

Feuille Fédérale

Berne, le 1^{er} novembre 1967 119^e année Volume II

N° 44

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 36 francs par an; 20 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

9774

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de l'arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs des chemins de fer

(Du 17 octobre 1967)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, pour approbation, le nouvel arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs des chemins de fer; il remplacera celui du 16 août 1950 qui concerne l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer (RO 1950, 1548).

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

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) a chargé le Conseil fédéral de fixer lesdits principes pour les chemins de fer fédéraux, conformément à l'article 7, lettre a, de la loi du 23 juin 1944 (RS 7, 197). Le même arrêté lui a donné la compétence de fixer également des principes généraux valables pour les chemins de fer concessionnaires. Ces principes généraux doivent toutefois, les uns et les autres, être approuvés par l'Assemblée fédérale avant de pouvoir être appliqués. Fondé sur les dispositions précitées, le Conseil fédéral a édicté, le 16 août 1950, l'arrêté sur l'établissement des tarifs. Cet arrêté — qu'il s'agit de remplacer maintenant — a été approuvé par arrêté de l'Assemblée fédérale du 14 décembre 1950 (RO 1950, 1546) et mis en vigueur le 1^{er} janvier 1951 après avoir subi quelques amendements.

L'arrêté de 1950 sur l'établissement des tarifs traite le sujet cas par cas: pour chaque espèce de transport, il prévoit des prix maximaux. Depuis lors, les relations économiques ont évolué. C'est pourquoi une adaptation des principes de la formation des tarifs s'impose également.

En nous reportant aux premières années de l'après-guerre, nous constatons que les chemins de fer avaient regagné partiellement le monopole des transports qu'ils avaient perdu — partiellement aussi — pendant l'entre-deux-guerres. C'est dans cette perspective que l'arrêté de 1950 a été conçu : le citoyen doit être protégé contre le détenteur d'un monopole. Cette époque est révolue. A l'exception de quelques rares entreprises du trafic général en région de montagne (celles qui servent exclusivement aux sports ne sont pas visées ici), les chemins de fer ont perdu leur monopole de fait; et même leur monopole de droit (la régle de transport des voyageurs) doit être partagé assez souvent avec une entreprise d'automobiles pour répondre aux besoins de la clientèle.

D'autre part, les frais de personnel et de choses ont augmenté d'une manière qui était imprévisible dans les années qui ont suivi immédiatement la dernière guerre. En revanche, les prix de transport sont restés loin en arrière. C'est ce qui ressort nettement des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1966, qui se soldent par un déficit de 7 634 671 francs, comme du fait que la Confédération verse 30,4 millions de francs à 45 chemins de fer du trafic général pour qu'ils puissent maintenir leur exploitation au sens de l'article 58 de la loi sur les chemins de fer. Peut-être le tableau comparatif suivant montrera-t-il plus clairement encore l'écart qui s'est creusé entre les prix de transport et les dépenses des entreprises.

	1950		1966		
	Indice ¹⁾	en millions de francs	Indice ²⁾	En millions de francs	
Indice des prix à la consommation.....	159,1	—	225,0	—	
Indice des prix de gros....	202,7	—	245,1	—	
Indice des tarifs:					
a. Trafic des voyageurs ..	120	—	163	—	(1967 = 170)
b. Trafic des marchandises	121	—	130	—	(1967 = 140)
Dépenses des CFF pour					
a. Les frais de personnel.	—	401,3	—	900,8	
b. Les frais de choses ...	—	118,5	—	318,4	

[¹⁾ 1939=100]

Ce qui importe aujourd'hui, c'est de trouver les moyens nécessaires pour éviter qu'à la longue les chemins de fer fédéraux ne deviennent déficitaires, car, en vertu de l'article 16, 2^e alinéa, de la loi qui les régit, il appartiendrait en définitive au contribuable de combler ces déficits. Et il est parfaitement normal, à notre avis, que l'usager, voyageur ou expéditeur, paie le prix équitable. Il en est de même en ce qui concerne les entreprises de chemins de fer concessionnaires du trafic général, les chemins de fer dits «privés»: il ne saurait être question de continuer à couvrir les déficits d'une compagnie que si elle maintient son exploitation par rail (le département des transports et communications et

