

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
relatif à une modification de la loi sur les chemins de fer

(Du 12 août 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après un projet de loi fédérale modifiant la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RO 1958 341, 1968 96). Nous donnons suite ainsi à la motion du conseiller national Broger réclamant un régime spécial pour les deux chemins de fer appenzellois à voie étroite, motion qui a été adoptée le 18 décembre 1969 par le Conseil national et le 19 mars 1970 par le Conseil des Etats. En même temps s'offre l'occasion de réglementer à nouveau l'aide financière aux services de transports routiers qui remplacent d'anciennes lignes de chemin de fer et aux lignes d'autobus et de trolleybus interurbains bénéficiant d'une concession.

D'autres dispositions de la loi sur les chemins de fer, qui ont besoin d'être révisées, font actuellement l'objet d'un examen. Il s'agit en particulier des articles 4 (for), 5 (octroi et renouvellement des concessions), 18 (approbation des plans; création de zones de planification pour les nouvelles lignes de chemin de fer conformément à la motion Kloter) et 45 (indemnités versées encore par la poste aux chemins de fer secondaires en vertu de la loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires). Toutefois, les travaux préparatoires n'ont pas encore pu être terminés.

Afin que les questions exposées en premier lieu puissent être traitées sans délai, nous avons différé l'étude des autres problèmes qui doivent aboutir à une modification de la loi sur les chemins de fer.

I. Participation financière des cantons aux mesures d'aide prévues par la loi sur les chemins de fer

1. Exécution de la loi sur les chemins de fer et péréquation financière

Selon le chapitre VII de la loi sur les chemins de fer (LCF), la Confédération peut participer aux frais résultant d'améliorations techniques (LCF art. 56) ou de l'adoption d'un autre mode de transport (LCF art. 57). Les chemins de fer

concessionnaires obérés peuvent recevoir une aide couvrant le déficit d'exploitation (LCF art. 58). Ces mesures exigent la coopération des cantons. En revanche, la Confédération prend entièrement à sa charge l'indemnité globale pour les prestations en faveur de l'économie générale (LCF art. 51 et 53), ainsi que l'aide destinée à réparer les dommages causés par les forces naturelles (LCF art. 59).

Selon l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 et celui du 27 septembre 1963 (RO 1959 830, 1964 785) concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des Chemins de fer fédéraux, la Confédération prend également à sa charge la perte de recettes qu'une telle mesure fait subir aux entreprises visées.

Les prestations financières à des services publics tels que les chemins de fer ont impliqué de tout temps une collaboration entre la Confédération et les cantons. Si l'on examine la législation sur les mesures d'aide aux chemins de fer, on constate que ce principe a été formellement établi en 1918 déjà, à l'article 5 de l'«arrêté fédéral concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance», puis répété dans la loi sur l'appui financier pour l'électrification de 1919 et confirmé par les actes législatifs de 1933, 1937, 1939 et 1951 concernant l'aide de la Confédération.

L'article 60 de la loi sur les chemins de fer règle la participation financière des cantons. D'après la teneur originelle de cet article, les cantons intéressés devaient «contribuer d'une façon appropriée» aux frais occasionnés par les mesures prévues à l'article 56, c'est-à-dire que, selon les règles applicables en matière de péréquation financière, ils étaient tenus de participer suivant leur capacité financière dans la proportion de 40, 50 ou 60 pour cent. En ce qui concerne l'aide mentionnée aux articles 57 et 58, la même disposition exigeait des cantons qu'ils fournissent «en règle générale un montant égal à la moitié de celui qui est à la charge de la Confédération».

La commission d'experts chargée par le Conseil fédéral de procéder au réexamen général des subventions fédérales a recommandé en 1966 de diminuer l'aide aux entreprises de chemins de fer concessionnaires. Cependant, nous n'avons pas suivi cette proposition parce que, sur le plan national, elle n'aurait pas représenté une économie de moyens financiers, mais simplement un déplacement des charges de la Confédération vers les cantons. En revanche, il a été donné suite à la suggestion des experts de renforcer la péréquation financière entre la Confédération et les cantons lors de l'exécution de la loi sur les chemins de fer.

