

83.016

**Message
sur le transport public**

du 23 février 1983

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'une loi sur le transport public et vous proposons de l'adopter.

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

23 février 1983

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Aubert

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

La loi projetée unifie, modernise et rassemble les dispositions relatives aux transports effectués par les entreprises de transports publics. Elle est destinée à remplacer la loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux, ainsi que certains arrêtés connexes; toutefois, elle innove en ce sens qu'elle régit tous les modes de transport à l'exception de la voie aérienne et des conduites. Ainsi la surveillance des tarifs ne sera plus soumise à des procédures différentes suivant le mode de transport.

Le projet est compatible avec la conception globale suisse des transports, mais il n'en constitue pas une application partielle anticipée. Il contribue à accroître la liberté commerciale des entreprises en libérant par exemple celles-ci de toute contrainte tarifaire.

Par la même occasion, certaines anomalies juridiques qui subsistent dans ce domaine seront éliminées: l'ordonnance d'exécution ne pourra plus déroger à la loi pour s'adapter à de nouvelles dispositions des conventions internationales; l'arrêté sur la formation des tarifs, dont la loi reprend les principes encore utiles, pourra être abrogé, ce qui fait disparaître une singularité: la soumission d'un arrêté du Conseil fédéral à l'approbation des Chambres.

Afin que la loi soit complète et intelligible, nous y avons inséré les dispositions fondamentales touchant la conclusion et l'exécution des divers contrats de transport. Cette cohérence accrue permettra d'éviter que l'ordonnance d'exécution ne répète ce que la loi contient déjà.

Plusieurs règles nouvelles ont été introduites pour lever des incertitudes; elles concernent notamment l'organisation du service direct, la procédure que doit suivre l'entreprise qui désire modifier la desserte d'une gare, la manière de traiter les cas dans lesquels le voyageur ne présente pas de billet, la responsabilité et la répartition du fardeau de la preuve pour des dommages survenus dans des circonstances particulières.

Pour le surplus, la substance de la réglementation actuelle sera maintenue et l'harmonisation avec le droit international en matière de transport ferroviaire assurée.

Message

1 Partie générale

Par transports publics, on entend les déplacements de personnes ou de choses par des moyens qui circulent régulièrement et qui sont accessibles à tous. Les entreprises de transports publics sont celles qui, pour accomplir de tels transports, sont constituées en vertu d'une loi fédérale (PTT, CFF) ou dotées d'une concession fédérale.

11 Situation initiale

111 Droit de transport

L'apparition échelonnée des moyens de transport explique la diversité des normes qui les régissent. Au fur et à mesure que les différents modes de locomotion ont été affectés au transport public, il a fallu établir une réglementation pour chacun d'eux.

111.1 Chemins de fer et bateaux

Le règlement de transport est antérieur à la loi sur les transports. Il a été établi pour la première fois en 1862 par les grandes compagnies de chemins de fer pour le trafic des marchandises. Sitôt que la Confédération eut reçu la compétence de légiférer en la matière, elle édicta, à la requête des usagers, une loi qui entra en vigueur en 1875. Celle-ci fut adaptée en 1893 à la première Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) de 1890, puis à la Convention analogue sur le transport des voyageurs et des bagages (CIV), entrée en vigueur en 1928. Ensuite vint la loi actuelle, du 11 mars 1948, sur les transports par chemins de fer et par bateaux (LTCF; RS 742.40).

Le règlement de transport (RTr; RS 742.40J), a force dérogatoire dans un cas précis: en vertu de l'article 53 de la loi, le Conseil fédéral peut adapter le RTr, jusqu'à la modification de la loi elle-même, aux conventions internationales en la matière approuvées par l'Assemblée fédérale, si cette adaptation apparaît utile au trafic suisse.

111.2 Trolleybus

Les entreprises de trolleybus sont régies par la loi sur les trolleybus (RS 744.2J). Or l'article 11 de cette loi renvoie à la législation sur les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les conditions de transport et les tarifs.

111.3 Téléphériques

Le transport régulier et professionnel de voyageurs par téléphériques, funi-

luges et ascenseurs est soumis à la régle des postes. Aussi, de telles installations ne peuvent-elles être construites et exploitées que moyennant l'octroi d'une concession par le Département des transports, des communication et de l'énergie (Département; art. 3 de la loi sur le Service des postes, LSP; RS 783.0, et art. 2 de l'O sur l'octroi de concessions aux téléphériques; RS 743.11). Tous les téléphériques déclarent, par une clause tarifaire, qu'ils appliquent le RTr.

