

FEUILLE FÉDÉRALE

111^e année

Berne, le 5 février 1959

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **30 francs** par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
 Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
 à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7758

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un arrêté fédéral tendant à rapprocher les tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux

(Du 20 janvier 1959)

Monsieur le Président et Messieurs,

La loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1958 (RO 1958, 341), contient un article 62 concernant le rapprochement des tarifs des entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux. Cet article fut inséré par les chambres. Lors de la discussion de l'objet, le Conseil fédéral accepta en outre une motion l'invitant à élaborer à brève échéance un projet d'acte législatif propre à réaliser le rapprochement prévu par cette disposition. Nous avons donc l'honneur de vous soumettre, avec ce message, un projet d'arrêté fédéral tendant à rapprocher les tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux.

I. Etablissement des tarifs des chemins de fer suisses

L'établissement de ces tarifs est réglé par l'arrêté fédéral du 14 décembre 1950, ainsi que par l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 (RO 1950, 1546 et 1548). Les chemins de fer fédéraux calculent les prix de transport d'après les kilomètres effectifs. Pour les différentes catégories de trafic (billets de simple course et d'aller et retour, voyages en groupes, abonnements de parcours, bagages, marchandises, etc.), il existe des barèmes particuliers d'où l'on peut extraire, à l'aide de la distance kilométrique, le prix de transport pour un parcours déterminé. Les exigences d'une exploitation économique obligent la plupart des chemins de fer concessionnaires à appliquer des prix de transport plus élevés que ceux des chemins de fer

fédéraux. La densité du trafic de ces entreprises est, en général, plutôt faible. Etant données leurs charges fixes, les frais par unité de trafic sont ainsi élevés. Les nombreux ouvrages d'art, inévitables dans les régions de montagne, impliquent des frais de construction importants. Les fortes rampes, une rotation du matériel roulant et du personnel ralentie par les vitesses plus faibles, un service rendu plus compliqué par la nature et de nombreuses autres circonstances augmentent les frais d'exploitation.

Pour adapter leurs recettes aux frais plus élevés, les chemins de fer concessionnaires peuvent appliquer soit le barème des chemins de fer fédéraux avec distances majorées, soit des taxes kilométriques majorées (taxes spéciales) calculées sur la base des distances effectives. Parmi les chemins de fer qui appliquent le barème des chemins de fer fédéraux, on distingue deux groupes: Le premier, et le plus important, applique le barème des chemins de fer fédéraux sur la base de la distance totale de tous les parcours particuliers (soudure des distances); le second, auquel appartiennent principalement des entreprises d'intérêt local, calcule les prix selon le barème précité, séparément jusqu'aux gares de jonction et à partir de ces gares (soudure des taxes). Comparés au système de la soudure des distances, celui de la soudure des taxes et celui des taxes spéciales ont le grand désavantage de renchérir le prix des transports à longue distance. Tous les tarifs des chemins de fer fédéraux prévoient une dégression marquée (taxes kilométriques diminuant en fonction de la distance). L'effet de cet avantage est affaibli si l'on applique des taxes spéciales ou des taxes de soudure.

À l'origine, les concessions ne prescrivait que des prix de transport maximums. Les chemins de fer étaient libres de fixer leurs tarifs dans les limites de ces maximums. Certaines concessions délivrées depuis la nationalisation des chemins de fer principaux prescrivirent l'application des tarifs des chemins de fer fédéraux, les distances effectives pouvant toutefois être majorées pour la fixation des prix. Le maximum du supplément de distance était fixé dans les concessions. On passa définitivement à ce système en 1917 afin d'unifier et de simplifier les tarifs. Finalement, les chemins de fer au bénéfice d'anciennes concessions adoptèrent aussi ces nouveaux principes pour établir leurs tarifs, bien qu'ils n'y fussent pas obligés. Les tarifs des chemins de fer fédéraux servirent ainsi de base pour l'établissement de ceux des entreprises concessionnaires. On peut fonder sur eux la comparaison des divers tarifs.

II. Dans quelle mesure les tarifs des chemins de fer concessionnaires sont-ils surélevés ?

La plupart des chemins de fer concessionnaires appliquent pour de fort bonnes raisons un système de suppléments compliqué. Aussi est-il très difficile de mesurer la surélévation et de la comparer avec celle d'autres

entreprises. Pour déterminer les prix des billets ordinaires de simple course et d'aller et retour, le chemin de fer Montreux-Oberland bernois majore ses distances effectives de la manière suivante :

Parcours	Supplément de distance
	Pour-cent
Montreux-Chamby	125
Chamby-Les Avants	250
Les Avants-Allières	320
Allières-Lenk im Simmental . . .	145

Le système des suppléments du chemin de fer rhétique s'est établi d'une manière particulière. On est parti de l'idée que les frais d'exploitation sont plus élevés sur les fortes rampes qu'en plaine; la longueur des parcours sur une rampe supérieure à 25 pour mille a été augmentée de manière à donner la distance qu'on aurait obtenue si la ligne avait été construite avec une rampe maximum de 25 pour mille. Aux distances ainsi majorées s'ajoute un supplément uniforme de 75 pour cent sur tout le réseau. Pour les bagages, les colis express et les marchandises, le chemin de fer rhétique perçoit en outre des suppléments de taxes particuliers qui s'ajoutent aux prix majorés par les suppléments de distance.

Les suppléments de distance de différentes entreprises ne sont pas les mêmes pour toutes les catégories de transports. Par exemple, le chemin de fer Furka-Oberalp perçoit les suppléments de distance ci-après :

	Pour-cent
Billets ordinaires de simple course et d'aller et retour	250
Voyages en groupes (sociétés et écoles)	200
Bagages et colis express	150
Pour le trafic des marchandises, cette entreprise applique des taxes spéciales	

On ne peut pas se fonder uniquement sur les suppléments de distance pour apprécier la surélévation des tarifs. Les effets de ces suppléments sont affaiblis dans le trafic entre les gares des chemins de fer fédéraux et celles des chemins de fer concessionnaires. Cela est dû au fait que le supplément n'est calculé que sur une partie du parcours et que la dégression, qui est fonction de la distance, diminue le prix, au kilomètre, des transports à longue distance (voir l'exemple ci-après). La dégression exerce ses effets à partir de 101 km dans le trafic des marchandises et de 151 km dans le transport des voyageurs. Le supplément de distance ne produit donc pas même entièrement ses effets sur les longs parcours du trafic interne d'un chemin de fer concessionnaire. Pratiquement, son taux n'est égal à celui de la surélévation du prix que sur de petits parcours.

Exemple:

10 tonnes de ciment, classe de tarif 4

Parcours: Wildegg-Davos Platz

<i>Distance:</i> Wildegg-Landquart	144 km effectifs, 144 km de tarif
Landquart-Davos Platz	51 km effectifs, 113 km de tarif
	<u>195 km effectifs, 257 km de tarif</u>

Supplément de distance: sur le chemin de fer rhétique = 122 pour cent
sur le parcours total = 32 pour cent

Prix de transport:

	Fr.
Déterminé d'après les kilomètres du tarif, y compris le supplément de taxe du chemin de fer rhétique (68 fr.)	342
Déterminé d'après les kilomètres effectifs, sans le supplément de taxe du chemin de fer rhétique	250

Surélévation de taxe = 37 pour cent.

