour certaines catégories déterminées de marchandises. Tous les vœux exprimés sur ce point devront être étudiés dans l'exécution de la loi par l'administration des Chemins de fer fédéraux. Pour ce motif, il n'y a aucune raison de s'y arrêter ici. Citons pourtant à ce sujet les désirs émis par le gouvernement du canton du Valais relativement au transport des vins, par la société suisse des filateurs, retordeurs et tisserands visant les tarifs pour le coton et la tarification concernant fils et tissus, par l'association des meuniers suisses, aux fins d'obtenir une interdiction de tarifs exceptionnels pour la farine. Et observons qu'il n'existe actuellement en Suisse de réductions sur les taxes concernant le

transport de la farine, que là où la concurrence de lignes étrangères y oblige.

Il ne peut être question non plus de stipuler dans la loi sur les tarifs, des dispositions ayant pour but de ranger les marchandises dans les différentes classes; les desiderata exprimés sur cet objet par les intéressés dans les mémoires qu'ils nous ont présentés, ne seront en conséquence pas examinés ici, mais plus tard par les soins de l'administration des Chemins de fer fédéraux. Il en sera de même des propositions faites au sujet des prescriptions du règlement de transport et des conditions du transport. La spécification de ces dernières, comme partie intégrante des tarifs et, le cas échéant, des tarifs exceptionnels, doit donc être réservée à ladite administration. Quant au redressement d'erreurs ou d'indications inexactes contenues dans les documents présentés relativement aux taxes ou à d'autres points qui s'y rattachent, nous renvoyons aux rapports spéciaux déposés au dossier, ces questions de détail ne pouvant toutes être développées ici.

A notre avis, il n'y a pas lieu non plus de préciser dans la loi les réductions à accorder pour les marchandises dirigées sur des expositions, car elles font partie des tarifs exceptionnels.

Les prescriptions de l'article 16 sont nécessaires pour fixer les limites dans lesquelles il pourra être concédé des réductions de taxes en faveur du trafic de transit, car il ne saurait être laissé toute liberté sur ce point. Les dispositions de la première phrase ne découlent pas nécessairement de la nature des choses, comme l'admet un des mémoires présentés. D'autre part, la seconde phrase ne demande pas l'impossible; l'administration des Chemins de fer fédéraux, en l'exécutant, devra seulement agir avec prudence et ne pourra se laisser guider par des intérêts isolés.

L'article 21 fixe le maximum qui pourra être prélevé comme taxe minimale pour le transport des marchandises. La taxe de 40 centimes est le minimum de celles qui sont actuellement perçues pour le trafic interne et direct.

En outre, il y a lieu d'admettre une disposition générale suivant laquelle les taxes doivent toujours être calculées d'après la route la moins chère et le délai de livraison d'après la route la plus courte (article 22). Là où il s'agit seulement de l'utilisation des Chemins de fer fédéraux avec formation de tarif uniforme, la route la plus courte devra il est vrai être aussi la route la meilleur marché; il peut en être autrement là où

la route la plus courte conduit en partie sur des lignes qui ne font pas partie du réseau des Chemins de fer fédéraux, ainsi que là où se trouvent des tronçons de ligne, comportant un supplément de taxe. Les taxes les meilleur marché et les délais de livraison les plus courts doivent dans ce cas aussi être assurés au trafic.