Selon le nouvel article 60 de la loi sur les chemins de fer, entré en vigueur rétroactivement le 1^{er} janvier 1968, les cantons intéressés doivent participer dans la proportion de 30 pour cent au moins et de 70 pour cent au plus à l'aide prévue aux articles 56 et 58 et, en règle générale, dans la proportion de 30 pour cent à l'aide dont parle l'article 57. Les contributions des cantons seront fixées en fonction de leur capacité financière et des charges qui leur incombent en raison de l'aide qu'ils apportent, conformément au droit fédéral, aux entreprises

concessionnaires (charges ferroviaires). En revanche, l'article 60 révisé ne contient aucune disposition permettant de dépasser exceptionnellement les taux susmentionnés.

L'adoption du critère des charges financières dues aux chemins de fer pour le calcul des parts cantonales a comme conséquence que le taux déjà échelonné selon la capacité financière des cantons (faible, moyenne ou forte) est corrigé dans chaque cas en fonction des charges. C'est ainsi que les cantons économiquement faibles dont les charges sont importantes doivent contribuer aux frais dans la proportion de 30 pour cent au moins et les cantons économiquement forts dont les charges sont minimales dans la proportion de 70 pour cent au maximum. Conformément à l'ordonnance édictée par le Conseil fédéral le 24 juin 1968 au sujet de l'exécution de l'article en question, il a été formé cinq groupes de cantons dont les prestations varient entre 30 et 70 pour cent. A l'heure actuelle, la loi fédérale du 19 juin 1959 concernant la péréquation financière entre les cantons (RO 1959 961, 1967 1569) est déterminante pour l'évaluation de la capacité financière. La participation des cantons est réglée par des barèmes, à savoir un barème pour les articles 56 et 57 et un autre pour l'article 58. Des barèmes séparés sont nécessaires si l'on veut pouvoir mieux apprécier et prendre en considération les charges ferroviaires des cantons en vue de fixer le montant de l'aide en faveur des investissements et du remplacement de chemins de fer par d'autres modes de transport (qui est accordée de façon irrégulière et suivant le cas) et de la couverture du déficit (qui représente une charge périodique). De cette manière, on obtient un certain équilibre entre les cantons ayant un grand réseau de chemins de fer privés et ceux dont le réseau est petit.

2. La motion Broger

La motion du conseiller national Broger, déposée le 9 juin 1969 et adoptée le 18 décembre 1969 par le Conseil national et le 19 mars 1970 par le Conseil des Etats (10307), a la teneur suivante:

La situation nettement périphérique des deux demi-cantons appenzellois et, pour une part, le manque d'une bonne liaison ferroviaire à voie normale ont fortement entravé l'établissement de nouvelles industries ou le développement des industries existantes dans ces deux demi-cantons. Il en est résulté un recul démographique qui fait un contraste frappant avec l'accroissement de la population dans les cantons bénéficiant d'un meilleur réseau de communications. La situation démographique dans les deux demi-cantons est caractérisée par le vieillissement de la population ainsi que par une émigration supérieure à la moyenne. Dans les Rhodes-Intérieures, le chiffre de la population recule constamment depuis 1910. Si les communications ne sont pas améliorées, la région appenzelloise n'arrivera jamais à rattraper son retard dans la course à la prospérité économique.

Comme les deux demi-cantons ne sont touchés ni par le réseau des routes nationales ni par celui des CFF, il s'impose de développer d'autres moyens de communication, tout particulièrement les deux grandes lignes de chemin de fer à voie étroite (Appenzellerbahn, AB, et Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn, SGA). Quand bien même les Rhodes-Intérieures doivent, aujourd'hui déjà, supporter les charges

ferroviaires les plus élevées par tête de population, la ligne de la AB et la SGA éprouvent des besoins financiers urgents tant pour rattraper un grand retard technique que pour procéder aux investissements massifs qu'exige l'avenir.