Ces explications démontrent qu'en plus du supplément de distance, d'autres facteurs importants influencent le niveau des tarifs; l'étendue du réseau d'un chemin de fer concessionnaire, le fait que le trafic d'un réseau est alimenté directement ou indirectement par celui d'un autre chemin de fer concessionnaire, puis les courants de trafic jouent un rôle particulièrement important. La surélévation des tarifs ne peut être appréciée exactement que si l'on calcule aussi bien d'après les kilomètres du tarif que d'après les kilomètres effectifs les prix pour tout le trafic à destination, en provenance et à l'intérieur de la région desservie par un chemin de fer concessionnaire. La différence permet de déterminer le pourcentage de la surélévation. Ce système est toutefois trop compliqué et exige trop de temps. Nous avons été obligés de le simplifier, d'entente avec les chemins de fer concessionnaires.

Signalons en outre que la surélévation des tarifs de chemins de fer concessionnaires est ici et là corrigée par des mesures spéciales. C'est ainsi que, dans de nombreux cas, la population indigène bénéficie de billets à prix réduits. Nombre d'entreprises délivrent en outre, même pendant les mois d'été, des billets du dimanche et, toute l'année, des billets spéciaux valables les jours de marché. De plus, les voyages sont stimulés par l'émission de billets d'excursion, de billets populaires, d'abonnements kilométriques et de sport, etc. Toutes ces facilités ne sont pas accordées par les chemins de fer fédéraux. Dans le trafic des marchandises, les chemins de fer concessionnaires, comme les chemins de fer fédéraux, sont très souvent obligés d'accorder des détaxes importantes aux clients réguliers pour lutter contre la concurrence de la route.

Toutes ces particularités des tarifs démontrent combien il est difficile de déterminer la surélévation des tarifs et de faire des comparaisons.

III. Requêtes des cantons et des chemins de fer concessionnaires en vue du rapprochement tarifaire

C'est dans le canton des Grisons qu'on a commencé à demander que les tarifs des chemins de fer concessionnaires soient rapprochés de ceux des chemins de fer fédéraux avec l'aide de la Confédération. En liaison avec les revendications tessinoises et genevoises, de 1938 et 1939, concernant l'abolition des suppléments de montagne ou la réduction des distances tarifaires, le Petit conseil du canton des Grisons demanda à la Confédération de traiter sur un pied d'égalité les régions situées à la périphérie du pays, en particulier les Grisons dont la situation est semblable à celle des cantons du Tessin et de Genève. Depuis que tous les suppléments de distance ont été abolis dans le trafic des voyageurs et des bagages des chemins de fer fédéraux (1^{er} janvier 1943) — les suppléments appliqués dans le trafic des marchandises l'ont déjà été le 1^{er} janvier 1926 —, le gouvernement du canton des Grisons demanda encore plusieurs fois à la Confédération de verser une contribution permettant d'abolir les suppléments de montagne du chemin de fer rhétique. Une fois ces requêtes connues, plusieurs autres gouvernements cantonaux et entreprises ferroviaires en formulèrent sans tarder de semblables.

Le canton de Berne signala les conséquences qu'aurait l'acceptation de la requête des Grisons, car la Confédération serait tenue, pour des motifs d'équité, de contribuer aussi à l'abolition des suppléments de distance perçus par le chemin de fer du Lötschberg et par d'autres. Des requêtes semblables furent également présentées par les cantons de Schwyz, de Fribourg, de Saint-Gall, d'Argovie et de Vaud. On constate ainsi que le rapprochement tarifaire ne pourrait pas être limité au canton des Grisons.

Les chemins de fer ci-après ont d'ailleurs présenté des requêtes visant au rapprochement tarifaire :

Appenzellerbahn
 Berner Oberland-Bahnen
 Bodensee-Toggenburg-Bahn
 Chemins de fer électriques veveysans
 Chemins de fer du Jura
 Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn et lignes connexes
 Chemin de fer du Lötschberg
 Chemin de fer Montreux-Oberland bernois
 Chemin de fer rhétique
 Schweizerische Südostbahn
 Chemin de fer Soleure-Moutier
 Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn

IV. Mesures prises jusqu'à présent pour rapprocher les tarifs des chemins de fer concessionnaires

Dès leur mise en exploitation, différents chemins de fer de montagne accordent, soit parce que les concessions les y obligent, soit de leur propre chef, des prix de transport réduits aux habitants des régions qu'ils desservent (billets d'indigènes). La Confédération réduit aussi, dans une certaine mesure, les prix de transport élevés applicables aux marchandises et aux animaux sur les chemins de fer des régions de montagne. C'est ainsi qu'en vertu de la loi sur l'alcool du 21 juin 1932 (RS 6, 853), la régie des alcools contribue aux frais de transport des pommes de terre de table, des pommes de terre fourragères, des semenceaux de pommes de terre et des fruits. L'administration des blés alloue, en vertu de la loi du 7 juillet 1932 sur le ravitaillement du pays en blé (RS 9, 431), des subsides pour le transport de la farine dans les localités de montagne. La Confédération participe aux frais de transport du bétail à l'effet d'en favoriser la vente (arrêté fédéral du 13 décembre 1957 tendant à faciliter la vente, dans le pays, des bestiaux d'élevage et de rente ainsi que de la laine de mouton). Enfin, elle alloue depuis 1944 des subsides pour réduire, dans les régions de montagne, les frais de transport de certaines marchandises de consommation courante. Le dernier arrêté fédéral et l'ordonnance concernant cette question datent du 20 septembre 1957 (RO 1958, 1) et du 7 janvier 1958 (RO 1958, 5). L'arrêté du 20 septembre 1957 n'est valable que jusqu'à fin 1962. Il y aura lieu d'examiner si le maintien de cette mesure sous une autre forme se justifiera encore, notamment à l'égard des régions dépourvues de communications ferroviaires, ou si elle pourra être complètement abolie. Lors de l'examen du projet d'arrêté concernant l'allocation de subsides pour le transport de marchandises de consommation courante dans les régions de montagne et en d'autres occasions, on a demandé que ces subsides soient étendus au transport des matières utilisées par l'agriculture et l'industrie. Du fait que le rapprochement tarifaire s'applique à l'ensemble du trafic des marchandises et des animaux, cette revendication est satisfaite dans une large mesure.

