

11320

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

(Du 17 mai 1972)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec ce message, un projet de loi concernant la troisième modification de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RO 1958 341, 1968 96, 1972 526).

**Résumé**

Cette modification concerne les articles 5 (octroi et renouvellement de concessions), 51 (indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale) et 95, 2<sup>e</sup> alinéa (extension de cette indemnisation aux services concessionnaires de transports routiers).

Conformément au vœu exprimé dans le postulat du conseiller national W. Hagmann (SG), il convient d'alléger la tâche du Parlement en nous déléguant la compétence de renouveler les concessions ferroviaires dans les cas qui ne donnent lieu à aucune contestation.

L'indemnisation des chemins de fer concessionnaires du trafic général doit être renforcée, comme le demande un postulat du conseiller national J. Diethelm (SZ). De plus, les entreprises ne seront plus dédommagées, à l'avenir, de leurs prestations en faveur de l'économie générale par un versement représentant un tiers de leurs amortissements ordinaires, mais selon une réglementation différenciée. Le nouveau régime d'indemnisation tient compte des prestations pour le transport des travailleurs et des écoliers, du marché du trafic peu favorable, ainsi que des différences dans l'importance des investissements des entreprises ferroviaires dans leurs voies de communication.

Ce nouveau régime aurait pour effet, selon les données valables pour 1970, de porter de 12,2 à 27,4 millions de francs le montant total des indemnités à verser aux chemins de fer privés.

En vue d'harmoniser les dispositions légales sur le trafic public, on envisage en outre d'étendre l'indemnisation à 141 services concessionnaires de transports routiers (lignes d'autobus et de trolleybus du trafic général). Il en découlerait pour la Confédération une charge supplémentaire d'environ 2 millions de francs par an.

La loi sur les chemins de fer, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1958, a été modifiée une première fois aux articles 60 et 61 par la loi du 5 octobre 1967. Selon l'article 60, les contributions des cantons aux mesures d'aide prévues par la loi sont fixées depuis lors en fonction de leur capacité financière et de leurs charges ferroviaires. Cet article a été mis à exécution par un arrêté du Conseil fédéral du 24 juin 1968. Quant à l'article 61, il a été complété en ce sens que le Conseil fédéral fixe, après avoir consulté les cantons, le montant de leurs quotes-parts.

La seconde modification de la loi sur les chemins de fer, opérée par la loi du 11 mars 1971, concernait l'article 60, 2<sup>e</sup> alinéa (abaissement, dans certains cas exceptionnels, de 30 jusqu'à 15 pour cent de la contribution minimale des cantons ayant des charges financières particulièrement lourdes) et de l'article 95, 2<sup>e</sup> alinéa (extension des mesures d'aides prévues par la loi sur les chemins de fer aux services de transports routiers).

## **A. Modification de la compétence d'accorder et de renouveler des concessions ferroviaires (art. 5)**

### **I. Introduction**

Le 17 mars 1970, le Conseil national nous a transmis avec notre assentiment, comme postulat, la motion déposée le 18 décembre 1969 par le député W. Hagmann:

La loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 prévoit que les Chambres fédérales sont compétentes pour octroyer et renouveler toutes les concessions de chemins de fer.

Le Conseil fédéral est invité à proposer aux Chambres fédérales une modification de cette loi, d'après laquelle la compétence de renouveler les concessions de chemins de fer serait déléguée au Conseil fédéral lorsque la procédure de consultation ne suscite aucune réserve.

### **II. Aperçu historique**

L'une des caractéristiques principales de la première loi fédérale (du 28 juillet 1852) sur la construction et l'exploitation de chemins de fer était la souveraineté des cantons en cette matière. C'est à eux qu'il appartenait de délivrer les concessions. La Confédération n'avait que le droit de faire opposition, pour des raisons de défense nationale, contre l'octroi d'une concession et celui de prendre une décision favorable, malgré un refus du canton, quand l'intérêt au

développement de la construction de chemins de fer l'exigeait. Cette réglementation était loin d'être satisfaisante. Aussi la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse confia-t-elle à l'Assemblée fédérale le droit d'accorder et de renouveler les concessions. Ce principe fut aussi maintenu dans la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.

### III. Modification du régime actuel d'octroi et de renouvellement des concessions ferroviaires

#### 1. Pratique suivie jusqu'ici

Les Chambres fédérales accordent ou renouvellent une concession ferroviaire sur la base d'une proposition du Conseil fédéral. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer, les Chambres n'ont délivré qu'une seule concession pour une nouvelle ligne (concession du 19 septembre 1963 pour un chemin de fer de bout en bout du Subrental, de Sursee à Schöftland). En revanche, 56 concessions ferroviaires ont été renouvelées.

Les demandes de concession sont examinées par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie à notre intention. Avant que la concession soit accordée, de nombreux points doivent être éclaircis. Depuis 1957, les Chambres fédérales se sont ralliées à toutes nos propositions tendant au renouvellement de concessions. Jamais une proposition de refus n'a été présentée. La raison en est que le renouvellement d'une concession ne peut guère être mis en question quand nous proposons, d'accord avec les cantons touchés et le propriétaire de la ligne, la continuation de l'exploitation d'un chemin de fer dont la concession est sur le point d'arriver à terme. Du point de vue économique, une entreprise de chemin de fer a une telle importance que l'on ne saurait faire dépendre uniquement son existence de la durée de sa concession. Nous pouvons déclarer une concession éteinte à la demande du titulaire (art. 6, 2<sup>e</sup> al., let. a) ou lorsqu'un chemin de fer, temporairement remplacé par un autre moyen de transport, n'est plus exploité par la suite (art. 8, 1<sup>er</sup> al.).

#### 2. Proposition de modification de la loi

D'après les considérations qui précèdent, il ne semble plus se justifier que l'Assemblée fédérale se prononce sur le renouvellement de concessions dont la nécessité n'est pas contestée. La tâche du Parlement doit être allégée lorsque les problèmes ont perdu de leur importance au cours des décennies. Dans la période de développement ferroviaire fébrile de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'intervention régulatrice des autorités législatives les plus hautes était nécessaire; aujourd'hui, ce sont d'autres problèmes de transport qui occupent le premier plan. Selon notre proposition relative à un nouvel article 5 de la loi sur les chemins de fer, nous devons être autorisés à renouveler les concessions si les conditions légales sont remplies à cet effet (v. ch. 3 ci-après), si aucun canton ne

soulève une objection et si, à l'expiration de la concession, l'entreprise ne demande pas à étendre son réseau (nouvel art. 5, 3<sup>e</sup> al.).

L'acceptation de la présente proposition entraînerait pour l'administration une simplification souhaitable de la procédure de renouvellement des concessions. Il ne faut plus s'attendre, pour l'avenir, qu'à un petit nombre de nouvelles lignes de chemins de fer (p. ex. métro de Zurich). Le nombre des concessions ferroviaires à renouveler reste cependant important; entre 1972 et 1976, celles de seize entreprises arriveront à échéance.

### **3. Prise en considération des aspects relatifs à la protection de la nature et des sites, ainsi qu'à l'aménagement du territoire**

Nous vous proposons de modifier aussi, par la même occasion, le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 5. Outre la condition en vigueur jusqu'ici, à savoir que l'établissement d'un chemin de fer ne doit violer aucun intérêt de la défense nationale, la loi du 20 décembre 1957 prescrit qu'avant d'accorder une concession, il y a lieu d'examiner si le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport.