111.4 Automobiles

Le transport régulier et professionnel de voyageurs par automobiles est, lui aussi, soumis à la régle des postes. Ce transport ne peut être effectué que par l'entreprise des PTT et celles qui sont titulaires d'une concession (O sur les concessions de transport par automobiles; RS 744.11). C'est la législation sur les postes qui leur impose l'obligation de transporter et qui fixe les conditions de transport. Toutefois, les entreprises qui exploitent aussi des lignes ferroviaires (y compris de tramways et de trolleybus) déclarent de leur chef dans les tarifs qu'elles appliquent le RTr sur l'ensemble du réseau.

112 Formation des tarifs

Les tarifs sont réglementés en corrélation avec l'obligation de transporter; c'est ainsi que l'homologation des tarifs a été instituée pour prévenir les prix prohibitifs que les entreprises seraient éventuellement tentées de pratiquer dans les catégories de trafic où elles occupent une position dominante.

112.1 Chemins de fer, bateaux et trolleybus

L'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs date du 17 octobre 1967 (RS 742.402.1). L'Assemblée fédérale l'a approuvé le 5 mars 1968. Nous devons requérir cette approbation en vertu de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF art. 7, let. a; RS 742.31) et, pour les chemins de fer concessionnaires, conformément à un arrêté du 27 octobre 1949 (art. 1^{er}; RS 742.402). Ce système avait été imaginé en un temps où l'on envisageait d'énoncer, en vue de l'établissement des tarifs, des «principes généraux» propres à déterminer la politique des transports.

112.2 Téléphériques

Par l'ordonnance du 11 octobre 1974 (RS 743.151), le Conseil fédéral a soumis à la simple «surveillance» de l'Office fédéral des transports (Office fédéral) les tarifs des entreprises de téléphériques, à l'exception de celles qui sont assujetties au rapprochement tarifaire (ch. 113) ou qui participent au service direct (ch. 214), entreprises dont les tarifs sont soumis à homologation.

112.3 Automobiles

Les entreprises concessionnaires fixent en principe librement leurs prix (art. 27 de l'O sur les concessions de transport par automobiles). En revanche, l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes (PTT) est tenue de se conformer à des principes régissant la formation des taxes pour le service postal des voyageurs et des colis-marchandises (art. 19 à 36 de l'O (1) sur le Service des postes, OSP; RS 783.01); cette ordonnance fixe elle-même la plupart des taxes.

En 1970, le Conseil fédéral a autorisé les PTT à attribuer à leurs lignes des distances tarifaires plus longues que les distances effectives (ACF du 21 décembre 1970 modifiant l'OSP; RO 1970 1624). De ce fait, les PTT ont reçu la faculté de souder leurs distances à celles des chemins de fer en appliquant le même barème; ils en ont usé d'abord pour les abonnements pour courses quotidiennes.

113 Rapprochement des tarifs

Cette expression désigne les mesures tarifaires destinées à «favoriser le développement économique des régions du pays désavantagées du fait de leur situation géographique ou pour d'autres raisons» (art. 1^{er} de l'AF sur le rapprochement tarifaire et de l'ACF sur le rapprochement des tarifs des lignes d'automobiles; RS 742.402.2 et 744.16).

Le système de rapprochement tarifaire n'échappe pas à toute critique, mais quatre tentatives d'éliminer les anomalies ont échoué. Dans sa thèse 15, la Commission pour une conception globale suisse des transports (CGST) s'exprime comme il suit:

La Confédération prend à sa charge le rapprochement tarifaire, considéré comme une prestation en faveur de l'économie générale destinée à maintenir l'habitat le plus décentralisé possible. La méthode et les critères qui en détermineront le niveau feront l'objet d'un nouvel examen qui tiendra compte des objectifs visés.

12 Appréciation de la situation initiale

121 Généralités

Il n'est pas judicieux que le droit applicable au transport public soit dispersé. On ne comprend guère pourquoi des relations juridiques de même nature diffèrent d'un texte législatif à l'autre. Par ailleurs la LTCF présente elle-même des lacunes. Souvent elle se perd dans les détails (comme à l'art. 46), parfois elle passe au contraire sous silence les questions fondamentales de la conclusion et de l'exécution des divers contrats de transport. Enfin, la répétition littérale de nombreuses dispositions de la loi dans le règlement n'est pas satisfaisante.