Rappelons encore que l'établissement, au 1^{er} février 1948, d'un tarif-voyageurs fortement dégressif pour les chemins de fer fédéraux et le fait que plusieurs entreprises concessionnaires, par exemple le chemin de fer rhétique et le Furka-Oberalp, ont adopté simultanément le barème des chemins de fer fédéraux, ont entraîné, pour les régions périphériques et notamment pour les régions de montagne sans communications ferroviaires, d'importantes réductions du prix des longs voyages. Les exemples suivants en font foi :

Parcours	Prix d'un billet aller et retour 3e classe (2e classe actuelle)	
	avant le	depuis le
	1er février 1948	
	Fr.	Fr.
Poschiavo-Coire	43.05	33.25
» -Zurich	58.25	40.35
» -Bâle	68.80	45.60
» -Berne	70.80	48.10
» -Genève	82.85	57.50
St. Moritz-Bâle	51.90	37.65
» -Berne	53.90	40.10

V. Appréciation économique du rapprochement tarifaire

La Confédération, les cantons et des organisations privées s'efforcent depuis longtemps de favoriser le développement économique de nos régions de montagne en créant des possibilités de travail lucratif. Ces efforts sont entravés par de nombreuses difficultés d'ordre économique. L'avantage que représente le paiement de salaires moins élevés peut être contre-balançé par des frais d'organisation et de transport plus élevés. Ces frais de transport ne sont cependant pas dus uniquement aux tarifs surélevés des chemins de fer concessionnaires. La cause principale en est que les centres d'approvisionnement et les débouchés des régions de montagne sont beaucoup plus éloignés des lieux de production qu'en plaine. Certes, une réduction des frais de transport répondra toujours aux principes d'une exploitation rationnelle. Mais les enquêtes détaillées faites par l'école suisse des hautes études économiques et administratives de Saint-Gall au cours de l'élaboration de notre rapport sur l'aménagement de la voie navigable du Rhin supérieur ont démontré que l'influence de ces économies sur les frais de production ne doit pas être surestimée (FF 1956, I, 586). D'autres facteurs, tels que la présence de chefs d'entreprise actifs, de main-d'œuvre appropriée et d'industries auxiliaires, sont également importants pour le développement économique de nos régions de montagne, mais ils échappent à l'influence que peut exercer la Confédération.

Il serait téméraire d'attendre du rapprochement tarifaire qu'il ranime véritablement le tourisme. Si l'on appliquait, sur les lignes des chemins de fer concessionnaires, les distances effectives majorées de 50 pour cent et le barème des chemins de fer fédéraux, on réaliserait les économies ci-après sur le prix des courses aller et retour en 2^e classe entre les principales villes suisses et les grands centres touristiques desservis par des chemins de fer qui perçoivent d'importants suppléments de distance ou des taxes spéciales élevées.

	Au départ de			
	Bâle Fr.	Berne Fr.	Genève Fr.	Zurich Fr.
Davos Platz.	1.30	1.30	1.30	3.10
Poschiamo	5.60	5.60	5.70	5.70
St. Moritz	2.50	1.90	2.50	1.90
Zernez	2.60	2.50	2.60	2.50
Lenk im Simmental	1.30	3.—	5.60	1.20
Gstaad	1.20	3.50	4.90	1.30
Grindelwald	2.70	2.70	2.70	2.70

Malgré un sensible rapprochement tarifaire, les réductions de prix sont relativement faibles, à cause de la forte dégression pour les grandes distances. Elles jouent un rôle insignifiant dans le budget familial et n'ont donc pas une influence décisive sur le choix du lieu de villégiature. Les perspectives sont un peu plus favorables pour le trafic de fin de semaine et le trafic dû aux excursions, car, dans ces cas, le prix du billet représente une part plus importante des dépenses totales. En rapprochant les tarifs dans la mesure précitée sur les lignes d'une vaste entreprise qui applique des suppléments de distance élevés, on diminuerait parfois assez fortement le prix des billets. Mais les hôtes de nos stations touristiques jouissent déjà, pour ces voyages, d'importantes réductions de prix. Rappelons, dans cet ordre d'idées, que le billet de vacances donne droit à cinq billets d'excursions à prix réduit. Ces explications montrent qu'un rapprochement général des tarifs-voyageurs se traduirait par une subvention qui n'aurait pas sa raison d'être. Les bénéficiaires en seraient les nombreux hôtes suisses et étrangers qui pourraient économiser de petits montants. Il ne semble pas qu'on puisse venir en aide à certaines régions du pays par cette subvention qui n'atteindrait pas son but. Une telle mesure exigerait d'importantes sommes dont bénéficieraient, pour une bonne part, des milieux de la population qui n'en ont nul besoin. Le tableau ci-après montre que l'industrie touristique suisse s'est bien développée ces dernières années, malgré les tarifs surélevés des chemins de fer concessionnaires.

Pour-cent d'augmentation du nombre des nuitées de 1952 à 1957

Région	1951 à 1952	1952 à 1953	1953 à 1954	1954 à 1955	1955 à 1956	1956 à 1957	1952 à 1957
Grisons	14,6	3,2	1,3	10,3	4,7	6,0	28,2
Oberland bernois	11,6	8,8	0,4	5,7	4,2	4,3	25,4
Suisse centrale .	8,8	4,8	2,4	2,8	2,8	7,0	21,3
Valais	18,6	6,6	3,4	11,7	4,0	8,7	39,3
Toute la Suisse.	7,7	5,2	1,9	6,4	4,8	6,2	27,0

Nous devons aussi faire ressortir que, même dans le trafic des marchandises, le rapprochement tarifaire n'atteindrait pas toujours son but et qu'il ne profiterait par conséquent pas entièrement à la région en cause. Une part importante du surcroît de frais dû à la surélévation des tarifs est supportée par le reste de l'économie suisse. C'est le cas, par exemple, des transports destinés à la construction des usines électriques, qui ont atteint un volume considérable ces dernières années. La situation est semblable pour les transports de bois de papier. Rappelons encore que les prix de la plupart des articles de marque sont les mêmes dans toute la Suisse.

Ces explications montrent que, du point de vue économique, il ne faut pas trop attendre du rapprochement tarifaire. Des considérations politiques et sociologiques sont plus importantes. On comprend que les habitants des régions desservies par des chemins de fer appliquant des tarifs fortement surélevés s'estiment lésés. Les prix de transport étant déterminés sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux d'après les kilomètres effectifs, il y a, sur ce réseau, compensation entre les lignes qui, par unité de trafic, coûtent peu et celles qui coûtent cher. Les régions desservies par les chemins de fer concessionnaires ne sont pas touchées par cette compensation. Mais il ne faut pas oublier que, sous un autre rapport aussi, cette compensation n'est pas complète. Les transports publics de notre pays ne sont pas assurés seulement par les chemins de fer. Ils le sont aussi par les automobiles de la poste et de ses concessionnaires. Les tarifs appliqués sur ces lignes d'automobiles sont, eux aussi, plus élevés que ceux des chemins de fer fédéraux. Cette inégalité ne peut pas être supprimée, notamment à cause de la structure différente des frais des services automobiles et des conséquences financières qui en résulteraient. Le rapprochement tarifaire étant avant tout une mesure d'économie publique et de politique des transports, la nécessité de rapprocher les tarifs des chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux ne peut donc être reconnue que là où la différence est excessive. Ce qui compte surtout, c'est que les fonds dont on dispose soient utilisés de telle manière que notre économie en retire le plus grand profit possible.