En revanche, nous trouvons qu'il ne convient pas de fixer dans la loi une disposition limitative au sujet de l'*acheminement* des marchandises. Il doit d'abord être accordé à l'administration des Chemins de fer fédéraux, là où diverses de ses lignes peuvent être utilisées pour un transport, la pleine liberté de diriger les transports de marchandises sur celles de ces lignes qui conviennent le mieux au point de vue de l'exploitation. Sous ce rapport, il y a lieu de faire remarquer à nouveau que la ligne la plus courte n'est pas toujours celle qui convient le mieux. Abstraction faite des considérations d'exploitation sur lesquelles nous avons déjà attiré l'attention précédemment, il peut être aussi désirable, pour soulager des routes et gares très chargées, d'acheminer des transports sur des routes auxiliaires plus longues. Mais s'il s'agit aussi de prendre position contre les *chemins de fer concurrents*, il faudra laisser à l'administration des Chemins de fer fédéraux, vis-à-vis des chemins de fer concurrents, la même liberté qui leur revient en vertu des concessions et des lois. Une obligation légale imposée sous ce rapport aux Chemins de fer fédéraux pourrait, lors de la réglementation des conditions de trafic, affaiblir leur position vis-à-vis des autres chemins de fer. Pour les motifs exposés dans la partie générale du message il ne serait pas non plus possible de fixer pour tous les cas dans la loi, pour cette réglementation de trafic, un principe concluant, équitable et économique. Si on voulait, par exemple, adopter le principe de la route la plus courte, on pourrait par là, abstraction faite des motifs militant en faveur de l'utilisation des routes plus longues, arriver à des résultats très bizarres et lésant profondément les Chemins de fer fédéraux. La construction d'une petite ligne quelconque de raccourcissement dans leur réseau avec des conditions d'exploitation peut-être très défavorables et sans trafic interne considérable, pourrait suffire pour leur enlever sur de longs tronçons, des transports importants auxquels ils seraient parfaitement aptes malgré la nouvelle ligne. On encouragerait par là la construction de chemins de fer inutiles et injustifiés au point de vue économique. Ce qui était déjà irrationnel pendant l'existence des chemins de fer privés et qui a toujours été écarté comme inadmissible peut d'autant moins

trouver son application dans les Chemins de fer fédéraux qui en souffriraient à tous égards. Nous proposons en conséquence l'adoption d'une disposition garantissant aux Chemins de fer fédéraux la liberté de l'acheminement. Sous ce rapport, il y a lieu toutefois de réserver, conformément à l'article 6, lettre l, de la loi fédérale du 29 mars 1893 concernant les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, le droit de l'expéditeur de prescrire dans la lettre de voiture la voie de transport à suivre. Il nous paraît aussi convenable de faire ressortir expressément l'obligation qu'ont les Chemins de fer fédéraux de prêter la main à l'établissement de tarifs directs pour le transport des marchandises avec d'autres lignes de chemins de fer, pour les cas où la route la plus courte conduit par ces dernières. Au reste, l'administration des Chemins de fer fédéraux et les autres chemins de fer régleront de commun accord les questions de concurrence existant entre eux. Nous ne doutons pas qu'à cet égard les prétentions justifiées trouveront la considération qui leur est due et nous estimons que l'organisation prescrite pour les Chemins de fer fédéraux est une garantie pleinement suffisante sous ce rapport.

\* \* \*

La question des *tarifs à progression décroissante* (Staffel-tarife), qui a déjà été touchée dans le chapitre relatif au transport des voyageurs, a encore une plus grande importance en ce qui concerne le transport des marchandises. Ces tarifs reposent sur le principe que les taxes sont relativement maintenues d'autant plus bas que la distance sur laquelle le transport a lieu est plus grande. On ne peut contester qu'avec le transport sur de longues distances on obtient une meilleure utilisation du matériel roulant et une réduction des dépenses dont il n'est pas tenu compte par la séparation de frais spéciaux d'expédition, de sorte que les transports peuvent, sur des distances plus grandes, être effectuées relativement à meilleur marché. Ces prestations effectives du chemin de fer par kilomètre deviennent en effet moindres avec la prolongation du tronçon de transport et une taxe à progression décroissante est en conséquence tout indiquée.