de l'énergie a mis à l'œuvre, comme on le sait, une commission Angehrn, laquelle examine présentement la question du remplacement d'une série de chemins de fer par des services routiers). Et il faut aussi qu'il n'y ait pas d'autres possibilités d'augmenter ses recettes. Ce sont ces « autres possibilités » que nous voyons dans le nouvel arrêté sur la formation des tarifs des chemins de fer. Il va de soi que cet arrêté n'aura aucune répercussion sur l'arrêté fédéral du 5 juillet 1959 concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux (arrêté sur le rapprochement tarifaire, RO 1959, 830; 1964, 785). Même si les chambres fédérales acceptaient, en ce qui touche l'arrêté sur le rapprochement tarifaire, notre proposition du 17 janvier 1967 concernant les économies à faire dans le domaine des subventions (FF 1967, I, 301), le présent arrêté n'aurait pas de répercussions notables, car nous avons pris la précaution de maintenir, dans nos propositions, le rapprochement tarifaire pour les indigènes.

Pour ces motifs et vu que les possibilités de relèvement tarifaire admises par l'arrêté actuel se trouvent épuisées dans certaines catégories de trafic, nous ne nous sommes pas contentés d'apporter à l'arrêté de 1950 les corrections de détail que, de toute façon, nous aurions dû vous soumettre; nous avons préféré le remanier complètement et lui donner une structure plus systématique. Ce faisant, nous avons également tenu compte, en particulier, du développement du trafic ferroviaire. Nous avons renoncé du même coup à prévoir des prix maximaux et nous nous sommes bornés à indiquer des proportions; ce qui est une des innovations les plus importantes. Considérant la concurrence à laquelle les chemins de fer sont exposés aujourd'hui, ainsi que le fait que ce nouvel arrêté doit, à son tour, rester valable un certain nombre d'années et que les tarifs eux-mêmes continuent à être soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance, nous avons cru pouvoir faire ce pas pour aboutir à une politique moderne des transports.

L'arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 qui vous est présenté, tout comme notre projet d'arrêté fédéral, ont été approuvés par une commission de la conférence commerciale (chemins de fer fédéraux, chemins de fer concessionnaires et intéressés au trafic) qui s'est réunie sous la présidence du directeur de l'office fédéral des transports.

II. OBSERVATIONS CONCERNANT LES DIFFÉRENTES DISPOSITIONS DE L'ARRÊTÉ

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier (Champ d'application)

Les tarifs dont la formation doit être réglementée sont ceux-là mêmes qui sont soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance. La surveillance des

tarifs des chemins de fer étant réglée dans la loi sur les transports (LF du 11 mars 1948 sur les transports par chemins de fer et par bateaux, RO 1949, 569), il convient de déclarer que le champ d'application de cette loi est celui de l'arrêté en cause.

Art. 2 (Tarifs)

Cette définition des tarifs est conforme dans son esprit à celle qu'en donne l'article 11 de la loi sur les transports, tout en énonçant expressément que les tableaux de distances font partie intégrante des tarifs, nonobstant le fait que certaines entreprises appliquent des taxes spéciales par parcours. La disposition précise en outre quelles sont les catégories de trafic, car les tarifs qui s'y rapportent diffèrent par certains de leur éléments constitutifs (voir les art. 10, 13, 14 et 21).

Art. 3 (Prix de transport)

La rédaction du 1^{er} alinéa donne dorénavant la possibilité aux chemins de fer d'incorporer une taxe terminale même aux prix de transport des voyageurs.

Art. 4 (Prestations spéciales)

En vertu de l'article 9 de l'arrêté actuel, constituent des prestations spéciales: l'utilisation de wagons-lits, de voitures à malades, de voitures de luxe, de trains de luxe, l'usage exclusif d'un wagon entier pour des animaux isolés, l'acheminement des animaux par des trains qui ne sont pas prévus pour ce genre de transport, le transport des marchandises dans des wagons couverts, etc.

Nous avons renoncé à énumérer ces exemples dans le nouveau texte. Il va de soi que seule une prestation spéciale en relation avec le transport peut donner lieu à la perception d'une surtaxe.