VI. Solution du problème du rapprochement tarifaire

En posant les principes valables pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer, le Conseil fédéral avait, dans son message du 16 août 1950 (FF 1950, II, 635), exprimé l'avis qu'il n'était guère possible, pour des raisons pécuniaires, de ramener les tarifs actuels au niveau de ceux des chemins de fer fédéraux, même pour les entreprises qui pourraient encore, le cas échéant, être nationalisées. Cette manière de voir était aussi celle qu'exprimait, dans son rapport du 10 mai 1952, la commission d'experts chargée d'examiner les questions touchant le rachat des chemins de fer. Les chambres entrèrent dans ces vues en approuvant

l'arrêté du Conseil fédéral qui concerne l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemin de fer (RO 1950, 1546; BS 1950, 343 [CE] et 534 [CN]). L'article 62 de la loi sur les chemins de fer, tel qu'il est issu des délibérations parlementaires, ne prévoit donc pas que les tarifs des chemins de fer concessionnaires seront adaptés à ceux des chemins de fer fédéraux. Il dit qu'ils en seront rapprochés.

C'est donc en vertu de cet article 62 que doit être résolu le problème du rapprochement tarifaire; cet article est rédigé comme suit:

Si les besoins du pays ou d'une de ses régions le justifient, des mesures propres à rapprocher les tarifs des entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux peuvent être prises par voie législative.

Il ressort de cet article que le législateur subordonne l'exécution du rapprochement tarifaire à certaines conditions. Les besoins du pays ou d'une de ses régions doivent justifier cette mesure. Les tarifs actuels d'un chemin de fer concessionnaire doivent donc être tellement élevés qu'ils rendent vraiment difficiles les conditions d'existence de l'agriculture, des arts et métiers, de l'industrie, et, d'une manière générale, de la population entière. La nécessité de réduire les tarifs n'est reconnue par le législateur que si ces conditions sont réellement remplies. Ne peuvent en outre être prises en considération que les régions du pays économiquement et géographiquement désavantagées; car c'est là que le besoin d'un rapprochement tarifaire est particulièrement justifié. Enfin, il ne faudra ajuster, en règle générale, que les tarifs élevés des chemins de fer d'une certaine étendue, qui seuls peuvent rendre réellement difficiles les conditions d'existence «du pays ou d'une de ses régions».

Comme nous l'avons relevé brièvement dans nos considérations économiques, le rapprochement tarifaire serait une mesure peu sage si on l'étendait à tout le trafic des voyageurs; il ne serait pas conforme à l'esprit de l'article 62 de la loi. Pour des raisons de politique générale et d'ordre social, nous prévoyons que les prix de transport à payer par la population indigène des régions de montagne desservies par des chemins de fer remplissant les conditions précitées seront déterminés d'après les distances effectives et le barème des chemins de fer fédéraux.

Pour les raisons invoquées à propos du transport des voyageurs, le rapprochement tarifaire appliqué au trafic des bagages serait tout aussi problématique. Notons aussi que, pour simplifier l'enregistrement des bagages, on applique, en général, les distances tarifaires valables pour le trafic général des voyageurs. Il n'est donc pas recommandé d'englober ce trafic dans le rapprochement tarifaire. Il en est de même des colis express, qui sont taxés comme les bagages. Il n'en résultera pas de désavantage, car le trafic de ces colis n'est pas important au regard du trafic global. Une partie de ces envois pourront d'ailleurs être consignés en grande vitesse.

En revanche, le rapprochement tarifaire jouera un rôle important dans le trafic des marchandises et des animaux vivants. Avec d'autres mesures, l'abaissement de ces tarifs, aux frais de la Confédération, pourra contribuer à améliorer les conditions d'existence de l'agriculture, des arts et métiers et de l'industrie.

Le rapprochement tarifaire, s'il doit être judicieux, pose toute sorte de problèmes, qu'on ne peut résoudre qu'en tenant compte des nombreuses particularités de chaque entreprise. Il est donc naturel qu'après avoir examiné l'ensemble de la question, nous ayons dû nous résoudre à établir un arrêté-cadre laissant aux autorités exécutives la compétence de régler certains détails.

VII. Problèmes juridiques du rapprochement tarifaire

Notre projet d'arrêté se fonde sur l'article 26 de la constitution. En vertu de cette disposition, la Confédération est souveraine dans le domaine des chemins de fer. Elle peut donc les exploiter elle-même ou octroyer une concession à des particuliers ou à des sujets du droit public. Si les autorités fédérales choisissent la seconde solution pour telle ou telle ligne, le titulaire de la concession est tenu de construire et d'exploiter le chemin de fer conformément aux prescriptions de la législation ferroviaire et de la concession. La Confédération peut modifier ou compléter, pour les adapter à un changement de circonstances, les dispositions de la concession qui concernent la construction et l'exploitation, ainsi que l'étendue de l'obligation de transporter (voir à ce propos les art. 5 et 8 de la loi sur les chemins de fer et l'art. 7 de la loi sur les transports [RO 1958, 341 et 1949, 569]). De telles restrictions sont aussi valables pour les tarifs, car la souveraineté de la Confédération en matière de tarifs s'étend aux chemins de fer concessionnaires. Le caractère de droit public des dispositions tarifaires est d'ailleurs incontestable (FF 1925, II, 217; voir aussi l'article 1^{er}, 2^e alinéa, de l'arrêté fédéral du 27 octobre 1949 concernant la fixation des principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer, RO 1949, 1611).

Etant données les opinions soutenues au cours des délibérations parlementaires concernant la loi sur les chemins de fer, on peut tout au plus se demander si l'article 26 de la constitution donne aussi à la Confédération le droit d'accorder des subventions pour le rapprochement tarifaire prévu dans le présent projet (voir BS 1957, CN 696, 707, 711, 750, 757; CE 132, 137, 141, 189). Non seulement dans les commissions, mais aussi aux chambres, les avis furent divisés au sujet de la question de savoir si les articles économiques de la constitution, en particulier l'article 31*bis*, ne devraient pas être la base d'une mesure destinée à réduire, à l'aide des fonds de la Confédération, les tarifs surélevés de chemins de fer et, par conséquent, à venir en

aide à l'économie de la région intéressée. Si l'on a renoncé à citer l'article 31 bis dans le préambule de la loi, c'est en premier lieu parce que cette loi n'établit que le principe du rapprochement tarifaire et que l'exécution est subordonnée à des prescriptions légales particulières. Il était prévu que le Conseil fédéral examinerait encore avec soin sur quelle disposition constitutionnelle peut être fondé ce rapprochement tarifaire. Le résultat de notre examen est le suivant :