Le 22 juin 1962, un article 24<sup>sexies</sup> a été ajouté à la constitution. Dans l'accomplissement de ses tâches constitutionnelles, la Confédération doit, en vertu de la compétence qui lui est attribuée et de son appréciation des faits, protéger la nature et le paysage et les conserver intacts là où il y a un intérêt général prépondérant. Le 11 décembre 1969, la constitution a encore été complétée par un article 22<sup>quater</sup>. La Confédération est non seulement habilitée à édicter la législation de base, en matière d'aménagement national, régional et local du territoire, mais elle doit aussi tenir compte des besoins de cet aménagement dans l'accomplissement de ses autres tâches.

Ces nouvelles obligations de la Confédération doivent aussi se traduire dans les faits lors de l'octroi de concessions en vertu de la loi sur les chemins de fer. Aussi le nouvel article 5 prévoit-il expressément, à son 1<sup>er</sup> alinéa, que les intérêts publics de la Confédération doivent être sauvegardés dans le domaine de la protection de la nature et des sites, ainsi que de l'aménagement du territoire.

Afin de donner une teneur plus simple à l'article 5, le 4<sup>e</sup> alinéa actuel sera biffé. L'obligation, pour la Confédération, de consulter les cantons avant l'octroi ou le renouvellement d'une concession sera mentionnée au 1<sup>er</sup> alinéa modifié.

## **B. Indemnisation des entreprises de transport du trafic général pour leurs prestations en faveur de l'économie nationale (art. 51 et 95, 2<sup>e</sup> al.)**

### **I. Introduction**

Par «indemnisation des entreprises de transport publics pour leurs prestations en faveur de l'économie générale», on entend le dédommagement accordé

à ces entreprises pour les obligations qui leur sont imposées dans l'intérêt de la collectivité et qui sont de nature à fausser la concurrence. Ce sont essentiellement les chemins de fer du trafic général qui en bénéficient.

L'arrêté du Conseil fédéral du 7 juillet 1970, qui modifie l'ordonnance d'exécution des chapitres VI et VII de la loi sur les chemins de fer (RO 1970 875) contient la nouvelle définition suivante des chemins de fer du trafic général.

<sup>1</sup> Sont réputés chemins de fer du trafic général les lignes ou tronçons de lignes d'entreprises suisses de chemins de fer

a. Sur lesquels des voyageurs ou des marchandises sont transportés régulièrement pendant toute l'année en vertu de la loi, de la concession ou d'autres engagements ou encore en raison d'un besoin de transport public, principalement dans l'intérêt de localités habitées l'année entière, et

b. Qui sont importants pour le trafic du pays ou pour l'une de ses régions.

<sup>2</sup> Les chemins de fer servant surtout au trafic local ou touristique n'entrent pas en considération.

Les chemins de fer à voie normale ou à voie étroite, ainsi que certains chemins de fer à crémaillère, funiculaires et tramways répondent aux critères indiqués. Les entreprises de navigation concessionnaires sont placées, en principe, sur un pied d'égalité avec les chemins de fer.

Dans un postulat présenté le 23 septembre 1970 par le conseiller national J. Diethelm, nous avons été invités à remettre sur le métier le système actuel d'indemnisation des chemins de fer du trafic général pour leurs prestations en faveur de l'économie nationale, en vue d'adapter les indemnités notoirement insuffisantes aux conditions réelles d'aujourd'hui. Presque simultanément, l'Union des entreprises suisses de transports publics (UST) nous demandait, par une requête du 25 septembre 1970, la révision de l'article 51, 1<sup>er</sup> alinéa de la loi sur les chemins de fer.

Enfin, la commission du Conseil national chargée de se prononcer sur la deuxième modification de la loi sur les chemins de fer a demandé, par une motion du 14 décembre 1970, que l'indemnisation soit étendue aux services concessionnaires de transports routiers. Nous ne nous sommes pas opposés à l'adoption de cette motion.

### **1. L'indemnisation telle qu'elle est prévue dans la loi sur les chemins de fer**

L'indemnisation des entreprises concessionnaires du trafic général pour leurs prestations en faveur de l'économie nationale fait l'objet du chapitre VI de la loi sur les chemins de fer.

Le droit à l'indemnité est défini à l'article 49 de la loi. Il y est dit que la Confédération indemnise les chemins de fer suisses du trafic général pour les désavantages financiers découlant de leurs prestations en faveur de l'économie générale et résultant des charges étrangères à leur exploitation, en tant que ces prestations et charges leur sont imposées par la loi ou les concessions ou de toute autre manière. Les avantages sans rapport direct avec l'exploitation de l'entreprise doivent être portés en compte.

A l'article 50, la notion de prestation en faveur de l'économie générale est définie comme il suit:

Ces prestations découlent des obligations fondamentales qui confèrent aux chemins de fer leur caractère de service public (obligation d'exploiter, d'observer des horaires, de transporter, et de fixer des tarifs), ainsi que des mesures relatives aux tarifs et à l'exploitation qui tiennent particulièrement compte des besoins économiques, sociaux et culturels, en tant qu'il s'agit de prestations qu'une exploitation selon des principes purement commerciaux ne permettrait pas d'assumer sans compensation correspondante.

Aux termes de l'article 51, 1<sup>er</sup> alinéa, la Confédération verse aux entreprises concessionnaires de chemins de fer une contribution annuelle de 33 1/3 pour cent aux amortissements prescrits à l'article 66, 2<sup>e</sup> alinéa.

Ce taux a été fixé en 1957, lors des délibérations relatives à la loi, sur proposition de la commission du Conseil des Etats, un calcul exact pour chaque entreprise paraissant, alors déjà, impossible.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi, c'est un montant total de 122,7 millions de francs qui a déjà été versé, au titre de l'indemnisation, aux entreprises du trafic général. Actuellement, les entreprises qui remplissent les conditions sont au nombre de 86. Les montants annuels versés ont passé de 6,4 millions de francs en 1959 à 13,2 millions en 1971, en raison des amortissements plus élevés (dus aux nouveaux investissements opérés, au renchérissement, à la prise en considération de nouvelles entreprises par suite d'arrêts du Tribunal fédéral).

### Progression des indemnités versées depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1957

Tableau 1

Année	Montant en francs
1958 2 <sup>e</sup> semestre .....	3 142 199
1959 .....	6 421 631
1960 .....	6 659 376
1961 .....	6 998 366
1962 .....	7 178 868
1963 .....	7 347 832
1964 .....	7 847 905
1965 .....	8 447 389
1966 .....	9 388 194
1967 .....	9 931 550
1968 .....	11 439 806
1969 .....	12 048 140
1970 .....	12 669 306
1971 .....	13 154 731
<b>Total</b>	<b>122 675 293</b>

## 2. Le régime d'indemnisation en vigueur aux Chemins de fer fédéraux et à l'étranger

Bien que leur droit à l'indemnisation eût été reconnu dès l'entrée en vigueur de la loi, les Chemins de fer fédéraux ne sont dédommagés de leurs prestations pour l'économie générale dans le transport des travailleurs et des écoliers, ainsi que dans le trafic des colis de détail, que depuis 1971, par un montant annuel fixé actuellement à 100 millions de francs. Cette somme résulte du manque à gagner dans ces deux catégories de trafics tel qu'il ressort du compte des frais de transport, la part du transport des travailleurs et des écoliers étant d'un tiers et celle du trafic des envois de détail de deux tiers du montant total.