CHAPITRE II

Critères de la taxation

La «taxe de parcours» est le produit d'une «taxe de base» par des facteurs afférents aux critères de taxation applicables à la catégorie de trafic considérée; il importe d'énumérer dans l'arrêté les critères principaux.

A. Distance et poids

Art. 5 (Distance tarifaire, notion)

On a renoncé à la prescription selon laquelle la distance tarifaire ne peut être inférieure à la distance effective.

Art. 6 (Rapport avec la distance effective)

La nouvelle rédaction rend superflu un calcul faisant intervenir des prix de revient, car ceux-ci ne peuvent guère être déterminés avec certitude.

En revanche, on ne se fonde plus sur «le réseau des chemins de fer fédéraux», mais sur «les lignes des chemins de fer fédéraux exploitées par eux-mêmes». L'exemple suivant fait ressortir la différence. Le chemin de fer Bremgarten-Dietikon (BD) exploite la ligne Wohlen-Bremgarten-Dietikon. Le tronçon Wohlen-Bremgarten appartient aux chemins de fer fédéraux et est affermé au Bremgarten-Dietikon. En vertu des prescriptions légales actuelles, cette entreprise est tenue d'appliquer les prix des chemins de fer fédéraux, tandis qu'elle peut percevoir ses propres prix, plus élevés, sur le reste de la ligne; or, sur le tronçon Wohlen-Bremgarten, les charges de l'entreprise ne sont pas inférieures. Tel est le motif de cette modification.

Art. 7 (Itinéraires du tarif)

Cette disposition exprime sous une forme plus concise les règles actuelles déterminant les itinéraires qui servent au calcul des prix de transport.

Art. 8 (Formation de la taxe de parcours en fonction de la distance)

Là encore, la réglementation en vigueur est réduite à l'essentiel, sans changement quant au fond.

Art. 9 (Poids à taxer)

Cette disposition ne subit pas de modification quant au fond.

B. Critères autres que celui de la distance

Contrairement à l'arrêté actuel, le nouvel arrêté ne comporte pas de chapitres distincts pour les tarifs des chemins de fer fédéraux et pour ceux des entreprises concessionnaires; nombre de celles-ci appliquent maintenant déjà les tarifs des chemins de fer fédéraux en vertu de la loi (rapprochement tarifaire; RO 1959, 830), de leur concession, ou de leur plein gré.

Trafic des voyageurs

Art. 10 (Critères)

Ici sont énumérés les critères les plus importants pour la formation des tarifs des voyageurs (excepté la distance), étant bien entendu qu'une entreprise n'ayant qu'une classe de voiture et dont la ligne est en palier ne fera pas usage des lettres *a* et *e*.

Art. 11 (Réductions)

Les limites d'âge des enfants sont fixées dans le règlement de transport. Sous lettre *b*, on entend par courses régulières non seulement celles qui sont quotidiennes, mais encore celles, par exemple, qu'effectuent à chaque fin de semaine, les élèves d'internat. Quant au lien arithmétique entre les classes de voiture et au taux du rabais de retour, nous estimons qu'il convient de renoncer à les prescrire, car ils ne présentent pas un caractère social.

Art. 12 (Marges)

Une des caractéristiques du nouvel arrêté est qu'il substitue des proportions minimales ou maximales aux valeurs-limites exprimées en unité monétaire dans l'arrêté actuel. On évite ainsi de devoir prendre des marges pour tenir compte de l'augmentation du coût de la vie. La disposition de l'article 10, 1^{er} alinéa, de l'arrêté actuel n'accordait aux usagers qu'une protection illusoire, car la limite de 11 centimes en moyenne par kilomètre de tarif comme taxe de base du billet de simple course n'est pas encore atteinte aujourd'hui, en dépit du fait que, par exemple, le prix du billet s'élève déjà à 40 centimes pour une distance de 1 à 3 kilomètres.

Pour les abonnements de parcours dont la dégressivité est beaucoup plus accusée que celle des billets ordinaires, on a fixé un rapport maximal pour la distance de 10 kilomètres, qui est l'une des plus fréquemment demandées.

Trafic des bagages

Art. 13

Cette disposition n'apporte aucune innovation; certains objets sont déjà taxés indépendamment de leur poids: les bicyclettes, les voitures d'enfants.