Pour des compagnies qui se trouvaient dans des situations particulières, telles que le chemin de fer Furka-Oberalp, le chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg et, à diverses reprises, le Chemin de fer rhétique, la Confédération a décidé d'accorder des prestations financières qui sortaient des limites tracées par la législation sur les chemins de fer. Les chemins de fer appenzellois à voie étroite et l'état des communications dans cette région ne sont pas seulement un cas particulier: ils constituent un cas particulier parmi les cas particuliers.

Le Conseil fédéral est invité en conséquence à présenter un rapport et des propositions aux conseils législatifs en vue d'instituer un régime spécial pour les deux chemins de fer appenzellois à voie étroite, le AB et le SGA.

Nous ne nous sommes pas opposés à l'adoption de la motion. L'amélioration demandée ne saurait cependant se limiter aux chemins de fer (ou cantons) mentionnés par l'auteur de la motion; elle doit au contraire s'appliquer d'une façon générale à tous les cas semblables. Comme les dispositions légales en vigueur n'admettent aucune exception, il est indispensable de compléter l'article 60.

3. Disposition d'exception complétant l'article 60 de la loi sur les chemins de fer

Il ressort de ce qui précède que des efforts considérables ont été faits ces dernières années pour diminuer et mieux équilibrer les charges des cantons relatives aux chemins de fer privés. La modification de l'article 60 de la loi sur les chemins de fer a permis notamment d'accentuer de façon sensible la péréquation financière et de tenir compte, dans une large mesure déjà, des demandes présentées dans la motion Broger.

Certes, on constate encore à l'heure actuelle des charges variables dans les divers cantons. Ce fait n'est toutefois pas particulier aux charges dues aux chemins de fer privés; on le remarque également dans d'autres domaines de l'activité publique. Certains cantons ont à remplir des tâches qui n'incombent pas à d'autres ou qui ne leur coûtent pas autant. Bornons-nous à mentionner à ce propos les universités, les aéroports et les travaux de défense contre les avalanches. Il n'est donc guère possible de considérer isolément les charges ferroviaires. Celles-ci doivent au contraire être examinées en relation avec les autres tâches concernant le trafic, les tâches de caractère général et les prestations de la Confédération au titre de la péréquation financière.

Dans quelques cas exceptionnels, il paraît cependant justifié de dépasser les taux maximaux fixés à l'article 60 de la loi sur les chemins de fer pour l'aide mentionnée aux articles 56 et 58. Comme les dispositions légales en vigueur ne prévoient aucune exception, il faut compléter le 2^e alinéa de l'article 60 en précisant que, dans des cas exceptionnels dûment motivés, la participation financière des cantons dont la charge est particulièrement lourde pourra être abaissée de 30 pour cent, le minimum actuel, à 15 pour cent. L'ampleur de l'amélioration

par rapport à la norme de la loi sur les chemins de fer sera fixée dans chaque cas. Il n'est par conséquent pas possible d'évaluer les dépenses supplémentaires occasionnées à la Confédération par cette modification de la loi.

II. Application de la législation sur les chemins de fer à d'autres entreprises

1. Règlement actuel de la couverture du déficit dans les services de transports routiers bénéficiant d'une concession

L'article 95 de la loi sur les chemins de fer fixe les dispositions de la loi en question qui s'appliquent à d'autres entreprises de transports publics. Le 1^{er} alinéa mentionne les articles s'appliquant par analogie aux entreprises de navigation concessionnaires. Selon le 2^e alinéa, l'article 58 (aide en vue du maintien de l'exploitation) est applicable pendant dix ans aux services concessionnaires de transports routiers qui remplacent des chemins de fer du trafic général. Actuellement une participation à la couverture du déficit n'est versée à ce titre qu'à la ligne d'autobus Schaffhouse-Schleitheim (créée le 1^{er} octobre 1964 pour remplacer le chemin de fer).

Le 21 juin 1962, M. W. Rohner, député aux Conseil des Etats, a déposé un postulat demandant au Conseil fédéral d'examiner si, d'après les critères déterminants pour l'aide aux chemins de fer, la Confédération ne pourrait pas accorder également cette aide aux entreprises d'autobus et de trolleybus interurbains qui bénéficient d'une concession.