A l'étranger et dans les organisations internationales (Union internationale des chemins de fer UIC, Conférence européenne des ministres des transports CEMT, Communauté économique européenne CEE), on se préoccupe également du problème de l'indemnisation des chemins de fer pour leurs prestations en faveur de l'économie générale. Le principe est unanimement reconnu que les entreprises de transport doivent être indemnisées pour les charges qu'elles assument dans l'intérêt de la collectivité.

## 3. Les prestations en faveur de l'économie générale

Ces prestations remontent au début de l'ère ferroviaire. Le nouveau moyen de transport avait permis de satisfaire beaucoup mieux les besoins de trafic. Il en résulta un monopole de fait sinon de droit. Afin de lutter contre les abus éventuels, l'Etat était obligé de sauvegarder les intérêts de la collectivité et de protéger les usagers contre l'arbitraire. Contrairement à certains Etats de l'Europe occidentale qui se chargèrent eux-mêmes d'exploiter les chemins de fer, la Suisse assura la protection des intérêts publics vis-à-vis des entreprises ferroviaires en leur imposant les obligations dites fondamentales.

Aussi longtemps que les chemins de fer jouirent du monopole des transports, ils furent en mesure de supporter les charges découlant des quatre obligations fondamentales (art. 50 de la loi). Mais tout changea avec la prolifération de l'automobile; les services de transports routiers ne furent pas astreints auxdites obligations fondamentales. La position des chemins de fer face à la concurrence des transports routiers s'en trouva aggravée, ce qui posa la question de l'indemnisation des premiers pour leurs prestations d'intérêt général. Il nous paraît nécessaire de définir sommairement ces obligations fondamentales. Pour des explications plus détaillées, nous renvoyons au message concernant l'indemnisation des Chemins de fer fédéraux (du 1<sup>er</sup> juillet 1970, FF 1970 II 65).

*L'obligation d'exploiter* signifie que les entreprises doivent maintenir l'exploitation de leurs lignes, quels qu'en soient les résultats financiers.

*L'obligation de transporter* contraint les chemins de fer à accepter d'acheminer toutes personnes et marchandises si les conditions légales sont remplies à cet effet.

*L'obligation d'observer des horaires* garantit à l'usager des moyens de transport que telle localité sera, en temps normal, desservie à telle heure. Les horaires doivent être publiés; les autorités locales et le public ont un large droit de regard.

Par *l'obligation de fixer des tarifs*, les entreprises sont tenues d'établir et de publier des tarifs qui soient conformes aux dispositions des lois en vigueur, des concessions et du règlement de transport. L'égalité de traitement doit être assurée, ce qui signifie que les taxes doivent être les mêmes pour tous, si les circonstances sont identiques.

Il est certain que ces obligations entraînent des prestations en faveur de l'économie générale; celles-ci ne peuvent cependant être reconnues pleinement comme des charges. Ce sont en partie des prestations de services qui sont inhérentes à la nature et au fonctionnement d'une entreprise de transport. C'est ainsi que l'obligation d'observer un horaire ne représente pas en soi une charge en faveur de l'économie générale. L'horaire est une caractéristique nécessaire de l'exploitation d'un chemin de fer. Si, en revanche, des courses doivent être maintenues sur une ligne même en l'absence d'un trafic suffisant ou si les horaires doivent prévoir des courses plus fréquentes qu'il ne serait nécessaire selon les principes de l'économie d'entreprise, c'est alors que l'on peut parler de prestations en faveur de l'économie générale.

Le caractère particulier de ces prestations, c'est qu'elles sont difficiles à traduire en chiffres. D'une part, il n'est pas toujours possible d'établir, dans la pratique, si une prestation est fournie en faveur de l'économie générale ou si elle serait consentie même par une gestion commerciale. D'autre part, les entreprises concessionnaires n'établissent pas de comptes des frais de transport fournissant les données nécessaires. Il est douteux que les entreprises de moyenne ou de petite importance soient jamais en mesure de dresser des comptes suffisamment détaillés, tant il est vrai que sous l'angle de la technique comptable, l'attribution des frais à une rubrique déterminée se heurte, dans ces entreprises, à des difficultés presque insurmontables. De plus, le développement de la comptabilité et des charges y relatives doit être ajusté à l'importance de l'entreprise. Pour toutes ces raisons, un nouveau système d'indemnisation ne peut se fonder que sur un petit nombre d'éléments mesurables.

Quant à la suppression pure et simple des prestations en faveur de l'économie générale, il ne peut en être question. Elles sont étroitement liées à la nature particulière des entreprises de transports publics et ce sont elles qui confèrent à ces entreprises le caractère de services publics. Si elles devaient être réduites dans une mesure appréciable, c'est le trafic public lui-même qui, en dernière analyse, se trouverait écarté.

#### **4. Les charges et les avantages sans rapport direct avec l'exploitation**

Dans l'indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale, il y a lieu de tenir compte, conformément à l'article 49 de la loi, des avantages sans rapport direct avec l'exploitation. L'article 53 de la loi dispose que les entreprises doivent être indemnisées pour les charges étrangères à l'exploitation.

Par frais ou avantages étrangers à l'exploitation, on entend ceux qui sont sans rapport direct avec les tâches principales que le chemin de fer doit assumer en tant que service de transport public ou qui dépassent une mesure admissible. Or ces charges et ces avantages ne peuvent être évalués avec précision. D'après les études faites en rapport avec l'indemnisation des Chemins de fer fédéraux, on peut cependant admettre qu'ils se compensent approximativement. C'est la raison pour laquelle il est permis de renoncer à les prendre en considération.

## II. Nouveau régime d'indemnisation des chemins de fer du trafic général pour leurs prestations en faveur de l'économie nationale

### 1. Importance et situation économique des chemins de fer privés

En 1970, les Chemins de fer fédéraux et cinquante-sept entreprises concessionnaires de chemins de fer du trafic général à voie normale ou à voie étroite (dits chemins de fer privés) se partageaient le réseau ferré suisse en exploitant respectivement 2926 et 2065 kilomètres de lignes.

L'importance des chemins de fer privés dans l'ensemble du trafic ferroviaire suisse ressort du tableau suivant :

#### Comparaison des données relatives à l'exploitation et au trafic des entreprises privées et des Chemins de fer fédéraux (1970)

Tableau 2

	Chemins de fer concessionnaires		Chemins de fer fédéraux	
	chiffres absolus en millions	en %	chiffres absolus en millions	en %
1	2	3	4	5
Nombre de personnes transportées	91,9	28	230,8	72
Nombre de voyageurs-kilomètres .	1171,0	13	8168,3	87
Nombre de tonnes de marchandises transportées . . . . .	13,3	23	45,3	77
Nombre de tonnes-kilomètres . . . .	417,0	6	6617,9	94
Produits de transport en millions de francs . . . . .	Fr. 263,4	14	Fr. 1612,2	86
Produits de transport par km de longueur exploitée . . . . .	127.57		550.98	
Produits de transport par personne	2.87		6.99	
Produits de transport par tonne . . .	19.82		35.59	

Il ressort de ce tableau qu'en 1970, les chemins de fer privés, dont les lignes représentent 41 pour cent du réseau ferré suisse, n'ont transporté que 28 pour cent du total des voyageurs et 23 pour cent du tonnage global. Cette faible part

provient des importantes différences de structure entre les régions desservies respectivement par les Chemins de fer fédéraux et les entreprises privées. Alors que les premiers exploitent essentiellement les lignes principales, les seconds ne desservent guère que des régions économiquement moins développées. Généralement, ces régions ne fournissent qu'un trafic trop faible pour procurer une base de revenu suffisante aux chemins de fer qui les desservent ; de plus, elles ne se sont ouvertes au trafic que dans des conditions topographiques difficiles et moyennant la construction d'ouvrages d'art très coûteux. L'importance des chemins de fer privés ne doit donc pas être appréciée uniquement sous l'angle de leur situation financière généralement précaire, mais aussi et surtout du point de vue des structures politiques et de l'aménagement du territoire national.