Trafic des marchandises

Art. 14 (Critères)

Les critères énumérés sous lettres *d* et *f* sont seuls nouveaux; les tarifs n'en font toutefois pas encore usage. Sous lettre *a*, le terme de vitesse accélérée désigne un régime dont la création est envisagée pour remplacer la grande vitesse et les colis express. La possibilité de procéder à une telle fusion est prévue à l'article 124*bis* du règlement de transport révisé.

Art. 15 (Régimes de vitesse)

Pour chaque régime de vitesse, on a indiqué son plus haut rapport admissible avec le régime le meilleur marché.

Art. 16 (Envois de détail)

Comme à l'article 12, les valeurs absolues sont remplacées par des proportions. A première vue, ces taux peuvent paraître élevés. Il y a toutefois lieu de considérer que la base à laquelle on se réfère, c'est-à-dire la classe la plus chère des wagons de 5 tonnes, est exposée à une forte concurrence, si bien que les possibilités pratiques de relever les taxes sont limitées. D'autre part, le trafic des envois de détail cause de gros frais aux chemins de fer. Notre souci est de conserver aux entreprises de transport leur caractère de service public, sans toutefois les empêcher de pratiquer une certaine péréquation, d'où les taux qui ont été fixés.

Art. 17 (Classes de marchandises, classification)

Jusqu'ici, les marchandises étaient réparties en quatre classes normales et en cinq ou même sept classes exceptionnelles. Cette distinction rigide entre les classes normales et exceptionnelles est abandonnée. Chaque marchandise peut être rangée dans deux classes, l'application de la classe la meilleur marché pouvant dépendre de certaines conditions. La répartition des marchandises dans les classes a lieu, d'une part, d'après des critères relevant de la technique et de l'économie des transports, notamment d'après le danger que présente la marchandise, le risque qu'elle court d'être endommagée ou l'encombrement qu'elle provoque et, d'autre part, d'après l'origine du produit (pierres), la destination moins lucrative du produit (huile de chauffage), ainsi que l'utilisation en Suisse du produit (bois).

De même que les tarifs, la classification des marchandises, établie selon le 2^e alinéa, est soumise à la conférence commerciale (art. 27s.) pour préavis et à l'autorité de surveillance pour approbation.

Art. 18 (Marges)

Cette disposition est destinée à maintenir ouvert l'éventail des classes pour empêcher que ne soit rendu illusoire l'avantage présenté par la classification des marchandises pour l'économie nationale.

Art. 19 (Coupures de poids)

Il nous paraît opportun de définir les coupures de poids et les conditions de tonnage.

Art. 20 (Conditions de tonnage)

Cette disposition a pour but de maintenir fermé l'éventail des conditions de tonnage, car les plus basses sont les moins concurrencées. Si d'autres conditions de tonnage deviennent usuelles par nécessité d'une adaptation à des normes internationales (7, 12, 25 t), les taux afférents seront interpolés ou extrapolés. Il y a lieu de mentionner que dorénavant la taxe terminale pourra ne plus dépendre des classes, mais bien des conditions de tonnage.

Trafic des animaux

Art. 21 (Critères)

Cette tarification pour les animaux est déjà en vigueur.

Art. 22 (Marges)

Les taxes de référence sont les mêmes qu'à l'article 16.

Art. 23 (Horaire)

L'horaire pour le transport des animaux est soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance en matière de tarifs, qui veillera à ce que les possibilités de transport suffisent aux besoins de l'agriculture.

CHAPITRE III

Etablissement des tarifs

Art. 24 (Intérêts nationaux)

Ce principe général est identique à celui que pose l'article 2 de l'arrêté actuel.

Art. 25 (Service direct)

La règle sur l'établissement des tarifs directs condense les dispositions en vigueur, compte tenu de la possibilité de taxer directement malgré la soudure des taxes.

Art. 26 (Partage du trafic)

Ce texte n'apporte aucun changement à la situation actuelle, bien qu'il diffère de l'article 26 de l'ancien arrêté sur deux points: nous avons renoncé à indiquer une clé de répartition telle que celle qui figure au 4^e alinéa dudit article 26, parce que cette clé, qui est de droit dispositif, n'a jamais été utilisée; en outre, les conventions sur le partage du trafic doivent être approuvées par l'autorité de surveillance.