Il convient également de soumettre à un examen critique l'influence exercée actuellement par l'Etat sur le transport public. L'exemple du chemin de fer est typique. A l'origine, ce mode de transport avait sur les autres une telle supériorité technique et économique qu'il jouissait d'un monopole de fait. Le client devait être protégé contre les privilèges qui en résultaient. A cet effet, des charges étatiques ont été imposées au chemin de fer. Elles étaient supportables tant que durait le monopole; les frais qu'elles entraînaient pouvaient être compensés par des prix surélevés dans d'autres secteurs des transports.

C'est ainsi que l'Etat s'est servi du chemin de fer comme d'un instrument de sa politique économique et sociale. Les entreprises se sont vu fixer quatre obligations essentielles: exploiter, transporter, établir des tarifs et des horaires. Par le biais de l'homologation des tarifs, la formation des prix a été influencée.

L'obligation de transporter contraint les entreprises de transports publics à écouler le trafic moyen et même le trafic de pointe dans la mesure où il est régulier. Elles doivent effectuer non seulement des transports rentables, mais aussi des transports à prix réduits pour des raisons qui relèvent de l'économie nationale.

A l'instar de l'obligation d'observer des horaires, l'obligation tarifaire est fondée sur des impératifs d'exploitation, tant techniques qu'économiques. Certes, une entreprise de transport gérée selon les principes de l'économie privée ne saurait se maintenir sur le marché sans proposer une offre fiable et constante, assortie de tarifs; mais les besoins de l'économie générale deviennent des charges à partir du moment où, pour les satisfaire, les prix sont abaissés au-delà de ce qui est tolérable commercialement. Il en est de même lors de l'établissement des horaires, si les considérations de politique régionale l'emportent sur celles de l'économie d'entreprise.

L'apparition de l'automobile et de l'avion a modifié la situation. Les mesures destinées à protéger les usagers du rail ont perdu de leur importance. Il est devenu si simple au client de se tourner vers un autre mode de transport tout aussi attractif, que le chemin de fer se trouve soumis à de fortes pressions. Il n'y a plus de danger que les prix soient surélevés; les possibilités de péréquation interne se raréfient.

Etant donné cette évolution, les objectifs d'économie générale que l'on vise en imposant des charges au chemin de fer doivent être réexaminés. Il ne faut cependant pas considérer comme une charge n'importe quelle obligation en portant en compte son coût intégral. Nous avons relevé qu'une entreprise ne saurait se passer de tarif ni d'horaire. Tout accroissement du trafic – dans les limites de la capacité de transport – constitue un avantage économique dans la mesure où il contribue à couvrir les frais fixes. L'obligation de transporter ne devient une charge que dès l'instant où les transports effectués en vertu de cette obligation cessent de produire des recettes qui couvrent les coûts. L'autonomie des entreprises et les objectifs de l'Etat

coïncident souvent; mais chaque fois qu'une politique des transports en faveur de l'économie générale va à l'encontre des intérêts de l'entreprise, celle-ci doit être indemnisée pour le préjudice qu'elle subit.

13 Assouplissement des contraintes tarifaires

Avec l'évolution du marché des transports, les charges imposées aux entreprises de transports publics se sont allégées progressivement. Dès 1928, les chemins de fer ont été autorisés à conclure des accords particuliers pour améliorer leur situation de concurrence. Ces accords ne sont soumis ni à homologation ni à publication. Actuellement, nonante pour cent du trafic par wagons complets s'effectuent sous ce régime.

Un nouvel assouplissement a été apporté en politique tarifaire par l'arrêté fédéral du 5 mars 1968 sur la formation des tarifs (RO 1968 427), qui a abrogé les prix maximaux imposés dans les concessions.

Depuis le 1^{er} février 1978, les CFF sont autorisés à appliquer des distances tarifaires différentes des distances effectives (RO 1977 1971), à l'instar des entreprises de transport concessionnaires, à l'exception de celles qui sont soumises au rapprochement tarifaire. La même année, l'obligation de transporter a été supprimée pour les envois de détail. Les chemins de fer sont désormais mieux à même d'assurer ce trafic dans la mesure qu'ils estiment appropriée.