## 2. Critique du régime d'indemnisation en vigueur

Le mode de calcul trop peu différencié des indemnités actuelles (un tiers des amortissements ordinaires) ne tient compte que d'une façon très grossière des prestations assumées en faveur de l'économie générale par les différentes entreprises ferroviaires. C'est ainsi qu'un relèvement des taux d'amortissement entraînerait une augmentation des indemnités sans que les prestations en faveur de l'économie générale s'accroissent d'autant. Il en va de même dans le cas d'un chemin de fer modernisé dont les amortissements ont augmenté par suite d'importants investissements. En revanche, les chemins de fer assurant d'importants transports de travailleurs et d'écoliers à des prix fortement réduits (trafic d'abonnés) sont insuffisamment dédommagés par le régime actuel. Il faut relever en outre que, d'une façon générale, l'indemnisation opérée sur la base du tiers des amortissements est insuffisante. Cette constatation est étayée par le fait que, d'après ce mode de calcul, les Chemins de fer fédéraux ne recevraient que 70 millions de francs environ au lieu des 100 millions calculés sur la base du compte des frais de transport. Pour toutes ces raisons, une révision s'impose d'urgence.

## 3. Nouveau régime d'indemnisation

### *a. Bases de calcul*

La solution la plus judicieuse serait certes qu'à l'instar des Chemins de fer fédéraux, les entreprises privées fussent indemnisées sur la base d'un compte des frais de transport. Or l'état actuel de la comptabilité de ces entreprises ne le permet pas. Le nouveau système d'indemnisation devrait, d'une part, se détacher complètement du critère des amortissements et, d'autre part, tenir compte d'une façon aussi représentative que possible des particularités du trafic des chemins de fer privés. Nous nous proposons de satisfaire à ces exigences par une solution comprenant les trois éléments suivants.

### *Transports des travailleurs et écoliers*

Les transports de travailleurs et écoliers représentent une charge d'économie générale pour les chemins de fer privés aussi. Ils s'exécutent principalement aux heures de pointe et nécessitent un surcroît de personnel et de matériel. 31

pour cent des voyageurs-kilomètres dont se chargent les chemins de fer privés concernent les abonnements pour courses quotidiennes. Or ces abonnements ne procurent que dix pour cent des produits du transport des voyageurs. L'obligation de transporter contraint les entreprises à adapter l'offre au trafic des heures de pointe. D'autre part, ces entreprises ne sont pas en mesure, pour des raisons sociales et de politique générale, de faire en sorte que les taxes perçues couvrent les frais.

### *Marché des transports*

Les prestations en faveur de l'économie générale qui découlent de l'obligation d'exploiter sont particulièrement lourdes à supporter quand il s'agit de desservir des régions périphériques peu peuplées et économiquement moins développées. Or, c'est le lot de la plupart des chemins de fer privés, d'où la nécessité de tenir compte de l'importance du marché des transports pour fixer le montant de l'indemnisation. Cela ne veut cependant pas dire qu'un chemin de fer qui n'assure qu'un trafic restreint doit être maintenu envers et contre tous.

### *Investissements dans les voies de communication*

L'indemnisation des chemins de fer privés doit enfin tenir compte des investissements plus ou moins importants opérés dans les infrastructures. Les entreprises de chemins de fer sont tenues d'établir et d'entretenir des voies de communication répondant aux nécessités de l'exploitation. Tel est en particulier le cas dans les régions de montagne où la construction et l'entretien des voies ferrées est singulièrement coûteuse et où la prestation en faveur de l'économie générale est d'autant plus lourde à supporter.

### *b. Solution s'inspirant du système d'indemnisation des Chemins de fer fédéraux*

Comme nous l'avons déjà relevé, les entreprises privées ne peuvent être indemnisées selon les mêmes conditions que les Chemins de fer fédéraux, tant il est vrai qu'une base de calcul commune fait défaut. Et pourtant il importe, pour des raisons d'égalité de traitement, d'harmoniser les deux systèmes. A cet effet, le procédé de rapprochement suivant a été appliqué.

Les Chemins de fer fédéraux reçoivent actuellement une indemnité de 100 millions de francs pour les prestations qu'ils assument en faveur de l'économie générale dans le transport des travailleurs et des écoliers et dans le trafic des envois de détail. Pour les chemins de fer privés, ce dernier trafic ne représente pas une prestation d'économie générale, en raison de la structure différente de leur réseau. En revanche, ces entreprises doivent être dédommagées pour leur marché des transports moins favorable et pour les investissements consentis, dans une mesure qui dépasse la moyenne, pour leurs voies de communication.

Quant à l'indemnisation pour les transports de travailleurs et d'écoliers ou d'apprentis, elle se fondera, pour les premiers, sur les abonnements pour courses quotidiennes de la série 12 et, pour les seconds, sur ceux de la série 20.

Il s'agit là d'abonnements vendus à des tarifs qui, pour des raisons sociales, sont extraordinairement réduits et qui sont utilisés presque uniquement aux heures de pointe. Les entreprises qui assurent un tel trafic fournissent incontestablement une prestation en faveur de l'économie générale.

La part de cette prestation qui, aux Chemins de fer fédéraux, concerne les transports de travailleurs et d'écoliers est d'environ un tiers de l'indemnité totale de 100 millions de francs pour 1970, ce tiers, soit 33 1/2 millions de francs, correspondant à 17 fr. 35 pour 1000 voyageurs-kilomètres accomplis en trafic par abonnements (v. annexe II). Nous nous proposons d'indemniser les chemins de fer privés sur la base du même taux. En cas de relèvement général des tarifs de voyageurs ou lors de modifications de la structure tarifaire, il faut que nous puissions procéder aux ajustements nécessaires.

Quant aux parts concernant les deux autres éléments, le marché des transports et les investissements dans les infrastructures, elles se calculeraient également sur la base d'un tiers chacune de l'indemnité versée aux Chemins de fer fédéraux.

Le tiers d'indemnité versé pour le marché des transports (33 1/3 millions de francs) correspond à 1,9 pour cent des charges d'exploitation des Chemins de fer fédéraux pour 1970 (v. annexe II). Ce pourcentage sert de première base de comparaison entre les marchés des transports des Chemins de fer fédéraux et des entreprises privées. Ces dernières ayant toutes des marchés moins favorables que les premiers, un taux de 4,0 pour cent est admis comme limite supérieure.