D'après les calculs d'une administration de chemins de fer allemande, on a mis en doute le principe général admis jusqu'à présent, et on a prétendu qu'une formation de tarif tenant compte des frais de revient du transport ne peut pas accorder des réductions de taxes trop fortes sur de grandes distances. Il

paraît douteux toutefois que ces calculs soient exacts. Ils ne peuvent pas non plus être admis comme concluants par le motif que non-seulement les frais de revient kilométriques moindres militent en faveur des tarifs à progression décroissante, mais bien plus encore par le désir de faciliter l'échange des marchandises sur de plus grandes distances, circonstance qui pour la Suisse pèse doublement dans la balance, pour le moment il lui est impossible de tenir en ses taxes pour le transport des marchandises au même niveau que celles des pays voisins ou même de s'en rapprocher sensiblement. Il faut encore ajouter à cela que précisément à cause de leur plus grande élévation les taxes normales suisses sont concurrencées d'une manière importante par celles des chemins de fer parallèles étrangers ce qui nécessite beaucoup de formations de taxes exceptionnelles même pour le trafic interne lorsque, du moins pour le trafic à grande distance, les taxes suisses ne sont pas réduites par une progression à base décroissante. Aussi n'est-ce pas par des raisons de principe, que le système à progression décroissante, qui existait ci-devant sur les chemins de fer du Nord-Est, a été aboli à la suite de l'intervention de l'autorité de surveillance, mais parce qu'il résultait du cumul des zones, au lieu de l'allègement qu'on pouvait en attendre, un traitement inégal et une aggravation pour le trafic. Il en est autrement lorsque le système à base décroissante est appliqué sur toute la longueur des Chemins de fer fédéraux, comme a été introduit d'une manière uniforme dans la Suisse pour le trafic des céréales. Ici, il s'en suit des réductions de taxes importantes pour les stations éloignées du point de départ.

On s'oppose aussi en principe, en se basant sur des motifs économiques, aux tarifs à progression décroissante, abstraction faite des considérations résultant d'une autre évaluation des frais de revient. Il en résulte entre autres que des centres commerciaux à la frontière de la Suisse, comme par exemple de Bâle et de Genève, le service des acheteurs peut être exécuté à meilleur marché que des places intermédiaires de l'intérieur de la Suisse. Le transport de Bâle à Berne est meilleur marché qu'un envoi qui est expédié d'abord de Bâle à Olten, puis en deuxième transport, d'Olten à Berne; car Bâle-Olten d'une part et Olten-Berne d'autre part sont rangés chacun sur un degré plus élevé, comme étant des tronçons plus courts que la longueur totale de Bâle à Berne. Mais nous croyons que les conséquences résultant de la situation commerciale plus favorable des places frontières ne peuvent pas légalement justi-

fier l'exclusion d'une mesure rationnelle au point de vue économique et qui procure à toutes les localités, même à celles de l'intérieur du pays, l'avantage d'une réduction de taxes sur de grandes distances; il suffit de veiller, dans son application, à ce qu'il n'en résulte pas d'inconvénients qui en supprimeraient les avantages. Sous ce rapport on a déjà établi, spécialement pour le trafic des céréales, des dispositions atténuantes, de telle manière que les céréales, qui sont entreposées dans une place intermédiaire, n'ont à payer pour le transport intégral, en cas de transport ultérieur, qu'une taxe qui n'est guère plus élevée que s'il avait eu lieu sans entrepôt intermédiaire. Le consommateur ne peut que gagner aux tarifs à progression décroissante. Le commerce intermédiaire à l'intérieur du pays y perd il est vrai d'autant plus que les mêmes réductions de taxe pour les marchandises tirées de l'étranger, en cas de transport ultérieur, ne lui profitent pas comme au commerce des places frontières; mais il existe une compensation, en ce sens que le tarif à progression décroissante profite aux places de l'intérieur dans toutes les directions, tandis qu'il ne profite aux places frontières que dans la direction de la Suisse.

Etant donnés ces faits, nous ne considérerions pas qu'il fût rationnel d'admettre déjà dans la loi sur les tarifs le postulat des tarifs à progression décroissante; il faut laisser à l'administration des Chemins de fer fédéraux pleine liberté de les introduire, en tant qu'un examen sérieux de toutes les circonstances démontrera l'opportunité de cette mesure.