La compétence de la Confédération de venir en aide aux chemins de fer concessionnaires en vertu de l'article 26 de la constitution n'est pas contestée (le présent projet d'arrêté concerne toutefois une aide en faveur des régions intéressées). Il existait d'ailleurs, à ce sujet, des dispositions légales détaillées (RS 7, 241 s.) qui fixaient non seulement les règles générales applicables aux chemins de fer concessionnaires, mais prévoyaient aussi des indemnités particulières pour ces entreprises, ce qui est du reste encore prévu au chapitre VII (développement des chemins de fer et mesures d'aide) de la loi. L'arrêté fédéral du 25 juin 1954 concernant une aide financière au canton des Grisons et au chemin de fer rhétique (RO 1954, 1101) est, lui aussi, uniquement fondé sur l'article 26 de la constitution. Comme nous l'avons déjà relevé, l'aide qu'apportera le rapprochement tarifaire profitera non pas aux entreprises de chemins de fer, mais à la population des régions intéressées. A notre avis, cette distinction est sans importance pour la détermination de la base constitutionnelle. Les dispositions concernant le rapprochement tarifaire doivent être arrêtées dans un texte ayant le caractère d'une loi. Le législateur n'a pas l'obligation de s'en tenir aux buts visés par l'ancienne et la nouvelle législation ferroviaire; il doit seulement veiller à ne pas excéder les limites matérielles que lui fixe la constitution. Or, celle-ci se borne à prescrire que la législation sur les chemins de fer est du domaine de la Confédération (voir Burekhardt, *Kommentar*, 3^e édition 1931, p. 190). Le législateur est libre de fixer ses buts dans les limites de l'article 26 de la constitution. De toute façon, la législation ferroviaire doit régler non seulement les relations entre la Confédération et les chemins de fer, mais aussi les rapports entre les chemins de fer et leurs usagers, comme c'est d'ailleurs le cas dans la législation actuelle (voir la loi sur les transports, le règlement de transport et les principes cités plus haut pour l'établissement des tarifs). Si le législateur intervient par une indemnité pour manque à gagner afin de faciliter ces rapports, il reste, à notre avis, dans ces limites.

Le projet d'arrêté ne demeure pas seulement dans les limites de l'article 26 de la constitution, il est aussi en harmonie avec le développement de notre droit ferroviaire. Pour des motifs d'économie publique, on a dit dès le début de l'ère des chemins de fer que le législateur devrait, pour contribuer à un sain développement du pays, faire servir les chemins de fer aux régions économiquement peu développées. S'il a, dans l'intérêt d'une exploitation rationnelle, choisi le système de la concession pour une partie du réseau,

sa liberté d'action n'en est pas diminuée pour autant. Il peut donc aussi soutenir financièrement un chemin de fer, en l'obligeant à adapter ses tarifs à ceux des chemins de fer fédéraux.

VIII. Les dispositions de l'arrêté

Préambule. L'article 62 de la loi sur les chemins de fer est cité parce qu'il y est expressément question, pour la première fois dans un texte législatif, du rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux.

Il exige que l'arrêté soit placé à l'échelon d'une loi; c'est donc un arrêté fédéral de portée générale soumis au referendum (voir aussi l'art. 10, 2^e al.).

Article premier. Une bonne partie des termes de cet article sont empruntés à l'article 62 de la loi. Il y est dit que le but du rapprochement tarifaire est de favoriser le développement économique des régions désavantagées, soit du point de vue géographique, soit pour d'autres raisons. Cela doit se faire par la réduction des tarifs fortement surélevés.

Article 2. L'arrêté doit limiter le champ d'application du rapprochement tarifaire de deux façons. C'est pourquoi il mentionne d'abord les tarifs à rapprocher, puis les conditions à remplir pour que l'arrêté soit applicable à une entreprise déterminée.

Ainsi que l'article 3 le précisera encore, le rapprochement doit se limiter aux prix pour le transport des indigènes et aux tarifs applicables aux animaux vivants et aux marchandises.

Pour que les entreprises puissent être déterminées avec sûreté, l'article 2, se fondant sur l'article 62 de la loi, indique trois conditions qui doivent être remplies simultanément. Les suppléments de distance dans le trafic des marchandises devant être abaissés uniformément à 50 pour cent en vertu de l'article 3, peuvent seules être prises en considération les entreprises dont les tarifs dépassent, en moyenne, de plus de 50 pour cent ceux des chemins de fer fédéraux. Il faut aussi, conformément à l'article premier, que les entreprises desservent des régions de montagne qui sont peu ou unilatéralement développées. Les prix de transport surélevés ne peuvent nuire au développement économique d'une région que s'ils sont appliqués sur un réseau d'une certaine étendue. Aussi avons-nous prévu que le rapprochement doit se limiter aux tarifs des entreprises qui ont une longueur exploitée d'au moins 20 km. Les entreprises qui remplissent ces conditions seront désignées par le Conseil fédéral.

Selon la pratique, la Confédération subordonne son intervention en faveur de certaines régions à la condition que les cantons intéressés fassent

aussi leur part. Nous nous bornons à mentionner les subventions de la Confédération pour les corrections de cours d'eau, les améliorations foncières, etc. L'article 60 de la loi sur les chemins de fer prescrit que les cantons intéressés devront contribuer d'une façon appropriée à couvrir les frais d'améliorations techniques. Dans la question du rapprochement tarifaire, nous n'avons cependant pas voulu aller si loin, craignant qu'une telle condition n'empêche, ici ou là, la mesure d'atteindre son but. Mais il faudrait que le Conseil fédéral puisse exiger des cantons intéressés une participation appropriée, faute de quoi la Confédération pourrait se dispenser de toute contribution et rendre ainsi l'arrêté inapplicable. Si les cantons sont invités à faire leur part, on tiendra compte, bien entendu, de leur capacité financière.

Article 3. Toutes les requêtes présentées jusqu'à présent en vue d'une adaptation ou d'un rapprochement tarifaire ont pris pour base le niveau des tarifs des chemins de fer fédéraux. Si l'on s'écartait de ce niveau, on n'aurait plus aucune base de comparaison sûre, ce qui donnerait lieu aux plus grandes incertitudes d'ordre juridique et empêcherait de calculer la réduction d'une manière tant soit peu précise. Les tarifs des entreprises concessionnaires sont à tel point liés à ceux des chemins de fer fédéraux que seuls ces derniers tarifs forment une assise solide pour les recherches et les calculs.

Lorsque plusieurs chemins de fer ont des tarifs d'un niveau à peu près égal, on pourrait concevoir qu'ils les rapprochent conjointement (dans une proportion à déterminer) de ceux des chemins de fer fédéraux. Mais cela susciterait certainement l'opposition de certaines régions et d'autres entreprises. Le rapprochement laisserait subsister de telles différences que l'unification désirable ne serait que très partiellement assurée. C'est pourquoi notre projet applique le principe selon lequel les entreprises aligneront leurs tarifs sur ceux des chemins de fer fédéraux pour le transport des indigènes et les rapprocheront jusqu'à l'indice 150 (CFF = 100) pour le transport des animaux vivants et des marchandises.