L'ordonnance concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles, édictée le 15 octobre 1965 et mise en vigueur le 1^{er} janvier 1966 (RO 1965 905) n'a cependant tenu compte de ce postulat qu'en ce qui concerne les déficits d'exploitation des lignes d'autobus interurbains. Cette ordonnance s'appuie sur les articles 1^{er} et 3 de la loi fédérale sur le service des postes (RS 7 752), ainsi que sur l'article 14 de la loi fédérale du 6 octobre 1960 (RO 1961 17) sur l'organisation de l'entreprise des postes, téléphones et télégraphes; elle subordonne les prestations fédérales, de même que la loi sur les chemins de fer, à la participation des cantons, des communes ou d'autres intéressés. Mais, bien entendu, comme les prescriptions ont été édictées par voie d'ordonnance, il n'a pas été possible d'obliger les cantons à une participation directe, ce qui s'est révélé défavorable dans certains cas. L'entreprise désireuse d'obtenir l'aide de la Confédération doit veiller elle-même à ce que le canton, les communes ou les autres intéressés garantissent la prise en charge du tiers du déficit d'exploitation. Jusqu'à la fin de 1969, la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles incombait aux PTT.

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 8 décembre 1969 modifiant la répartition des attributions entre le Secrétariat général du Département des transports et communications et de l'énergie et l'Office des transports (RO 1969

1272), la préparation et l'exécution de la législation sur les entreprises concessionnaires de transport par automobiles (RO 1965 905) doivent être modifiées de telle sorte que les dépenses résultant de cette mesure ne soient plus à la charge des PTT, mais soient couvertes par les fonds publics. A cet égard, il est nécessaire d'étendre aux lignes de trolleybus interurbains l'aide fédérale aux entreprises concessionnaires d'automobiles, telle qu'elle est accordée aux lignes d'automobiles interurbaines indispensables au maintien de l'exploitation en vertu de l'ordonnance du Conseil fédéral du 15 octobre 1965; ces lignes de trolleybus servent en effet au même but. Les dispositions permettant cette extension manquent toutefois pour l'instant.

2. Application de la législation sur les chemins de fer aux lignes d'automobiles et de trolleybus interurbains bénéficiant d'une concession

L'aide ainsi étendue ne peut plus être fondée sur la loi concernant le service des postes ni sur la loi concernant l'organisation de l'entreprise des postes. Lorsque l'ordonnance concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles a été édictée, on avait déjà émis des objections de nature juridique contre l'introduction d'un tel système par voie d'arrêté du Conseil fédéral. Nous estimons donc le moment venu de régler de nouveau l'aide aux entreprises de transports routiers remplaçant des chemins de fer, ainsi qu'aux entreprises concessionnaires d'automobiles et de trolleybus interurbains. Il faut pour cela donner une nouvelle teneur à l'article 95, 2^e alinéa, de la loi sur les chemins de fer, de manière à étendre sa portée. Nous proposons le texte suivant, le titre marginal «Application de la législation sur les chemins de fer à d'autres entreprises» restant inchangé:

Les articles 56, 58, 60 et 61, ainsi que le chapitre XI de la présente loi s'appliquent par analogie aux services de transports routiers qui remplacent des chemins de fer, de même qu'aux lignes d'automobiles et de trolleybus bénéficiant d'une concession et assurant des prestations comparables à celles des chemins de fer du trafic général.

On peut ainsi renoncer au délai de dix ans pour l'aide aux entreprises de chemins de fer transformées et, en vue d'assurer l'égalité de traitement entre tous les services de transports routiers, étendre l'aide fédérale aux améliorations techniques des entreprises concessionnaires d'automobiles et de trolleybus, en appliquant d'une façon uniforme la loi sur les chemins de fer (comme pour l'aide aux entreprises de navigation; voir art. 95, 1^{er} al., de la loi sur les chemins de fer). Le détail devrait être réglé par une ordonnance remplaçant celle du 15 octobre 1965 qui a été mentionnée précédemment. Les articles 23, 26 et 36 *ct.*, cités dans le préambule de la loi sur les chemins de fer, forment la base constitutionnelle. Cependant, une proposition semblable a été combattue pour des motifs constitutionnels lors des délibérations relatives à la loi sur les chemins de fer en 1957. L'étude à laquelle a procédé la Division de la justice a montré que les objections formulées à l'époque ne sont pas justifiées. On ne voit

pas pourquoi l'aide financière de la Confédération dont il est question au chapitre VII de la loi sur les chemins de fer ne serait pas accordée à tous les services de transports au bénéfice d'une concession délivrée sur la base de la régle des postes, puisque l'article 95 de la loi sur les chemins de fer prévoit déjà, pour une période déterminée, une aide en faveur des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale et des services concessionnaires de transports routiers remplaçant des chemins de fer.