D'ailleurs, les chemins de fer fédéraux n'ont pas l'intention de modifier la politique suivie jusqu'à présent en matière de partage du trafic. L'autorité de surveillance continuera, de son côté, «de tenir largement compte des intérêts des entreprises de chemins de fer concessionnaires», ainsi que le lui ont prescrit les chambres fédérales dans leur arrêté précédent.

CHAPITRE IV

Conférence commerciale

Art. 27 à 29 (Fonction, composition, organisation)

Les tâches et le fonctionnement de la conférence commerciale sont maintenus. Cependant elle ne comprendra plus de représentants de toutes les entreprises de transport participant au service direct, mais seulement de celles qui auront été désignées.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Art. 30 (Exécution)

Le 3^e alinéa est nouveau. Il permet à l'autorité de surveillance de réglementer le système des gares-centres pour lequel des essais sont en cours. Il n'y a pas lieu d'en attendre les résultats, car il ne s'agit pas de principes généraux dont l'Assemblée fédérale doit connaître. Peut-être des dérogations aux dispositions de l'arrêté se révéleront-elles nécessaires, qui n'auront pas le caractère de mesures temporaires.

III. OBSERVATIONS CONCERNANT LE PROJET D'ARRÊTÉ FÉDÉRAL

Art. 2

L'article 22, 2^e alinéa, de l'actuel arrêté du Conseil fédéral prévoit des augmentations des taxes maximales fixées dans les concessions, augmentations dues au renchérissement de la vie. Continuer ce système nous aurait conduits à fixer des taux si élevés (parfois supérieurs à 500%) qu'on aurait perdu de vue ce à quoi pouvaient correspondre 100 pour cent à l'époque de l'octroi de la concession; d'ailleurs ces taux étaient assortis du terme «en moyenne», qui les prive d'une bonne partie de leur portée pratique, ainsi que nous l'avons vu à propos de l'article 12 de l'arrêté du Conseil fédéral.

Pour les mêmes raisons, les dispositions des concessions imposant plusieurs classes de voiture et un rabais d'aller et retour sont désuètes.

Art. 4

A l'instar de celui qui le remplace, cet arrêté fédéral n'est pas de portée générale.

Constitutionnalité

Selon le préambule, le présent arrêté est fondé sur la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux et la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer. La base constitutionnelle de ces deux lois est contenue — ainsi qu'il ressort des préambules — avant tout dans l'article 26 et, en outre, pour la seconde loi, dans les articles 23, 24^{ter}, 34, 36 et 64 de la constitution.

Vu ce qui précède, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-annexé.

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

Berne, le 17 octobre 1967.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Bonvin

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

Arrêté fédéral approuvant l'arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs des chemins de fer

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 7, lettre *a*, de la loi du 23 juin 1944 ¹⁾ sur les chemins de fer fédéraux, et l'article 5, 2^e et 3^e alinéas de la loi du 20 décembre 1957 ²⁾ sur les chemins de fer, ainsi qu'en application de l'article premier de l'arrêté fédéral du 27 octobre 1949 ³⁾ concernant la fixation des principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer;

vu le message du Conseil fédéral du 17 octobre 1967,

arrête:

Article premier

L'arrêté du Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs des chemins de fer est approuvé dans la mesure où il contient des principes généraux sur la formation des tarifs.

Art. 2

Sont abrogées les dispositions des concessions:

- a.* Qui imposent des taxes ou distances maximales, plusieurs classes de voiture et une réduction pour les voyages d'aller et retour;
- b.* Qui sont contraires à l'arrêté du Conseil fédéral susmentionné.

Art. 3

Sont abrogés l'article 3 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 et l'arrêté fédéral du 14 décembre 1950 ⁴⁾ approuvant l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 qui concerne l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer, lequel est de ce fait caduc.

Art. 4

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre en vigueur le 1^{er} mai 1968.

17646

¹⁾ RS 7, 197; RO 1962, 365.

²⁾ RO 1958, 341.

³⁾ RO 1949, 1611.

⁴⁾ RO 1950, 1546.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de l'arrêté du
Conseil fédéral du 17 octobre 1967 sur la formation des tarifs des chemins de fer (Du 17
octobre 1967)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9774
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.11.1967
Date	
Data	
Seite	977-987
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 627

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.