

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

l'entrée en franchise des droits de péages des rails
destinés au premier établissement
des chemins de fer.

(Du 25 mars 1887.)

Monsieur le président et messieurs,

Les compagnies suisses de chemins de fer ont adressé à l'assemblée fédérale un mémoire relativement au maintien de la franchise des droits pour les rails destinés au premier établissement des chemins de fer. Le motif de cette démarche a été le refus par le département des péages d'obtempérer à une demande de remboursement de droits présentée par la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, pour des rails qui n'ont été importés qu'après le 19 juillet 1884, tandis qu'à teneur de l'arrêté fédéral du 10 octobre 1874 (Rec. off., nouv. série, I. 200) la franchise en question prenait fin à la date ci-dessus.

Nous nous dispenserons d'entrer dans des explications sur le cas spécial mentionné à la fin du mémoire, vu sa nature purement administrative, et nous nous bornerons à déclarer que les observations présentées sur cet incident pour révoquer en doute la suppression de la franchise des droits pour les rails de premier établissement des chemins de fer, accordée jusqu'au 19 juillet 1884 par l'arrêté du 10 octobre 1874, sont contestables sous plus d'un

rapport, attendu que l'on peut prouver d'une manière irréfutable par les documents officiels que la faveur en question n'était plus applicable depuis le 19 juillet 1884.

Il ne peut donc être question de déclarer simplement, d'après la proposition formulée comme conclusion du mémoire, « que l'exemption des droits d'entrée accordée par les arrêtés fédéraux du 19 juillet 1854, 9 juillet 1864 et 10 octobre 1874, pour les rails destinés au premier établissement des chemins de fer suisses, continuera à être appliquée » ; l'assemblée fédérale a au contraire à décider par un arrêté formel si le traitement de faveur qui a pris fin le 19 juillet 1884 doit ou non être accordé dès cette date, soit pour un temps indéterminé, soit comme dans les arrêtés précédents pour dix années ultérieures.

Nous nous permettons de rappeler brièvement à cet effet les discussions antérieures auxquelles cette question a donné lieu.

En suite de l'arrêté fédéral du 19 juillet 1854 modifiant l'article 3 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer (Rec. off., IV. 249) et du renouvellement de cet arrêté à la date du 9 juillet 1864 (Rec. off., VIII. 94), l'acquittement du matériel de chemins de fer s'opérait d'après le régime exceptionnel ci-après :

1. les rails et leurs attaches, les changements et croisements de voie, les plaques tournantes et chariots transbordeurs, les pièces en fer pour la construction des ponts métalliques, les roues, essieux, les locomotives et le coke étaient admis en franchise ;
2. le droit d'entrée sur les wagons de tout genre était réduit au $1\frac{1}{2}\%$ de la valeur ;
3. les matières premières importées par les fabriques suisses pour la fabrication du matériel désigné au chiffre 1 entraient en franchise.

Cette question revint en 1874 devant l'assemblée fédérale, en suite d'un message du conseil fédéral du 1^{er} juin 1874, proposant de supprimer ces facilités.

A l'appui de cette proposition l'on invoquait notamment les motifs ci-après :

Ces exceptions se justifiaient autrefois, eu égard aux grands sacrifices que s'imposaient les cantons et les communes pour des entreprises de chemins de fer fondées dans des circonstances difficiles, mais depuis que c'étaient surtout les capitaux privés qui recherchaient un placement dans ces entreprises, il n'y avait plus

aucun motif pour traiter ces dernières plus favorablement que d'autres entreprises particulières.

Ces mêmes considérations devaient prévaloir aussi dans l'appréciation de la question du maintien éventuel de la franchise des droits pour le matériel destiné au premier établissement des chemins de fer, abstraction faite de la circonstance que, notamment en ce qui concerne le matériel roulant, il était difficile de décider si celui-ci était destiné au premier établissement ou au remplacement de matériel hors d'usage.

Un autre motif qui faisait hésiter à maintenir un régime spécial en faveur des compagnies de chemins de fer, c'était en seconde ligne la situation des finances fédérales à cette époque, attendu qu'on supputait que si la nouvelle constitution fédérale était acceptée, l'on se trouverait en présence d'un déficit annuel de 3 1/2 millions.