14 Mandat des CFF

Par arrêté du 19 mars 1982, vous avez conféré un mandat aux CFF, en y réglant l'indemnisation de leurs prestations de service public (RO 1982 310). Seul le transport régional des voyageurs y est encore considéré comme une prestation de service public. Dans les autres catégories de trafic, les CFF devront couvrir leurs coûts à des échéances diversement échelonnées. Il convient à cet effet de leur octroyer, dans la plus large mesure, la liberté commerciale et les moyens d'assumer leurs responsabilités.

Certes, la portée de cet arrêté est doublement limitée: à une entreprise, les CFF, et dans le temps, au 31 décembre 1986. Toutefois, d'une part, vous nous avez chargés par une motion de présenter des propositions tendant à indemniser selon les mêmes principes les prestations de service public des entreprises concessionnaires. D'autre part, un futur mandat des CFF s'inspirera du résultat de l'examen de notre projet concernant une politique globale des transports.

En conséquence, cette nouvelle étape dans l'assainissement de la situation des transports publics mérite déjà d'être prise en considération. Cependant, au vu du résultat des consultations, seule une adaptation graduelle paraît praticable. Le projet de loi, pas plus que l'arrêté sur le mandat, n'abolit l'obligation de transporter.

15 Objectif du projet

151 Poursuite des libéralisations

La nouvelle loi sur le transport public tend à accorder aux entreprises la plus grande liberté possible, objectif qui s'harmonise avec le mandat des CFF et va dans le sens de l'évolution actuelle. Les entreprises devront assumer elles-mêmes la responsabilité de leurs prestations et de leurs prix. Elles restent néanmoins tenues d'offrir à tous leurs prestations aux mêmes conditions, mais cette obligation n'est pas absolue: les restrictions prévues au chapitre premier, section 2, du projet de loi en réduisent la portée (ch. 212.2).

L'obligation d'établir des tarifs est limitée dans la même mesure. De surcroît, ils seront soumis à une simple surveillance, c'est-à-dire que l'autorité ne les homologuera plus, mais gardera la faculté d'intervenir d'office ou sur dénonciation, comme c'est déjà le cas pour les tarifs des téléphériques.

152 Autres objectifs du projet

Par la même occasion, notre projet vise à simplifier et à concentrer les textes légaux:

- en soumettant aux mêmes règles de droit de transport tous les transports publics quel que soit leur mode;
- en éliminant la force dérogatoire à l'ordonnance d'exécution, mentionnée sous chiffre 111.1, 2^e paragraphe;
- en incorporant à la loi, en substance, certaines dispositions encore utiles de l'arrêté sur la formation des tarifs, afin de pouvoir abroger cet arrêté et supprimer l'anomalie de technique législative que constitue l'approbation d'un arrêté du Conseil fédéral par les Chambres fédérales (voir ch. 112.1);
- en précisant, pour la première fois au degré de la loi, les tâches incombant aux entreprises aux fins d'assurer le bon fonctionnement d'un service direct;
- en régissant, dans leurs principes et au degré de la loi, les divers rapports de droit liant l'entreprise et ses usagers.

16 Résultat des consultations

L'avant-projet a fait l'objet d'une consultation auprès des cantons, des partis politiques et des milieux intéressés au trafic; dans l'ensemble, il a bénéficié d'un accueil favorable.

161 Amendements apportés

161.1 Téléphériques

L'Association suisse des entreprises de transports à câbles (ASC) a demandé, en avril 1982, que les téléphériques «touristiques» ne soient pas

assujettis à la loi; l'ASC entend par touristiques les entreprises qui ne participent pas au service direct ou qui ne sont pas soumises au rapprochement tarifaire, c'est-à-dire celles qui bénéficient déjà du régime de la surveillance *stricto sensu* de leurs tarifs (ch. 112.2). Ces entreprises, de l'avis de la requérante, n'assurent qu'un trafic facultatif (Kann-Verkehr), ne desservant pas des localités habitées toute l'année et ne se distinguent guère des téléskis et des petits téléphériques jouissant d'une autorisation cantonale. Elles ne fourniraient donc pas des prestations de transport public, ce que confirmerait leur privation de soutiens financiers prévus aux articles 56 et suivants de la LCF. Dès lors, les obligations de transporter et de respecter horaires et tarifs, imposées par la LTP, seraient exagérément lourdes pour elles et incompatibles avec la solution de leurs problèmes particuliers, tels que l'interruption de l'exploitation pour des raisons de sécurité sur les pistes, le refus de la remontée aux skieurs dangereux pour autrui, l'exclusion des skibobs et des ailes delta. L'ASC considère suffisantes les dispositions des concessions et les prescriptions tarifaires qu'elle édicte pour ses membres. Tout téléphérique pourrait continuer à déclarer, dans son tarif, qu'il applique l'ordonnance d'exécution; pareille adhésion spontanée serait préférable psychologiquement. Enfin, vu la précarité des finances de la Confédération, il serait irrationnel que celle-ci augmentât ses tâches en intervenant dans le secteur touristique des téléphériques.