\* \* \*

La loi sur les tarifs doit en outre contenir des prescriptions générales se rapportant au calcul des distances de tarif et des taxes, de même qu'à la détermination de la prestation de transport selon les tarifs comme simple trafic de station à station. Sous ce rapport également, les tarifs de réforme ont apporté, vis-à-vis de la concession normale, des modifications partielles qui devront être confirmées par la loi. En outre il serait bon que l'obligation, admise seulement dans certaines concessions, d'établir un *service de camionnage* aux stations principales fût prescrite d'une manière générale pour les Chemins de fer fédéraux; cependant, ce serait surcharger l'administration des chemins de fer que d'étendre aussi cette obligation aux petites stations (articles 23 et 24).

Les prescriptions y relatives de la concession normale sont conçues en ces termes :

« Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

« En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages de voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

« Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

« Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières. »

Contrairement aux dispositions qui précèdent, nous proposons la formule du projet de loi qui est conforme aux prescriptions en vigueur aujourd'hui. Il ne nous semble pas équitable de modifier les prescriptions existantes dans ce sens qu'il ne soit possible d'arrondir une distance à un kilomètre que lorsqu'il s'agit d'un nombre déterminé de mètres, 5, par exemple. Il n'a au reste été avancé aucun motif pour une pareille modification qui entraînerait, sur les recettes, une perte dont le montant ne pourrait être calculé que sur la base de recherches étendues. Pour la même raison, nous renonçons à

proposer un changement au mode actuel d'arrondir le poids de 10 en 10 kilogrammes.

Il n'y a pas lieu de mentionner dans la loi les frais accessoires, perçus non pour le transport des marchandises, mais bien pour des prestations spéciales de l'administration du chemin de fer, ainsi, pour l'emploi de la grue, pour des pesages, etc. La perception de ces taxes est parfaitement justifiée, comme paiement de services non compris dans le transport des marchandises d'une station à l'autre. En supprimant ce versement, on porterait également une grave atteinte aux recettes.

#### IV. Dispositions transitoires.

L'introduction des nouveaux tarifs exigés par la loi sur les tarifs demande un travail très étendu et un temps considérable. L'élaboration du futur tarif interne de l'administration des Chemins de fer fédéraux est déjà un grand travail. A cela s'ajoute un nombre infini de tarifs du trafic direct avec les autres chemins de fer suisses et avec l'étranger et que doivent précéder en règle générale de longues négociations. Il est dès lors tout naturel que l'élaboration des nouveaux tarifs ne puisse avoir lieu que petit à petit.

Il en résulte que les anciens tarifs existants, qui perdent leur raison d'être par la déchéance des concessions, doivent rester provisoirement en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par de nouveaux. Il ne conviendrait pas de fixer dans la loi l'ordre du remaniement, attendu que l'établissement des tarifs du trafic direct avec les chemins de fer de la Suisse et de l'étranger dépend de leur concours et ne peut en conséquence être organisé unilatéralement. Il est évident qu'en première ligne il y a lieu de fixer les tarifs internes qui doivent servir de base aux autres. De même, dès le début de l'administration des Chemins de fer fédéraux le besoin se fera sentir de transformer des tarifs exceptionnels existants de manière à ce qu'ils répondent aux exigences du trafic, avant que les travaux concernant les tarifs principaux soient terminés. Il faut laisser à l'initiative de l'administration des Chemins de fer fédéraux le soin de faire le nécessaire à ce sujet et il n'y a lieu de poser dans la loi sur les tarifs que le principe général (article 25).

En nous basant sur les motifs développés dans le présent message, nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi ci-joint.

Veillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération

Berne, le 17 novembre 1899.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération :*

MÜLLER.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

---

**Annexes :**

1. Préavis du Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, du 20 mai 1899.
2. Mémoire du comité central de l'Union vaudoise du commerce et de l'industrie, d'avril 1899.
3. Mémoire de l'Union suisse des arts et métiers, du 6 mai 1899.
4. Préavis du secrétariat général de l'Union suisse des paysans, du 1<sup>er</sup> mai 1899.
5. Mémoire de l'Union suisse des paysans, du 27 septembre 1899.
6. Rapport de l'Association des chemins de fer suisses, d'avril 1899.
7. Office de ladite association, du 17 juillet 1899, comprenant un tableau pour exposer la vitesse effective des trains directs et express des lignes principales.
8. Mémoire du Conseil d'Etat du Valais, du 22 juin 1899.
9. Rapport spécial de l'inspecteur pour les tarifs et les transports près le Département fédéral des Chemins de fer, du 7 octobre 1899, concernant les indications inexactes contenues dans les mémoires de l'Union suisse des paysans, de l'Union suisse du commerce et de l'industrie et du Conseil d'Etat du Valais sur les tarifs.