3. Répercussions financières

Les répercussions financières que ces mesures ont sur les entreprises à trafic déficitaire peuvent être appréciées comme il suit: en vertu de l'ordonnance actuellement en vigueur du 15 octobre 1965 concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles, les charges de la Confédération pour 1971 se monteront à 2,5 millions de francs. Ce calcul se fonde sur la prise en charge des deux tiers du déficit par la Confédération, y compris les intérêts sur le capital investi en faveur de 64 entreprises d'automobiles.

L'application des articles 56 et 58 de la loi sur les chemins de fer aux services de transports routiers interurbains au bénéfice d'une concession (lignes d'autobus et de trolleybus) présuppose la collaboration des cantons, conformément à l'article 60 de cette loi. La participation des cantons n'est par conséquent plus fixée d'une manière générale à un tiers de l'aide, mais dépend de leur capacité financière et des charges provenant de l'aide aux entreprises de chemins de fer concessionnaires, aide qui est réglementée par le droit fédéral. Comme le premier alinéa actuel et le nouveau 2^e alinéa de l'article 95 de la loi sur les chemins de fer déclarent que l'article 60 est aussi applicable aux entreprises de navigation et aux services de transports routiers bénéficiant d'une concession, il y aura lieu de tenir également compte à l'avenir, pour le calcul des charges dites ferroviaires, des charges provenant de l'aide à ces entreprises et à ces services. Quant à l'aide prévue aux articles 56 et 58, les cantons intéressés doivent verser une participation qui est en règle générale de 30 pour cent au minimum et de 70 pour cent au maximum.

Si l'on compte à l'avenir une charge moyenne de 50 pour cent aussi bien pour la Confédération que pour les cantons, au lieu de deux tiers pour la Confédération et d'un tiers pour les cantons, en ce qui concerne l'aide en faveur du maintien de l'exploitation conformément à l'article 58 de la loi sur les chemins de fer, il en résultera une diminution des dépenses fédérales de 600 000 francs. D'autre part, il faut prévoir des subventions de 100 000 francs pour deux lignes de trolleybus interurbains qui sont déficitaires.

Nous comptons que l'application de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer coûtera en moyenne un million de francs par an à la Confédération sous forme d'investissements. En outre, le capital investi pour la couverture des déficits prévue à l'article 58 de la loi sur les chemins de fer ne portera pas d'intérêts. Cependant, cette nouvelle réglementation n'occasionnera à la Con-

fédération aucune charge supplémentaire; elle provoquera simplement le transfert de certains montants d'un article à l'autre du compte.

Il est en revanche plus difficile d'apprécier les effets de caractère général qu'aura l'arrêt du Tribunal fédéral du 20 février 1970 relatif au recours de droit administratif des Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) contre la décision du 6 août 1968 par laquelle la Direction générale des PTT a refusé l'aide fédérale à trois lignes de banlieue dans la région de Zoug, en vertu de l'article 5, 3^e alinéa, de l'ordonnance concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles. Les lignes du trafic de banlieue ont été définies ainsi pour ce qui est des entreprises d'automobiles:

Les lignes du trafic de banlieue sont, en ce qui concerne la couverture des déficits, les lignes dont les deux terminus se trouvent dans la même agglomération. Sont à cet égard déterminantes les agglomérations dont la liste a été établie par le Bureau fédéral de statistique lors du recensement de la population.