Le second chiffre de base se fonde sur la formule d'approche suivante pour mesurer l'importance du marché des transports de chaque entreprise:

$$\text{Marché des transports} = \frac{\text{Voyageurs-kilomètres} + \text{Tonnes-kilomètres}}{\text{Longueur exploitée en mètres}}$$

Un marché du trafic est défavorable quand l'offre n'est pas en rapport avec la demande, autrement dit quand la capacité disponible est mal utilisée. Pour chaque entreprise, le taux déterminant pour le calcul de l'indemnisation est fixé d'après la formule suivante:

$$Q_n = 4,0 - (2,1 \times \frac{\text{Marché ch. de fer privé}_n}{\text{Marché CFF}})$$

$Q_n$  = Taux déterminant pour calculer l'indemnisation du chemin de fer privé<sub>n</sub> sur les charges d'exploitation

4,0 = Taux maximum

2,1 = Taux maximum de 4,0 — Taux pour les CFF de 1,9 = 2,1

$$\frac{\text{Marché ch. de fer privé}_n}{\text{Marché CFF}} = \text{Facteur du marché}$$

D'après cette formule, l'indemnité à verser aux différentes entreprises pour leur marché des transports varie entre 1,9 et le taux admis comme limite supérieure, soit 4 pour cent de leurs charges d'exploitation.

Les 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> millions de francs attribués théoriquement aux Chemins de fer fédéraux pour leurs investissements dans les voies de communication représentent 1,1 pour cent des valeurs suivantes au compte de construction (1970): Dépenses d'ordre général, acquisition de terrain et de droits, infrastructure, superstructure, installations pour la traction électrique, moyens de transmission et installations de sécurité (v. annexe II). En principe, les chemins de fer privés doivent être indemnisés sur la base du même taux.

Les systèmes d'indemnisation appliqués aux Chemins de fer fédéraux et aux entreprises privées sont ajustés l'un à l'autre de façon à créer une base de départ claire et nette. D'après les valeurs de base ainsi déterminées, les indemnités à verser aux chemins de fer privés pourront à l'avenir être calculées de manière indépendante.

Sur la base de l'exercice comptable 1970, le montant de l'indemnisation serait dès lors de 27,4 millions de francs (15,2 millions de plus que d'après le régime actuel). En raison du nouveau mode de calcul, toutes les entreprises recevraient des montants plus élevés que jusqu'ici. Les effets du nouveau régime ressortent de l'annexe I. Tous les deux ans, le montant de l'indemnité est calculé à nouveau pour chaque entreprise. Les bases de calcul permettent de procéder à des adaptations aux modifications qui peuvent survenir entre-temps (changements de structure ou différences dans le niveau des prix).

#### **4. Nouveau régime d'indemnisation pour les autres entreprises du trafic général qui y ont droit**

Outre les chemins de fer à voie normale ou à voie étroite du trafic général, les entreprises suivantes, servant entièrement ou sur certains tronçons audit trafic, sont actuellement indemnisées pour leurs prestations en faveur de l'économie générale:

- 4 chemins de fer à crémaillère
- 3 entreprises de tramways
- 11 funiculaires et
- 5 services de navigation.

Le nouveau système perfectionné de l'indemnisation ne peut pas être appliqué sans changement à des entreprises à structures différentes, mais doit être réglé d'une manière analogue par voie d'ordonnance.

#### **5. Appréciation du nouveau régime d'indemnisation**

Le nouveau régime d'indemnisation vise en particulier deux buts: augmenter le montant globalement versé et le répartir plus équitablement sur les entreprises qui y ont droit. Ces deux buts seraient atteints par la réglementation proposée. Plus cette répartition doit être équitable et plus nombreux sont les facteurs à considérer. Or, si l'on tient compte de trop nombreux critères, le calcul des indemnités à verser en pratique deviendra trop compliqué et prendra

trop de temps. Il faut d'ailleurs relever qu'à partir d'un certain volume, les critères supplémentaires n'affinent plus que dans une mesure restreinte les bases du calcul. La solution proposée aujourd'hui représente un compromis entre le système actuel trop peu différencié et un système qui tiendrait compte de tous les facteurs imaginables.

### III. Extension de l'indemnisation aux services concessionnaires de transports routiers (lignes de trolleybus et d'autobus du trafic général, art. 95, 2<sup>e</sup> al.)

#### 1. Exposé des motifs

##### *a. Généralités*

C'est en 1962 que nous avons été invités par un postulat de M. W. Rohner, député au Conseil des Etats, à mettre les services concessionnaires de transports routiers sur le même pied que les chemins de fer du trafic général. Ce postulat demandait en particulier, pour lesdits services, l'indemnisation de leurs prestations en faveur de l'économie générale et l'aide pour le maintien de l'exploitation dans une mesure égale aux contributions accordées par la Confédération aux chemins de fer privés. Une partie seulement du postulat a été satisfaite par l'ordonnance du 15 octobre 1965 concernant la couverture de déficits d'entreprises concessionnaires d'automobiles (OCDA).

Le 14 décembre 1970, la commission du Conseil national a présenté, lors des délibérations relatives à l'extension aux services concessionnaires des transports routiers des mesures d'aide prévues par la loi sur les chemins de fer (art. 56 et 58), une motion exigeant l'indemnisation desdits services pour leurs prestations en faveur de l'économie générale.

Les services concessionnaires de transports routiers fournissent les mêmes prestations en faveur de l'économie générale que les chemins de fer. De plus, ils desservent souvent des régions écartées et contribuent ainsi à lutter contre leur dépeuplement.

##### *b. Harmonisation des bases légales du trafic public*

L'harmonisation des bases légales du trafic public est indispensable en vue d'une répartition judicieuse et économique des tâches. L'extension aux services routiers des mesures d'aide prévues par la loi sur les chemins de fer, qui est devenue effective par la modification apportée le 11 mars 1971 à cette loi (art. 95, 2<sup>e</sup> al.), représentait un premier pas décisif dans cette direction. L'harmonisation des bases légales n'a cependant un sens que si elle a pour effet, à longue échéance, d'instaurer un régime économiquement plus judicieux dans le domaine des transports publics et notamment de grouper les lignes d'automobiles d'une région.

L'extension de l'indemnisation à ces mêmes services est la conséquence logique de ces efforts d'harmonisation. Elle doit finalement avoir pour effet que toutes les entreprises qui assurent, dans les mêmes conditions, une part du trafic public soient soumises à des bases légales uniformes. Ce ne seront donc plus les moyens techniques de déplacement (chemin de fer ou automobile) qui détermineront la base légale, mais bien les tâches assumées en matière de transports, c'est-à-dire l'accomplissement des obligations publiques fondamentales. Les critères qui déterminent l'indemnisation sont les obligations publiques incombant aux entreprises exposées au jeu de la libre concurrence sur le marché des transports. Ces obligations concernent aussi les entreprises de trolleybus et d'autobus concessionnaires.

*c. Différences entre les services de transports routiers et les chemins de fer*

Les deux modes de transport par «rail» et par «route» remplissent les mêmes tâches en matière de transports publics. Il y a cependant entre eux plusieurs différences de structure, à savoir :

Les chemins de fer nécessitent des investissements de capitaux considérables, alors que les entreprises d'automobiles peuvent utiliser la voie publique.

Les concessions ferroviaires entraînent la construction de voies de communications spéciales et exclusives et sont, en règle générale, accordées pour cinquante ans; les concessions des lignes d'automobiles, en revanche, le sont au maximum pour dix ans à cause de la souplesse de ce moyen de transport dans le choix des parcours. Il s'ensuit qu'une entreprise d'automobiles peut renoncer à relativement brève échéance à sa concession. De plus, la possibilité de recourir à des services d'essai pour établir les besoins de trafic est plus grande sur la route.