L'alignement des tarifs pour indigènes devra profiter à la «population indigène des régions de montagne». Ces termes permettront de ne pas appliquer ces tarifs à la population d'une région de plaine économiquement avantagée où la ligne a son point de départ. Ce qu'il importe surtout de rendre moins coûteux, ce sont les voyages des montagnards qui se rendent dans la plaine; le but de cette mesure est de rapprocher les régions écartées des centres économiques. Pour que les indigènes bénéficient réellement du tarif réduit grâce aux fonds de la Confédération, il fallait prévoir que, dans le trafic direct avec d'autres chemins de fer, les prix de transport seraient fixés sur la base de la distance complète; ainsi lorsqu'un indigène voyagera sur un chemin de fer concessionnaire à tarif aligné, puis sur des lignes des chemins de fer fédéraux, on lui comptera le nombre des kilo-

mètres effectifs du parcours entier, ce qui le fera bénéficier de la réduction due à la dégression. Une exception ne devrait être faite que pour les chemins de fer qui pratiquent déjà la soudure des taxes, car il n'y a, dans ces cas-là, pas de raisons de s'écarter du régime en vigueur. Il doit être en outre bien entendu qu'un habitant de la région desservie par un chemin de fer A, dont les tarifs pour indigènes ont été adaptés à ceux des chemins de fer fédéraux, ne doit pas pouvoir bénéficier des tarifs pour indigènes du chemin de fer B, qui se trouve peut-être dans une toute autre partie du pays.

Si les entreprises qui perçoivent actuellement des taxes très élevées les rapprochent de celles des chemins de fer fédéraux, il en résultera peut-être des complications. Nous pensons ici aux chemins de fer qui, malgré leurs taxes actuelles, fonctionnent à plein rendement, avant tout pendant la haute saison. Le trafic supplémentaire suscité par le rapprochement tarifaire pourrait rendre l'exploitation plus difficile. Aussi le Conseil fédéral doit-il pouvoir, dans des circonstances spéciales, déterminer la mesure du rapprochement, étant entendu que les indices 100 et 150 ne seront pas dépassés.

Si plusieurs lignes entrent en concurrence pour le transport des marchandises, le rapprochement tarifaire peut avoir pour effet d'enlever du trafic aux chemins de fer qui n'auront pas aligné leurs tarifs.

En vertu de l'article 26, 2^e alinéa, de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 concernant l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer (RO 1950, 1548), le prix de transport doit être calculé dans le trafic direct suisse des marchandises par la route la moins chère et le délai de livraison par la route la plus courte. S'il existe différents itinéraires entre gares d'expédition et de destination et si l'on obtient la distance tarifaire la plus courte en empruntant le réseau de plusieurs entreprises de chemins de fer, le trafic doit être confié, sous réserve de certaines conditions, à la voie la plus courte. Lorsque la voie la plus courte entre gares d'expédition et de destination emprunte le réseau de plusieurs entreprises n'ayant pas des conditions d'exploitation équivalentes à celles des chemins de fer principaux, les administrations intéressées doivent s'entendre en vue de partager le trafic.

Aujourd'hui, l'acheminement du trafic direct suisse des marchandises est réglé par des conventions sur le partage du trafic conclues entre les chemins de fer intéressés. Le rapprochement des taxes et le raccourcissement des distances tarifaires soulèveront peut-être la question d'une nouvelle réglementation du partage et de l'acheminement du trafic. Il faut donc donner au Conseil fédéral la compétence de déroger aux dispositions de l'arrêté lorsque le raccourcissement des distances aurait pour effet de détourner une partie considérable du trafic sur des lignes qui, du point de vue de l'exploitation, se prêtent moins bien à ces transports.

S'exprimant sur ces questions, le message du 16 août 1950 concernant l'approbation de l'arrêté du Conseil fédéral de la même date sur

l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer (FF 1950, II, 635) relève ce qui suit :

Nous insistons sur le fait qu'il ne peut être question de créer cette équivalence par des améliorations et des acquisitions onéreuses que n'exige pas le trafic actuel. Dans la situation présente, les entreprises concessionnaires commettraient une imprudence grave en faisant de nouveaux frais pour améliorer leurs installations et leur exploitation à cause de la nouvelle réglementation du partage du trafic, dans l'unique dessein de s'assurer des transports qui, aujourd'hui, peuvent être exécutés facilement et aussi convenablement par une route plus longue sans qu'on ait à faire des dépenses supplémentaires.

Si l'on voulait déterminer exactement les manques à gagner résultant chaque année de l'abaissement des tarifs, il faudrait faire des calculs très détaillés et très longs (voir les considérations exposées aux chapitres Ier et II ci-dessus). Pour obtenir, malgré le peu de temps dont nous disposons, des chiffres assez précis, nous avons dû appliquer un système de calcul très simplifié. Nous pouvons cependant relever que la subvention de la Confédération, nécessaire pour ramener à 100 et 150 (CFF = 100) l'indice des tarifs des entreprises visées par l'article 2, sera annuellement de 8 à 10 millions de francs.

Article 4. Le contenu de cet article est la conséquence du rapprochement tarifaire prévu à l'article 3. Le 4^e alinéa dispose que le montant nécessaire pour assurer le rapprochement doit figurer chaque année au budget de la Confédération. Le manque à gagner sera calculé, en principe, d'après les tarifs appliqués au moment de la mise en vigueur de l'arrêté; ainsi, le manque à gagner d'une entreprise qui délivre aujourd'hui déjà des billets d'indigènes sera égal à la différence entre le prix actuel de ces billets et celui qui résultera de l'application du barème des chemins de fer fédéraux. Si une entreprise ne délivre pas encore de billets d'indigènes, l'indemnité à lui allouer sera égale à la différence entre l'ancien et le nouveau prix. L'arrêté ne doit pas exclure des relèvements de taxes ultérieurs, ni restreindre les droits acquis par les entreprises en vertu des concessions (celles-ci prévoient souvent des taxes maximums qui ne peuvent être refusées aux entreprises). C'est pourquoi il pourra être question, à l'avenir, de relever les tarifs d'entreprises qui auront été adaptés à ceux des chemins de fer fédéraux ou en auront été rapprochés avec l'aide de la Confédération. Si le relèvement sollicité paraît justifié, le Conseil fédéral, en sa qualité d'autorité de surveillance, ne se bornera pas à l'approuver, mais mettra aussi à la charge de la Confédération la nouvelle différence qui en résultera. A défaut d'une disposition dans ce sens, les taxes pourraient être majorées sans que la Confédération puisse prendre les différences à sa charge.