## Loi fédérale

concernant

les tarifs des chemins de fer fédéraux.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 17 novembre 1899<sup>7</sup>  
en exécution de l'article 13, lettre A, chiffre 3, de la  
loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et  
l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Con-  
fédération, ainsi que l'organisation de l'administration des  
chemins de fer fédéraux,

• *décrite* :

#### I.

#### Dispositions générales.

Article 1<sup>er</sup>. L'élaboration des tarifs des chemins de fer  
fédéraux est réglée par les dispositions de la présente loi

Art. 2. Les tarifs doivent être établis, pour l'ensemble  
du réseau des chemins de fer fédéraux, d'après des principes  
uniformes.

Les taxes seront calculées partout d'après des règles égales pour tous.

Nul ne peut jouir de privilèges quelconques qui ne seraient pas accordés à d'autres personnes dans des circonstances analogues.

Art. 3. Tous les tarifs et conditions de transport, toute modification à ces tarifs et conditions ainsi qu'aux taxes existantes, toute réduction de taxe par voie de détaxe doivent, avant leur application, être approuvés par le Conseil fédéral, conformément à la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, et être publiés, en règle générale, au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur.

Il est interdit d'accorder, par voie de conventions ou sous une autre forme, des réductions sur les tarifs ou sur les abaissements de taxes qui ont été publiés.

Toute élévation de taxe ou suppression de tarifs sera publiée au moins trois mois avant sa mise en vigueur. Le Conseil fédéral peut réduire ce délai, pour les modifications d'ensemble comprenant à la fois des augmentations et des diminutions. S'il s'agit du relèvement de tarifs internationaux, et si ce relèvement ne porte que sur la part afférente à l'étranger, ce délai peut être réduit aux termes en vigueur pour les chemins de fer étrangers en cause.

Les tarifs ne pourront être abrogés que lorsqu'ils auront été en vigueur trois mois au moins pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Les abaissements de taxes seront maintenus trois mois au moins pour les voyageurs et un an pour les marchandises,

Le Conseil fédéral peut exceptionnellement réduire la durée d'un tarif ou d'un abaissement de taxes au moment de leur publication.

Les délais fixés par le présent article ne sont applicables ni aux trains de plaisir, ni aux faveurs exceptionnelles accordées dans des circonstances particulières.

Art. 4. Les dispositions des articles 19 et 21 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, sont applicables au transport des lettres et des messageries, des bureaux ambulants et des employés de l'administration postale.

Art. 5. Le transport des militaires et du matériel destiné à l'usage de l'administration militaire est réglé par les dispositions de l'article 25 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

## II.

### Transport des voyageurs.

Art. 6. Le transport des voyageurs doit avoir lieu sur toutes les lignes du réseau des chemins de fer fédéraux, au moins quatre fois par jour dans chaque sens, avec arrêt à toutes les stations.

Le Conseil fédéral a le pouvoir de suspendre complètement l'exploitation d'une ligne pendant une époque de l'année où cette ligne ne peut pas être tenue ouverte ou ne peut l'être que moyennant des dépenses extraordinaires.

Pour toute ligne qui, pendant plus de cinq ans avant sa remise à la Confédération, avait plus de quatre trains quotidiens dans chaque sens, le nombre supérieur de trains établi sera considéré à l'avenir comme minimum.

Art. 7. Les trains ordinaires de voyageurs (trains omnibus), avec ou sans wagons de marchandises, auront une vitesse moyenne d'au moins 30 kilomètres à l'heure. Le Conseil fédéral peut seul autoriser une vitesse inférieure.