Les chemins de fer sont exclusivement voués au trafic public. Les entreprises d'automobiles n'exploitent souvent les lignes concédées que comme une branche d'activité parmi d'autres. Elles peuvent donc utiliser aussi le personnel et les véhicules nécessaires au service de lignes pour des activités non soumises à la régie (p. ex. courses d'excursion). Aussi est-il souvent difficile, en ce qui les concerne, de séparer le service public du service, accessoire ou principal, d'économie privée.

*d. Appréciation des raisons qui militent pour ou contre une indemnisation des services concessionnaires de transports routiers pour leurs prestations en faveur de l'économie générale*

En raison des différences existant entre les chemins de fer et les services concessionnaires de transports routiers, ceux-ci n'ont bénéficié jusqu'ici d'aucune indemnisation. Ces différences sont cependant de nature structurelle et sont sans rapport direct avec les prestations en faveur de l'économie générale.

Or, dans l'intérêt de l'harmonisation nécessaire des bases légales valables pour les différents modes de transport et conformément à la motion du Conseil national, il est indiqué d'étendre l'indemnisation aux entreprises concessionnaires de transports routiers, qui assurent un service comparable à celui des chemins de fer du trafic général.

## **2. Régime prévu pour l'indemnisation des services concessionnaires de transports routiers**

### *a. Champ d'application*

Doivent bénéficier de l'indemnisation les lignes ou sections de lignes intérieures des entreprises concessionnaires de transports routiers qui assurent un service comparable à celui des chemins de fer du trafic général et qui ne servent pas essentiellement au trafic local ou touristique. Ces conditions sont actuellement remplies par 219 lignes qui sont exploitées par 141 entreprises. Cette extension de l'indemnisation nous oblige à compléter l'article 95, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur les chemins de fer (application à d'autres entreprises) de manière que le chapitre VI (indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale) de cette loi soit déclaré applicable aux entreprises visées.

### *b. Fixation du montant de l'indemnité*

Avant d'entrer en matière sur le système d'indemnisation des services concessionnaires de transports routiers, il importe de fixer le montant à verser, un calcul direct n'étant pas possible. A ce propos, il convient de veiller à ce que ces services soient indemnisés dans la même mesure que les chemins de fer privés. Les essieux-kilomètres accomplis dans le trafic-voyageurs représentent à cet effet une grandeur adéquate qui fournit la meilleure base de comparaison possible entre les prestations des chemins de fer privés et celles des services concessionnaires de transports routiers.

En 1970, les chemins de fer privés ont accompli 344 millions d'essieux-kilomètres et les services routiers 38 millions. Si l'on transpose le rapport de ces deux chiffres sur le montant de l'indemnité, on obtient, pour une somme portée à 27,4 millions de francs par le nouveau régime d'indemnisation des chemins de fer du trafic général, un montant de 3,0 millions pour les services routiers concessionnaires dudit trafic général.

La définition de l'indemnisation des services de transports routiers devrait également correspondre à celle des chemins de fer du trafic général.

Pour ces derniers, le montant de l'indemnité se fonde sur les transports de travailleurs et d'écoliers, sur le marché du trafic et sur les investissements dans les infrastructures. En principe, il faut procéder de la même manière pour les services concessionnaires de transports routiers. Mais comme ces entreprises utilisent la voie publique, elles n'opèrent pas d'investissements dans les infrastructures. L'indemnisation de 3,0 millions de francs se réduit, dès lors, d'un

tiers ou de 1,0 million; elle n'est donc plus que de 2,0 millions de francs, soit 1,0 million pour les prestations du transport des travailleurs et des écoliers et 1,0 million pour le marché des transports.

*c. Application par analogie de la notion d'indemnisation des chemins de fer privés*

Comme nous venons de le dire, les chemins de fer du trafic général sont indemnisés sur la base du nombre de voyageurs-kilomètres accomplis pour le transport des travailleurs et des écoliers. Pour les services concessionnaires de transports routiers, les données correspondantes font défaut. Il n'est donc pas possible, en ce qui concerne cet élément de calcul, de procéder comme pour les chemins de fer.

Néanmoins, la notion de l'indemnisation des services routiers se fonde également sur le nombre d'abonnements pour courses quotidiennes des travailleurs et écoliers. Le million de francs prévu comme moitié de l'indemnité totale sera donc transposé sur le nombre de courses de ces abonnés, compte étant également tenu des longueurs exploitées des différentes lignes.

Enfin, les données nécessaires (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres) faisant défaut pour évaluer l'importance du marché des transports des différents services routiers, ce facteur de détermination ne peut non plus être calculé selon le système adopté pour les chemins de fer. Mais l'indemnisation ne peut se fonder non plus sur les charges d'exploitation, si l'on veut éviter la vérification coûteuse des comptes des différentes entreprises. L'importance du marché du trafic des services concessionnaires de transports routiers peut s'exprimer par la formule

$$\text{Marché des transports} = \frac{\text{Nombre de voyageurs transportés}}{\text{Nombre de véhicules-kilomètres parcourus}}$$

De cette formule découle le degré d'utilisation. Plus il est faible et moins le marché des transports est favorable. Dans le cas particulier, l'indemnité est inversement proportionnelle au degré d'utilisation.

L'indemnisation des services concessionnaires de transports routiers entraîne pour la Confédération un surcroît de charges de 2,0 millions de francs. Mais, parallèlement, les déficits d'exploitation se réduisent et du même coup la part de l'Etat fédéral à l'aide pour le maintien de l'exploitation (art. 58 LCF) diminue de quelque 300 000 francs. Le surcroît de charges réel pour la Confédération serait donc de 1,7 million de francs environ.

Le rapport entre les montants d'indemnisation des services routiers et des chemins de fer privés serait adapté périodiquement, compte étant ainsi tenu du développement du trafic.

#### IV. Conséquences financières du nouveau régime et de l'extension du champ d'application des dispositions sur l'indemnisation

**Dépenses annuelles de la Confédération pour le nouveau régime d'indemnisation des différents moyens de transport, sur la base des données du trafic de 1970 (en millions de francs)**

Tableau 3

Moyens de transport	Indemnité par année		Surcroît réel de charges pour la Confédération <sup>1)</sup> par année
	jusqu'ici	à l'avenir	
1	2	3	4
57 Chemins de fer à voie normale et à voie étroite .....	12,20	27,40	10,20
141 Services concessionnaires de transports routiers .....	—	2,00	1,70
4 Chemins de fer à crémaillère	0,14	0,34	} 0,50
3 Entreprises de tramways ....	0,05	0,11	
11 Funiculaires .....	0,17	0,40	
5 Services de navigation .....	0,14	0,34	
Total	12,70	30,59	12,40

<sup>1)</sup> Compte tenu de la diminution des contributions fédérales à l'aide pour le maintien de l'exploitation

A l'augmentation d'environ 18 millions de francs pour l'indemnisation correspond un surcroît réel des charges de la Confédération de 12,5 millions. Le nouveau régime a en outre pour effet de réduire les contributions des cantons à la couverture des déficits.