Subissant fortement la concurrence d'autres moyens de transport, la plupart des chemins de fer sont obligés d'accorder des réductions de prix pour ne pas perdre un trafic qui s'en irait à la route. Beaucoup d'entreprises appliquent, lors de la consignation, le tarif, mais accordent après coup, par

voie de détaxe, des taux plus réduits qui tiennent compte des prix des moyens de transport concurrents. D'autres entreprises appliquent d'office les prix d'une classe plus avantageuse que celle qui est prévue au tarif ou quelque autre taxe réduite, si bien qu'il n'y a plus de détaxe. Le 3^e alinéa dispose dès lors que les réductions de prix, quel que soit le système appliqué pour leur octroi, doivent être déduites de l'indemnité pour manque à gagner.

Article 5. Relevons que la réduction des taxes n'aura pour premier effet de faire perdre des recettes aux entreprises que si les tarifs réduits ne leur procurent pas plus de trafic. Mais la nature du trafic dans la région desservie et la concurrence de la route ne permettront probablement que dans peu de cas un tel accroissement des transports. Les entreprises dont les tarifs auront été rapprochés de ceux des chemins de fer fédéraux peuvent cependant s'attendre à une augmentation des transports d'animaux et de marchandises, la diminution de leurs distances tarifaires pouvant leur attirer du trafic. Une augmentation de trafic n'améliorera toutefois pas nécessairement le rendement d'une entreprise, car le trafic supplémentaire peut aussi causer un surcroît de frais; nous pensons ici aux frais pour le personnel supplémentaire, pour l'agrandissement du parc du matériel roulant, pour l'extension des installations, etc. Mais la région desservie profitera de ce supplément de trafic. Il ne saurait cependant être question de diminuer l'indemnité pour manque à gagner que si, compte tenu du surcroît de frais, l'entreprise enregistre un excédent de recettes; en d'autres termes, l'indemnité de la Confédération pourra être diminuée de la part de l'excédent provenant du trafic supplémentaire dû au rapprochement tarifaire. En revanche, la Confédération pourra aussi verser des indemnités pour le trafic supplémentaire qui n'a aucun rapport direct avec le rapprochement tarifaire. Ce sera par exemple le cas pour les transports de bois, de pierres ou de fer qui augmentent à cause de constructions importantes ou d'ouvrages militaires exécutés dans la zone desservie par un chemin de fer dont les tarifs auront été rapprochés de ceux des chemins de fer fédéraux.

Si le trafic diminue, la Confédération, cela va de soi, ne versera son indemnité que pour le manque à gagner se rapportant au trafic réel.

Article 6. Les chemins de fer qui ne sont pas compris dans le rapprochement tarifaire, mais participent au service direct en appliquant le barème des chemins de fer fédéraux sur la base du parcours entier toucheront, par suite du rapprochement tarifaire et de la diminution des distances, des parts de taxes kilométriques un peu plus élevées que jusqu'ici, par l'effet de la dégression. Ce sera le cas, en premier lieu, pour les chemins de fer fédéraux. Dans le trafic des marchandises, la dégression produit ses effets sur les distances de plus de 100 kilomètres de tarif. Ainsi, la taxe afférente à la distance est de 387 centimes par 100 kg pour une marchandise rangée dans

la classe 1 des wagons complets (10 t) et transportée de Zurich-gare principale à Davos Platz. Cette taxe est établie comme il suit:

	Fr.
100 km de tarif à 2 centimes	2.—
50 km de tarif à 1,8 centime	—90
50 km de tarif à 1,6 centime	—80
17 km de tarif à 1,0 centime	—17
<hr/>	
217 km de tarif	3.87

Si le supplément de distance appliqué sur le parcours Landquart-Davos Platz est réduit à 50 pour cent, la taxe afférente à la distance s'élève à 338 centimes par 100 kg. Elle est répartie d'après la recette moyenne au kilomètre. Le rapprochement des taxes a pour effet de diminuer de 37 km la distance tarifaire du parcours Landquart-Davos Platz. La taxe afférente à la distance n'est cependant pas réduite dans la même proportion, car on retranche les kilomètres bon marché à 1 et 1,6 centime. Cette façon de procéder fait augmenter la recette moyenne par kilomètre de tarif restant. La distance de Zurich à Landquart demeurant la même, la part de taxe des chemins de fer fédéraux s'accroît. Il faut dès lors créer au moins une base légale permettant à la Confédération d'obliger les entreprises de chemins de fer qui tirent des avantages financiers notables de cette mesure à fournir des prestations appropriées, soit en remboursant à la caisse fédérale le montant des avantages, soit en prenant des mesures particulières qui profitent sous une forme quelconque au rapprochement tarifaire.

Article 7. L'indemnité versée actuellement aux chemins de fer concessionnaires pour les transports postaux est déterminée d'après la taxe des expéditions partielles en grande vitesse de chaque entreprise. Si cette taxe était réduite, ces chemins de fer subiraient une perte supplémentaire de recettes. L'indemnité que l'administration des postes, télégraphes et téléphones verse actuellement au chemin de fer rhétique s'élève à 2,5 millions de francs environ par an.

En vertu de l'article 45, 2^e alinéa, de la loi sur les chemins de fer, les administrations de chemins de fer ont droit à une indemnité équitable pour les transports postaux. Les règles à suivre pour calculer cette indemnité sont fixées dans une convention provisoire conclue les 22/24 décembre 1954 entre l'administration des postes, télégraphes et téléphones et l'union d'entreprises suisses de transport et approuvée par le département des postes et des chemins de fer. Pour que les chemins de fer dont les tarifs auront été rapprochés ne subissent pas, du fait de cette mesure, une perte sur l'indemnité pour transports postaux qu'ils touchent aujourd'hui, la convention précitée devra être adaptée à la nouvelle situation tarifaire. Le Conseil fédéral se réserve d'arrêter les principes à appliquer pour calculer l'indemnité.

Article 8. L'arrêté règle les questions de fond. Diverses questions relatives à la manière d'exécuter l'arrêté restent ouvertes. Il convient de ne pas les régler dans l'arrêté même, pour permettre au Conseil fédéral ou au département des postes et des chemins de fer de tenir compte des circonstances particulières à chaque chemin de fer. Il s'agit avant tout de la manière de calculer les manques à gagner, de les fixer pour une période déterminée et de verser éventuellement les indemnités par acomptes. Les conventions visées par cet article devraient aussi prescrire la manière de procéder en cas d'augmentation ou de diminution du trafic, suivant ce qui est prévu à l'article 5.

Article 9. Le droit de recours est réglé de la même manière qu'à l'article 11 de la loi sur les chemins de fer. Etant donné que le rapprochement tarifaire intéresse avant tout, comme nous l'avons relevé plusieurs fois, les régions desservies, nous estimons qu'il est indiqué de conférer le droit de recourir non seulement aux chemins de fer compris dans cette mesure, mais aussi aux cantons sur le territoire desquels ils se trouvent. Malgré le statut juridique particulier des chemins de fer fédéraux (voir l'art. 1^{er} de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux [RS 7, 197]), nous sommes d'avis qu'il faut leur conférer le même droit de recours, surtout à cause des prestations qu'ils pourraient être appelés à fournir en vertu de l'article 6.