En outre, des trains directs et des trains express circulant à une vitesse moyenne plus élevée seront organisés sur les lignes ayant un grand mouvement de voyageurs ou reliant les places principales de la Suisse, ainsi que pour le service de transit; des trains de nuit seront mis en marche suivant les besoins du trafic.

La vitesse prescrite au 1<sup>er</sup> alinéa ne concerne ni les trains de marchandises, transportant des voyageurs, ni les tronçons exploités comme lignes secondaires.

Art. 8. Les voitures de voyageurs seront à couloir. Les trains omnibus se composeront de voitures de deuxième et de troisième classe et pourront exceptionnellement contenir aussi des voitures de première. Les trains directs auront des voitures de première, deuxième et troisième classe. Les trains d'intérêt purement local peuvent être composés exclusivement de voitures de troisième classe. Les voitures de troisième classe et cas échéant celles de seconde pourront avec le consentement du Conseil fédéral être exclues des trains express.

Toute personne se présentant, pour monter dans un train de voyageurs doit, autant que possible, être transportée par ce train et pouvoir y occuper un siège.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux trains de luxe.

Art. 9. Les taxes maxima qui peuvent être perçues pour le transport des voyageurs sont fixées ainsi qu'il suit, par kilomètre de voie ferrée:

### 1. Pour simples courses :

première classe, 10,<sub>4</sub> centimes,  
deuxième classe, 7,<sub>3</sub> centimes,  
troisième classe, 5,<sub>1</sub> centimes.

### 2. Pour les courses d'aller et retour :

(avec billets valables dix jours)

première classe, 15,<sub>6</sub> centimes,  
deuxième classe, 10,<sub>0</sub> centimes,  
troisième classe, 6,<sub>8</sub> centimes.

Le Conseil fédéral peut autoriser la perception d'une taxe supplémentaire : sur les tronçons de voie comportant des

rampes de 20‰ ou plus, sur ceux dont les conditions d'établissement et d'exploitation sont tout à fait exceptionnelles, ainsi que pour certaines mesures de faveur (coupés-lits, wagons de luxe, etc.).

Dans toutes les classes de voitures, les enfants au-dessous de quatre ans et n'occupant pas une place distincte sont transportés gratuitement, ceux de quatre à dix ans révolus paient demi-place.

Art. 10. Il sera délivré des cartes d'abonnement à prix réduits, permettant de parcourir au moins 24 fois la même section, pendant un espace de trois mois.

En outre il sera délivré, à prix réduits, des abonnements valables soit sur une section déterminée, soit sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux, pendant une durée d'un, trois, six et douze mois, ainsi que des abonnements valables sur tout le réseau pendant 15 jours.

Des abonnements mensuels valables seulement pour les jours ouvrables et sur des trains désignés (billets d'ouvriers) seront délivrés à des prix particulièrement réduits.

Des réductions particulières sont accordées aux sociétés et aux écoles et en faveur des voyages circulaires.

Art. 11. Les indigents seront transportés à moitié prix sur la présentation d'un certificat de l'autorité compétente. Sur l'ordre d'une autorité fédérale ou cantonale, les individus en état d'arrestation devront également être transportés par chemin de fer.

Un règlement, approuvé par le Conseil fédéral, fixera les dispositions ultérieures concernant les indigents et les transports de police.

Art. 12. Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets puissent être placés dans la voiture sans incommoder les autres voyageurs.

Les excédents sont soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 5 centimes par 100 kg. et par kilomètre.

La taxe minimum de transport pour les envois de bagages ne dépassera pas 25 centimes dans le service interne et 40 centimes dans le service direct.

Les bagages et marchandises analogues, même si le transport a lieu sans accompagnement, pourront être expédiés aux prix des bagages (colis express).

Art. 13. Le calcul des distances, du poids et des taxes est réglé par les dispositions de l'article 24.

### III.

#### Transport des marchandises.

Art. 14. Les tarifs pour le transport des marchandises, sont établis d'après le système de réforme.