### C. Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter le projet de loi joint au présent message. Par la même occasion, nous vous proposons de classer le postulat n° 8526 présenté le 5 décembre 1962 par M. W. Rohner, député au Conseil des Etats, le postulat n° 10468 présenté le 18 décembre 1969 par M. W. Hagmann, conseiller national, le postulat n° 10673 présenté le 23 septembre 1970 par M. J. Diethelm, conseiller national, ainsi que la motion n° 10751, en relation avec 10652, présentée le 14 décembre 1970 par la commission du Conseil national chargée de se prononcer au sujet de la modification de la loi sur les chemins de fer.

Le nouveau régime d'indemnisation devrait prendre effet rétroactivement le 1<sup>er</sup> janvier 1972.

Quant à la base constitutionnelle, nous pouvons nous borner à constater que nos propositions sont conformes à la loi sur les chemins de fer.

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

Berne, le 17 mai 1972

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Celio**

Le chancelier de la Confédération,

**Huber**

20577

(Projet)

## Loi fédérale sur les chemins de fer

### Modification du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu le message du Conseil fédéral du 17 mai 1972 <sup>1)</sup>,

*arrête:*

#### I

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

#### *Art. 5*

##### 1. Octroi et renouvellement

<sup>1</sup> Une concession fédérale est nécessaire pour construire et pour exploiter un chemin de fer. La concession peut être accordée lorsque les intérêts publics de la Confédération, en particulier ceux de la défense nationale, de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du paysage, ne s'y opposent pas ou que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport. S'il s'agit de chemins de fer sur route, l'autorisation requise par le droit cantonal pour l'utilisation de la voie publique doit avoir été accordée ou promise. Les cantons seront consultés avant l'octroi ou le renouvellement de concessions.

<sup>2</sup> Sous réserve du 3<sup>e</sup> alinéa, les concessions sont accordées ou renouvelées par l'Assemblée fédérale.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral est habilité à renouveler une concession si les conditions prévues au 1<sup>er</sup> alinéa sont remplies, si le réseau ne doit pas être étendu et si les cantons approuvent le renouvellement. Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, c'est l'Assemblée fédérale qui décide.

<sup>1)</sup> FF 1972 I 1605

<sup>2)</sup> RO 1958 341, 1968 96, 1972 526

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut prolonger les délais fixés dans la concession et modifier ou compléter, en vue de les adapter à un changement de circonstances, les dispositions de la concession qui concernent le siège de l'entreprise, la construction et l'exploitation, l'étendue de l'obligation de transporter, les taxes et les classes de voitures. Il peut autoriser les chemins de fer secondaires qui servent exclusivement ou principalement à transporter les personnes en trafic local à étendre leur réseau, à modifier le tracé des lignes et à supprimer ou restreindre l'exploitation de certaines lignes.

#### Art. 51

<sup>1</sup> La Confédération verse chaque année une indemnité aux entreprises concessionnaires du trafic général pour les dédommager de leurs prestations en faveur de l'économie générale; cette indemnité se fonde sur le transport des travailleurs et des écoliers, sur l'importance du marché des transports et sur les investissements dans les voies de communication.

2. Indemnisation

<sup>2</sup> L'indemnisation sur la base des *transports de travailleurs et d'écoliers* se calcule d'après les prestations du trafic par abonnements pour courses quotidiennes. Pour 1000 abonnés-kilomètres, les entreprises sont indemnisées au taux de 17 fr. 35. En cas de relèvement général des tarifs de voyageurs ou de changements de la structure tarifaire, le Conseil fédéral procède aux ajustements nécessaires.

<sup>3</sup> Le *marché des transports* d'une entreprise s'exprime par le nombre des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres divisé par la longueur exploitée. Pour apprécier la qualité de ce marché, on rapporte le résultat au chiffre correspondant des Chemins de fer fédéraux suisses. L'indemnité versée aux entreprises ferroviaires d'après la qualité du marché des transports s'élève à 1,9 pour cent au moins et à 4,0 pour cent au plus de leurs charges d'exploitation.

<sup>4</sup> Les *investissements pour la voie de communication* comprennent les fonds engagés pour les dépenses d'ordre général, l'acquisition de terrain et de droits, l'infrastructure, la superstructure, les installations pour la traction électrique, les moyens de transmission et installations de sécurité. Pour chaque entreprise ferroviaire, l'indemnité est de 1,1 pour cent du montant total figurant au compte de construction pour ces investissements.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral applique par analogie les dispositions des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas aux entreprises concessionnaires de chemins de fer à crémaillère, de tramways et de funiculaires servant au trafic général.

<sup>6</sup> Les indemnités pour les prestations des Chemins de fer fédéraux suisses en faveur de l'économie générale sont fixées par un arrêté fédéral de portée générale non soumis au référendum.

*Art. 54*

Il n'est pas tenu compte, pour déterminer la valeur commerciale d'une entreprise ferroviaire (art. 77), des montants des indemnités pour les prestations en faveur de l'économie générale calculées selon l'article 51.

*Art. 95, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Les articles 56, 58, 60 et 61, ainsi que les chapitres VI et XI de la présente loi s'appliquent par analogie aux services de transports routiers qui remplacent des chemins de fer du trafic général et aux lignes d'automobiles et de trolleybus concédées dudit trafic général.

II

La présente loi est soumise au référendum facultatif. Elle prend effet le 1<sup>er</sup> janvier 1972.

III

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

**Manière dont se décompose, pour les différentes entreprises, l'indemnité pour les prestations en faveur de l'économie générale  
d'après le nouveau régime prévu, sur la base des données relatives à l'année 1970 (en francs)**

Chemins de fer	Transports des travailleurs et des écoliers	Marché des transports	Investissements dans les voies de communication	Total 2+3+4	Juqu'ici	Différence 5-6
1	2	3	4	5	6	7
<i>Suisse occidentale</i>						
Nyon-St-Cergue-Morez .....	14 053	45 983	44 819	104 855	28 391	76 464
Bière-Apples-Morges .....	48 233	53 166	38 105	139 504	57 413	82 091
Lausanne-Echallens-Bercher .....	96 362	92 307	35 725	224 394	68 133	156 261
Orbe-Chavornay .....	2 585	25 594	13 635	41 814	3 283	38 531
Pont-Brassus .....	13 897	45 268	14 441	73 606	11 486	62 120
Yverdon-Ste-Croix .....	41 969	72 586	35 273	149 828	57 763	92 065
Val-de-Travers .....	28 436	80 331	33 928	142 695	80 172	62 523
Chem. de fer des Mont. neuchâteloises	16 465	40 556	29 946	86 967	36 861	50 106
Chemins de fer du Jura .....	85 275	177 549	166 295	429 119	184 241	244 878
Chemins de fer fribourgeois .....	149 886	299 818	212 160	661 864	256 264	405 600
Chemins de fer électr. veveysans .....	23 179	64 829	18 171	106 179	16 831	89 348
Montreux-Oberland bernois .....	55 832	304 272	221 005	581 109	295 685	285 424
Aigle-Leysin .....	5 239	50 961	29 396	85 596	59 697	25 899
Aigle-Sépey-Diablerets .....	10 462	49 279	51 015	110 756	35 746	75 010
Aigle-Ollon-Monthey-Champéry .....	14 556	75 770	38 038	128 364	49 030	79 334
Bex-Villars-Bretaye .....	12 995	94 460	27 983	135 438	69 017	66 421
Martigny-Châtelard .....	24 584	67 916	80 604	173 104	88 779	84 325
Martigny-Orsières .....	47 842	80 079	111 407	239 328	131 153	108 175
<i>Suisse centrale et méridionale</i>						
Bern-Lötschberg-Simplon .....	466 784	1 807 800	2 312 926	4 587 510	3 172 526	1 414 984
Bern-Neuenburg .....	440 533	299 947	206 499	946 979	252 497	694 482
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg .....	384 927	336 684	158 449	880 060	211 639	668 421
Simmentalbahn .....	60 759	176 019	144 083	380 861	155 618	225 243
Brig-Visp-Zermatt .....	63 553	373 506	185 936	622 995	343 553	279 442
Furka-Oberalp .....	32 097	385 793	562 358	980 248	377 672	602 576
Berner-Oberland-Bahnen .....	14 799	257 655	81 613	354 067	212 265	141 802
Sensetalbahn .....	15 546	43 171	36 369	95 086	40 000	55 086
Bern-Worb-Bahnen .....	197 946	160 967	56 654	415 567	90 831	324 736
A reporter	2 368 794	5 562 266	4 946 833	12 877 893	6 386 546	6 491 347