Comme la notion de trafic de banlieue ou de trafic d'agglomération n'existe pas dans la législation sur les chemins de fer, le Tribunal fédéral n'a pas admis la définition susmentionnée. Pour se prononcer, il s'est fondé sur la définition des chemins de fer du trafic général, selon laquelle les lignes servant essentiellement au trafic local ne bénéficient pas de l'aide fédérale. C'est pourquoi deux lignes des ZVB ont été déclarées dignes d'aide, alors que la troisième, qui est d'intérêt local, s'est vu refuser cette même aide.

Dès que les considérants du Tribunal fédéral seront connus, il faudra examiner d'office les cas semblables. La nouvelle définition des chemins de fer du trafic général qui figure à l'article premier de l'arrêté du Conseil fédéral modifiant l'ordonnance sur l'exécution des chapitres VI et VII de la loi sur les chemins de fer (proposition présentée le 22 juin 1970 par le Département des transports et communications de l'énergie) est aussi applicable à la délimitation entre les lignes d'automobiles et de trolleybus ayant droit à la couverture des déficits et celles qui ne peuvent en réclamer le bénéfice.

La charge financière supplémentaire qui en résulte incomberait d'ailleurs à la Confédération même si l'ordonnance concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles restait en vigueur. Pour le moment, il n'est pas possible de préciser les dépenses supplémentaires qu'entraînerait l'octroi de l'aide pour le maintien de l'exploitation à d'autres lignes.

4. Assujettissement des caisses de secours aux dispositions de la loi sur les chemins de fer

En confiant dès le 1^{er} janvier 1970 à l'Office fédéral des transports la surveillance des entreprises concessionnaires d'automobiles, tâche qui incombait aux PTT, on a rendu possible l'application à ces entreprises des dispositions du chapitre XI relatives aux caisses de secours «qui sont créées en vertu d'une disposition de la concession ou auxquelles le personnel verse des coti-

sations» (art. 80 de la loi sur les chemins de fer). L'assujettissement à cette loi a permis d'éliminer une autre inégalité puisque, à l'avenir, les entreprises concessionnaires d'automobiles devront elles aussi assurer suffisamment leur personnel contre les conséquences économiques de la vieillesse, de l'invalidité et du décès et gérer une caisse de retraite selon les principes actuariels reconnus, de la même manière que les entreprises concessionnaires de chemins de fer, de navigation et de trolleybus ou les ascenseurs, les téléphériques, les télésièges et les funiluges qui bénéficient d'une concession.

Ces modifications de la loi tiennent également compte du postulat Grob.

III. Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous recommander l'adoption du projet de loi fédérale ci-joint. Nous vous proposons en même temps de classer la motion n° 10307 déposée le 9 juin 1969 par le conseiller national Broger.

Quant à la base constitutionnelle, nous pouvons nous borner à constater que nos propositions sont conformes à la loi sur les chemins de fer et vous prions de vous reporter au chapitre II, section 2, du présent message.

Nous vous prions, Monsieur le Président et Messieurs, d'agréer les assurances de notre haute considération.

Berne, le 12 août 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Loi fédérale modifiant la loi sur les chemins de fer

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral suisse du 12 août 1970 ¹⁾,

arrête:

I

La loi du 20 décembre 1957 ²⁾ sur les chemins de fer est modifiée comme il suit:

Art. 60, 2^e al.

² Les cantons intéressés participeront, à raison d'au moins 30 pour cent et de 70 pour cent au plus, à l'aide prévue aux articles 56 et 58. Exceptionnellement, la part des cantons ayant des charges financières particulièrement lourdes peut être abaissée jusqu'à 15 pour cent.

Art. 95, 2^e al.

² Les articles 56, 58, 60 et 61, ainsi que le chapitre XI de la présente loi s'appliquent par analogie aux services de transports routiers qui remplacent des chemins de fer, de même qu'aux lignes d'autobus et de trolleybus bénéficiant d'une concession et assurant des prestations comparables à celles des chemins de fer du trafic général.

II

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

19889

¹⁾ FF 1970 518

²⁾ RO 1958 341, 1968 96

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à une modification de la loi sur les chemins de fer (Du 12 août 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10652
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.09.1970
Date	
Data	
Seite	518-527
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 594

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.