Les taxes maxima sont indiquées dans le tableau suivant :

	Grande vitesse (expéditions partielles).		Petite vitesse.									
			Expéditions partielles.		Wagons complets. *)							
					Classes générales.		Tarifs spéciaux.					
			1	2			I		II		III	
					A	B						
Taxes pour 100 kg. en centimes.												
<b>I. Frais d'expédition.</b>												
1 à 20 km. . . . .	18	10	10	7,5	7,5	6	8	8	6	6	6	6
21 à 39 km., supplément par km. . . . .	0,10	0,20	0,20	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 km. et au-delà . . . . .	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10	10
<b>II. Taxes de section par kilomètre . . . . .</b>												
	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,9	0,85	0,7	0,75	0,65	0,65

\*) A, a, soit par wagons complets de 5 tonnes.

B, b, " " " " " " 10 "

La taxe pour les transports en grande vitesse par wagons complets ne pourra pas excéder le double de la taxe

concernant les classes générales par wagons complets en petite vitesse.

Le Conseil fédéral peut autoriser la perception d'une taxe supplémentaire sur les tronçons comportant des rampes de 20 ‰ ou plus et sur ceux dont les conditions d'établissement et d'exploitation sont tout à fait exceptionnelles.

Il peut être également perçu, avec l'autorisation du Conseil fédéral, une taxe supplémentaire ou correspondant à un poids supérieur au poids réel, pour le transport des marchandises encombrantes et des matières explosibles ou inflammables.

Les matières premières sans grande valeur, nécessaires à l'industrie aux métiers et à l'agriculture, expédiées par wagons complets, seront taxées aux prix les plus bas.

Art. 15. Outre les tarifs normaux, il sera établi des tarifs exceptionnels basés sur les besoins de l'industrie, des métiers du commerce et de l'agriculture.

Ces tarifs exceptionnels seront établis de telle sorte que la concurrence étrangère ne soit pas avantagée au détriment de la production indigène.

Art. 16. Le trafic de transit pourra bénéficier des réductions de taxes et des formations exceptionnelles de tarif imposées par la concurrence des entreprises de transport étrangères. De plus grandes facilités pourront en outre être accordées aux fins de développer le trafic de transit; ces facilités seront accompagnées des mesures de tarifs nécessaires pour que les avantages accordés ne portent pas, d'autre part, préjudice à la production indigène.

Art. 17. Pour le transport de métaux précieux, de numéraire et d'objets avec valeur déclarée, il sera perçu une taxe maximum d'un centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Art. 18. Les produits agricoles, les produits industriels de provenance suisse, apports par l'expéditeur, ainsi que les outils affectés à son usage personnel, seront transportés gra-

tuitement jusqu'à concurrence du poids de 25 kilogrammes par des trains de voyageurs, et dans des wagons à part, à condition que l'expéditeur voyage dans le même train et reprenne ses colis immédiatement à l'arrivée à la gare de destination. Ce qui excède ce poids est soumis à la taxe de la première classe des expéditions partielles du tarif des marchandises.

Art. 19. Dans les cas de calamités publiques, de cherté exceptionnelle des denrées alimentaires, de disette de fourrage, il sera accordé momentanément, pour le transport des céréales, de la farine, des légumes à cosses, des pommes de terre, du fourrage, etc., des réductions de taxes qui seront fixées par le Conseil fédéral, sur le préavis de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 20. Les taxes pour le transport des animaux vivants, par trains de marchandises, seront calculées à progression descendante par classes et quantités transportées (nombre de têtes, wagons complets) et ne pourront excéder le montant de 16 centimes par tête et kilomètre dans la plus haute classe et de 2 centimes dans la plus basse. En grande vitesse, il peut être perçu une surtaxe maximum de 40 %.

Art. 21. La taxe minimum de transport pour les envois de marchandises et d'animaux ne peut pas dépasser 40 centimes dans le trafic interne et direct.

Art. 22. Les taxes seront calculées chaque fois par la route la moins chère et les délais de livraison par la route la plus courte, et cela, lors même que ces routes ne feraient pas exclusivement partie du réseau des chemins de fer fédéraux.