Chemins de fer	Transports des travailleurs et des écoliers	Marché des transports	Investissements dans les voies de communication	Total 2+3+4	Jusqu'ici	Différence 5-6
1	2	3	4	5	6	7
Report	2 368 794	5 562 266	4 946 833	12 877 893	6 386 546	6 491 347
Solothurn-Zollikofen-Bern .....	600 050	269 016	227 512	1 096 578	284 358	812 220
Biel-Täuffelen-Ins .....	59 562	66 869	28 816	155 247	26 256	128 991
Emmental-Burgdorf-Thun .....	393 376	634 857	303 269	1 331 502	466 242	865 260
Vereinigte Huttwil-Bahnen .....	146 104	282 378	188 126	616 608	226 853	389 755
Solothurn-Münster .....	36 539	88 835	120 434	245 808	83 874	161 934
Oensingen-Balsthal .....	20 611	37 049	12 051	69 711	11 088	58 623
Birsigtalbahn .....	231 709	112 233	40 165	384 107	116 920	267 187
Waldenburgerbahn .....	66 120	33 235	21 776	121 131	36 228	84 903
Solothurn-Niederbipp .....	37 198	47 573	31 310	116 081	54 863	61 218
Oberaargau-Jura-Bahnen .....	30 223	82 830	53 589	166 642	58 924	107 718
Wynental- und Suhrentalbahn .....	287 975	205 283	77 193	570 451	186 890	383 561
Bremgarten-Dietikon .....	108 853	117 801	42 099	268 753	152 528	116 225
Wohlen-Meisterschwanden .....	19 952	62 699	31 665	114 316	77 359	36 957
Sursee-Triengen .....	6 837	30 312	6 446	43 595	2 997	40 598
Luzern-Stans-Engelberg .....	25 921	135 474	148 310	309 705	177 855	131 850
Biasca-Acquarossa .....	13 359	16 547	21 605	51 511	20 707	30 804
Ferrovie Autolinee reg. ticinesi .....	22 789	112 484	78 032	213 305	97 423	115 882
Lugano-Ponte Tresa .....	66 346	49 881	30 455	146 682	55 259	91 423
<i>Suisse orientale</i>						
Rhätische Bahn .....	533 096	2 123 993	1 680 761	4 337 850	2 060 933	2 276 917
Bodensee-Toggenburg .....	425 352	410 196	447 145	1 282 693	496 072	786 621
Südostbahn .....	229 228	252 081	193 884	675 193	232 092	443 101
Mittel-Thurgau-Bahn .....	76 773	191 303	136 919	404 995	195 748	209 247
Frauenfeld-Wil .....	48 319	67 390	11 965	127 674	11 599	116 075
Appenzellerbahn .....	57 879	135 169	85 455	278 503	124 832	153 671
St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten .....	77 849	133 110	65 156	276 115	87 646	188 469
St. Gallen-Speicher-Trogen .....	34 960	55 341	24 829	115 130	44 947	70 183
Rorschach-Heiden .....	7 564	33 439	25 551	66 554	37 835	28 719
Sihltalbahn .....	284 921	198 471	80 923	564 315	199 361	364 954
Zürich-Uetliberg .....	21 392	45 426	30 017	96 835	53 096	43 739
Forchbahn .....	110 849	84 218	37 824	232 891	100 358	132 533
Total	6 450 500	11 677 759	9 230 115	27 358 374	12 167 689	15 190 685

## Bases de calcul

### 1. Transports des travailleurs et des écoliers

Total des voyageurs-kilomètres par abonnement pour courses quotidiennes enregistrés par les CFF (en 1000) = 1 921 486 <sup>1)</sup>

33 1/3 millions de francs divisés par 1 921 486 = 17 fr. 35

Chaque entreprise concessionnaire touche 17 fr. 35 pour 1000 voyageurs-kilomètres par abonnements pour courses quotidiennes.

### 2. Marché des transports

Total des charges d'exploitation des CFF = 1 725 435 414 <sup>2)</sup> francs

33 1/3 millions de francs divisés par 1 725 435 414 = 0,019 (= 1,9%)

1,9 pour cent représente le taux d'indemnisation pour le marché des transports des CFF (marché le meilleur).

Les chemins de fer privés bénéficient, dans la mesure où leur marché est moins favorable, d'un pour-cent plus élevé, mais de 4,0 pour cent au plus.

Marché des transports des CFF =

$$\frac{8\,168\,297\,000 \text{ voyageurs-km}^{3)} + 6\,617\,916\,000 \text{ tonnes-km}^{4)}}{2\,985\,757 \text{ mètres de longueur exploitée}} = 4952,2$$

Il s'ensuit que le facteur du marché du ch. de fer privé<sub>n</sub> est:

$$\frac{\text{Marché du ch. de fer privé}_n}{4952,2}$$

<sup>1)</sup> Source: Annuaire statistique des Chemins de fer fédéraux suisses 1970; abonnements de parcours pour courses quotidiennes, p. 72

<sup>2)</sup> Source: Statistique suisse des transports 1970, Tab. 11, col. 19, p. 39 et 41

<sup>3)</sup> Source: Statistique suisse des transports 1970, Tab. 7, col. 14, p. 29

<sup>4)</sup> Source: Statistique suisse des transports 1970, Tab. 8, col. 18, p. 33

## 3. Investissements dans les voies de communication

<i>Frais de construction CFF</i> <sup>5)</sup>	En millions de francs
Dépenses d'ordre général et acquisition de terrain et de droits . . . . .	416
Infrastructure . . . . .	1103
Superstructure . . . . .	784
Installations pour la traction électrique . . . . .	266
Moyens de transmission et installations de sécurité . . . . .	466
<b>Total des investissements des CFF dans les voies de communication</b>	<b>3035</b>

33 1/3 millions de francs divisés par 3035 millions de francs = 0,011 (= 1,1%)

1,1 pour cent représente le taux d'indemnisation d'un chemin de fer concessionnaire pour ses investissements dans la voie de communication.

20577

<sup>5)</sup> Source: Statistique suisse des transports 1970, Tab. 14, col. 1, 2, 3, 5 et 6, p. 54 et 56

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant une modification de la loi sur les chemins de fer (Du 17 mai 1972)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1972
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11320
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1972
Date	
Data	
Seite	1605-1630
Page	
Pagina	
Ref. No	10 100 229

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.