Dans son rapport du 23 juin 1874 (F. féd. 1874, II. 573), la commission pour les chemins de fer nommée par le conseil des états objecta à la proposition du conseil fédéral qu'une suppression complète de toutes les exemptions de droits d'entrée existant jusqu'alors blesserait à un haut degré le sentiment de l'équité, attendu que l'établissement de nouvelles lignes avait à surmonter tout autant de difficultés qu'autrefois et que le capital de construction des nouvelles lignes était, dans une mesure plus forte encore que celui des anciennes lignes, tiré des fonds publics, tandis que les actions souscrites par les particuliers ne formaient qu'une très faible partie du capital social; qu'en outre, les allégués du conseil fédéral au sujet du rendement des chemins de fer n'étaient pas exacts d'une manière générale, et que les petits chemins d'intérêt local qui pouvaient venir se souder aux grandes artères servant aussi au trafic général, n'avaient moins de droit à ces allègements que les grandes lignes déjà établies.

Selon la commission, on a fait fausse route en accordant l'exemption de droits non seulement pour la construction, mais encore pour l'entretien et le renouvellement de lignes déjà existantes, tandis que l'importation en franchise des rails destinés au premier établissement des chemins de fer se justifie par l'intérêt qui se rattache au développement des moyens de communication, et cela d'autant plus qu'il est aisé de déterminer les quantités de rails à employer sur la base de la longueur kilométrique des lignes.

Les chambres arrêtèrent en conséquence à la date du 9/10 octobre 1874 :

1. L'exemption de droits d'entrée pour l'importation de matériel de chemins de fer, accordée par arrêtés de l'assemblée fédé-

rale du 19 juillet 1854 et du 9 juillet 1864, est prolongée jusqu'au 19 juillet 1884, pour autant qu'elle se rapporte aux rails, toutefois avec la restriction que cette exemption ait lieu par voie de détaxe et ne s'applique qu'aux rails destinés au premier établissement des chemins de fer concessionnés par les cantons ou la Confédération.

Toutes les autres faveurs, accordées par l'arrêté du 19 juillet 1854 ont cessé dès le 19 juillet 1874.

2. Le conseil fédéral est invité à faire des propositions ultérieures pour la tarification des objets affectés à l'exploitation et à la construction des chemins de fer, comme locomotives, wagons, ponts en fer, etc.

3. Dans le cas où la loi fédérale sur les péages suisses ou le tarif des droits d'entrée seront soumis à une révision, le présent arrêté pourra de même être modifié.

4. Clause relative au referendum.

L'acquiescement du matériel de chemins de fer (voir chiffre 2 ci-dessus), fut réglé par arrêté du 24 décembre 1874 sur la base du message du conseil fédéral du 28 octobre de la même année, c'est-à-dire par l'établissement d'un tarif différentiel.

L'exemption de droits pour les rails destinés au premier établissement des chemins de fer n'ayant pas été renouvelée par les chambres a cessé dès le 19 juillet 1884, et le tarif spécial pour l'acquiescement du matériel de chemins de fer a été abrogé par l'article 6 de la nouvelle loi sur le tarif des péages.

S'agissant de résoudre la question si l'on doit accorder à nouveau l'entrée en franchise des rails destinés au premier établissement des chemins de fer, l'on peut dire que les motifs qui ont dicté autrefois une décision contraire aux propositions du conseil fédéral subsistent encore aujourd'hui comme alors, les circonstances qui influent sur l'établissement de nouvelles lignes ne s'étant pas sensiblement modifiées, tandis que les compagnies se trouvent plutôt dans une situation plus défavorable que précédemment, dans ce sens que depuis le 1^{er} janvier 1885 leur matériel n'est plus au bénéfice d'un tarif exceptionnel.

Nous avons donc l'honneur de proposer l'extension à une nouvelle période de dix années de l'exemption des droits pour les rails destinés au premier établissement de chemins de fer, qui avait cessé le 19 juillet 1884, et de vous soumettre le projet d'arrêté ci-après.

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

Berne, le 25 mars 1887.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

DROZ.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

concernant

l'exemption des droits de péages pour les rails
destinés au premier établissement
des chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 25 mars 1887,

arrête :

1. La faveur accordée par l'arrêté fédéral du 10 octobre 1874 (Rec. off., nouv. série, I. 200) pour les rails destinés au premier établissement des chemins de fer concédés par la Confédération est renouvelée pour une nouvelle période de dix années à partir du 19 juillet 1884.

2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874, concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque à laquelle il entrera en vigueur.

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant l'entrée en franchise des droits de péages des rails destinés au premier établissement des chemins de fer. (Du 25 mars 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.04.1887
Date	
Data	
Seite	611-615
Page	
Pagina	
Ref. No	10 068 417

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.