En se basant sur cette règle, l'administration de ces chemins de fer a la faculté de déterminer à son gré la voie de transport à suivre, en tant que cela concerne son réseau, sauf dans le cas où l'expéditeur aurait, en conformité de la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par

chemins de fer et bateaux à vapeur, prescrit un acheminement contraire dans la lettre de voiture.

Si, pour des transports provenant du réseau des chemins de fer fédéraux ou dirigés sur ce réseau, la route la plus courte emprunte une ligne suisse n'appartenant pas à ces chemins de fer la formation de tarifs directs par cette route pourra être demandée pour peu que la ligne utilisée présente des conditions normales d'exploitation, et un système de tarifs analogue à celui du réseau fédéral. Les distances se calculent dans ce cas d'après les longueurs effectivement parcourues, à l'exception des tronçons à fortes rampes ou présentant des conditions d'établissement ou d'exploitation particulières, comportant des taxes plus élevées; pour ces tronçons les distances sont augmentées proportionnellement.

Art. 23. Les dispositions ci-dessus relatives aux taxes ne concernent que le transport d'une station à l'autre. Les marchandises doivent être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et enlevées par le destinataire à la station d'arrivée.

Toutefois, l'administration des chemins de fer établira, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire (service de camionnage).

Sous réserve des exceptions prévues par le règlement de transport, le chargement et le déchargement des marchandises par expéditions partielles en grande et en petite vitesse, ainsi que des envois soumis aux prix des classes générales par wagons complets sont effectués par les soins de l'administration des chemins de fer et aucune taxe spéciale ne peut être perçue pour ces opérations. Le chargement et le déchargement des autres marchandises, ainsi que des animaux vivants sont opérés par les soins de l'expéditeur et du destinataire, à moins que le chemin de fer, à la demande

de l'expéditeur ou du destinataire, n'effectue ces opérations contre paiement des frais correspondants.

Art. 24. Les fractions d'un kilomètre seront comptées, dans la fixation des taxes, pour un kilomètre entier.

Les envois jusqu'à 20 kilogrammes, en grande et en petite vitesse, seront comptés pour 20 kilogrammes pleins et les envois de bagages jusqu'à 10 kilogrammes pour 10 kilogrammes pleins. L'excédent de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière.

Pour les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le montant exact de la taxe, calculée conformément à ces prescriptions, n'est pas divisible par 5 et si le reste est d'au moins un centime, le prix est arrondi et porté au chiffre supérieur divisible par 5.

#### IV.

### **Dispositions transitoires.**

Art. 25. Les tarifs des chemins de fer fédéraux devront être établis le plus promptement possible d'après les dispositions de la présente loi.

En attendant, les tarifs existants resteront en vigueur.

---

Art. 26. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque à laquelle elle entrera en vigueur.

---

## Rapport

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la revision des arrêtés fédéraux sur l'enseignement  
professionnel (postulat du 1<sup>er</sup> juillet 1898).

(Du 21 novembre 1899.)

---

Monsieur le président et messieurs,

Le 1<sup>er</sup> juillet, les Chambres fédérales ont adopté le postulat suivant :

« Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il n'y a pas lieu de *reviser les arrêtés fédéraux concernant l'enseignement industriel et professionnel, les écoles commerciales, agricoles et ménagères*, et en particulier à présenter un rapport sur la question de savoir si et de quelle façon des principes communs pour l'exécution de ces arrêtés pourraient être établis pour tenir compte d'une manière uniforme et complète de toutes les aspirations dans ces domaines et pour arriver à une répartition équitable des subsides fédéraux. En outre, la question de la revision des dispositions concernant les bourses destinées exclusivement aux élèves voulant se vouer à l'enseignement sera étudiée dans le sens d'un enseignement pratique donné à ces élèves. »

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la promulgation d'une loi fédérale sur les tarifs des Chemins de fer fédéraux. (Du 17 novembre 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1899
Date	
Data	
Seite	778-852
Page	
Pagina	
Ref. No	10 073 935

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.