* * *

Vu les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous recommander d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-annexé. Nous vous proposons, à cette occasion, de classer la motion ad n° 7029 concernant l'adaptation des tarifs.

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

Berne, le 20 janvier 1959.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

P. Chaudet

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux

(Arrêté sur le rapprochement tarifaire)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 26 de la constitution;

vu l'article 62 de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957;

vu le message du Conseil fédéral du 20 janvier 1959,

*arrête:***Article premier**

But Le rapprochement des tarifs fortement surélevés d'entreprises de chemins de fer concessionnaires des tarifs appliqués par les chemins de fer fédéraux doit permettre de favoriser, lorsque les besoins du pays ou d'une de ses régions le justifient, le développement économique des régions désavantagées du fait de leur situation géographique ou pour d'autres raisons.

Art. 2Champ
d'application

¹ Les dispositions du présent arrêté sont applicables, dans les limites de l'article 3, aux tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires qu'il est nécessaire de rapprocher de ceux des chemins de fer fédéraux pour atteindre le but défini à l'article premier.

² Le présent arrêté s'applique à celles de ces entreprises qui:

- a. Appliquent des tarifs qui, en moyenne, dépassent de plus de 50 pour cent ceux des chemins de fer fédéraux;
- b. Desservent des régions de montagne dont l'économie n'est que peu ou partiellement développée;
- c. Ont une longueur de ligne exploitée d'au moins 20 kilomètres.

³ Le Conseil fédéral désigne les entreprises visées par le présent arrêté.

⁴ Il peut subordonner l'application du présent arrêté à une participation financière équitable des cantons intéressés.

Art. 3

¹ Pour la population indigène d'une région de montagne desservie par une entreprise que le Conseil fédéral aura désignée en vertu de l'article 2, 3^e alinéa, les prix de transport sont calculés, sur les lignes de cette entreprise, d'après les taxes applicables aux chemins de fer fédéraux et la distance effective. Dans le trafic avec d'autres entreprises de chemins de fer, les prix de transport sont déterminés d'après la distance totale, s'ils ne sont pas établis par soudure des taxes. Pour les parcours sur les chemins de fer en jonction avec l'entreprise en cause, les distances tarifaires valables pour le trafic général sont applicables.

Importance du rapprochement tarifaire
Trafic des voyageurs et des marchandises;
circonstances spéciales

² Sur les lignes des entreprises que le Conseil fédéral aura désignées en vertu de l'article 2, 3^e alinéa, les prix de transport des animaux vivants et des marchandises sont calculés d'après les taxes applicables aux chemins de fer fédéraux et les distances effectives, celles-ci étant majorées de 50 pour cent. Lorsque le supplément de distance appliqué pour des parcours de ces entreprises est égal ou inférieur à 50 pour cent au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, la distance tarifaire reste inchangée.

³ Dans des circonstances spéciales, en particulier lorsque le rapprochement tarifaire a pour effet de compliquer considérablement l'exploitation des entreprises ou de modifier sensiblement l'itinéraire actuel ou la formation des prix de transport appliqués dans le trafic direct des marchandises, le Conseil fédéral peut fixer l'importance du rapprochement tarifaire de chaque entreprise. Les prix ne doivent pas être inférieurs à ceux qui résultent de l'application des 1^{er} et 2^e alinéas.

Art. 4

¹ La Confédération prend à sa charge le manque à gagner que les entreprises subissent du fait que les tarifs dont il est question à l'article 2, 1^{er} alinéa, sont adaptés à ceux des chemins de fer fédéraux ou en sont rapprochés.

Indemnités

² Le manque à gagner est déterminé sur la base des tarifs appliqués par les entreprises au moment de l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs. Les différences qui sont encore accentuées par des relèvements ultérieurs ne sont mises à la charge de la Confédération que si ces relèvements sont justifiés.

³ Lorsque, dans le trafic des marchandises, des prix réduits sont accordés d'office ou par voie de détaxe en vertu de conventions particulières, la Confédération prend à sa charge le manque à gagner qui résulte du rapprochement de ces prix réduits. Si ces réductions deviennent sans effet par suite du rapprochement tarifaire, elles doivent être déduites de l'indemnité.

⁴ Le montant nécessaire doit figurer chaque année au budget de la Confédération.

Art. 5

Augmentation
ou diminution
du trafic
des marchandises

¹ Lorsque le rapprochement tarifaire a pour effet d'augmenter les transports d'animaux et de marchandises par les entreprises que le Conseil fédéral aura désignées en vertu de l'article 2, 3^e alinéa, et de procurer à ces entreprises les recettes supplémentaires correspondantes, l'indemnité de la Confédération peut être diminuée si, compte tenu du surcroît de frais, il en résulte un excédent. Si, en revanche, l'augmentation du trafic n'est pas due au rapprochement tarifaire, la Confédération verse sa contribution sur la base des recettes d'exploitation réelles.

² Si le trafic diminue, la Confédération verse sa contribution sur la base des recettes d'exploitation réduites.

Art. 6

Imputation
des avantages

Lorsque les entreprises de chemins de fer qui ne sont pas visées par les dispositions de l'article 2 retirent des avantages financiers notables, grâce à la répartition différente des taxes du trafic direct due au rapprochement tarifaire opéré avec l'aide de la Confédération, le Conseil fédéral peut les obliger à rembourser le montant correspondant à ces avantages ou à fournir, en contre-partie, d'autres prestations appropriées.

Art. 7

Administration
des postes,
télégraphes
et téléphones

L'indemnité que l'administration des postes, télégraphes et téléphones verse actuellement aux entreprises de chemins de fer concessionnaires pour les transports postaux ne doit pas subir de réduction du fait que les tarifs de ces entreprises ont été rapprochés de ceux des chemins de fer fédéraux.

Art. 8

Conventions
et calcul
du manque
à gagner

¹ Le département des postes et des chemins de fer conclut avec les entreprises visées par les dispositions du présent arrêté des conventions fixant les conditions à observer pour le versement des indemnités pour manque à gagner.

² Les entreprises doivent justifier, à l'aide des relevés nécessaires, le manque à gagner qu'elles ont calculé et fournir tous renseignements utiles à l'autorité de surveillance.

Art. 9

L'entreprise intéressée, les cantons dont elle emprunte le territoire, ainsi que les chemins de fer fédéraux peuvent recourir au Conseil fédéral contre les décisions et les prononcés du département des postes et des chemins de fer. La procédure est réglée par la législation fédérale sur l'organisation judiciaire.

Recours

Art. 10

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté; il édictera les prescriptions nécessaires à cet effet.

Entrée en vigueur
et exécution

² Il ordonnera la publication du présent arrêté conformément à la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux et fixera la date de son entrée en vigueur.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un arrêté fédéral tendant à rapprocher les tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux (Du 20 janvier 1959)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7758
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.02.1959
Date	
Data	
Seite	109-131
Page	
Pagina	
Ref. No	10 095 309

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.