Nous avons accédé à cette requête dans toute la mesure compatible avec le but principal de la nouvelle loi, qui reste l'unification du droit des transports publics quel que soit le mode de locomotion. A cet effet, nous avons expressément libéré les téléphériques de l'obligation de transporter (art. 3, 2^e al.). Cette solution offre certes plus de liberté aux entreprises quant au choix des prestations qu'elles entendent offrir. En revanche, elles resteront liées en vertu de l'article 7 du CO; elles seront donc tenues de conclure un contrat de transport pour les prestations qu'elles offrent de leur propre gré. Vu la concurrence, les entreprises doivent s'ingénier à présenter des prestations attractives, si bien que le client n'a guère à craindre une exploitation intermittente, que seuls les intérêts économiques du moment justifieraient.

Il en est notamment ainsi, à plus forte raison, pour les habitants des régions bénéficiant du rapprochement tarifaire. En effet, l'arrêté fédéral qui institue celui-ci garde sa valeur de loi spéciale; il impose, moyennant indemnité, des réductions tarifaires à des entreprises déterminées, dont quelques téléphériques; cette indemnisation encourage les entreprises à desservir leurs régions d'une manière appropriée.

La dispense de l'obligation de transporter permet aux entreprises de téléphériques de bénéficier de l'autonomie désirable pour pallier les problèmes spécifiques de ce genre de transport. Cette solution offre en outre l'avantage que l'exception profite à toutes les entreprises de cette catégorie.

Les dispositions de droit de transport contenues dans la LSP – applicables notamment aux lignes d'automobiles – seront, selon le projet, transférées dans la LTP. Il n'en résultera aucune aggravation de la situation juridique des téléphériques ni à l'égard de l'autorité de surveillance ni vis-à-vis de la clientèle. Quant à la surveillance des tarifs, rien ne changera pour les télé-

phériques, puisque c'est le régime qui leur est applicable qui se généralisera (ch. 213.4).

161.2 Prise en considération des intérêts supérieurs

Ce titre était celui d'un article de l'avant-projet, qui avait la teneur suivante:

¹ La Confédération, les cantons et les communes peuvent imposer aux entreprises, moyennant indemnité, de fournir des prestations d'intérêt général sous forme de réductions de prix, pour autant que l'objectif visé ne puisse être atteint à moindres frais par un autre moyen.

² Ces prestations d'intérêt général visent des objectifs culturels, sociaux, écologiques, énergétiques, économiques ou relevant de la politique de sécurité.

Cette disposition aurait constitué le fondement légal de mesures telles que le rapprochement tarifaire. Elle aurait permis de fixer dans une ordonnance les modalités du rapprochement tarifaire. Or, telle était précisément la crainte de la majorité des autorités et des milieux consultés. Nous avons alors réservé expressément les dispositions sur le rapprochement tarifaire. Elles resteront en vigueur jusqu'à ce qu'une meilleure solution soit trouvée dans le cadre de la CGST.

161.3 Conclusion et exécution des contrats de transport

Dans l'avant-projet on avait renoncé à régler la conclusion et l'exécution des contrats de transport. Pour l'essentiel, seules les dispositions sur la responsabilité étaient reprises. Toutes les autres dispositions régissant les relations juridiques entre les usagers et l'entreprise n'auraient été édictées qu'au degré de l'ordonnance. En vertu du principe de la légalité, les normes primordiales sur la conclusion et l'exécution de chaque genre de contrat de transport doivent être contenues dans la loi. Le règlement se bornera aux prescriptions secondaires. Mais le projet prévoit quand même des délégations législatives au Conseil fédéral (p. ex. à l'art. 41, 1^{er} al.), si le besoin s'en fait sentir et dans des cas bien délimités.

161.4 Conférence commerciale

Cette Conférence fait l'objet des articles 27 à 29 de l'arrêté sur la formation des tarifs. Notre avant-projet ne reprenait pas cette institution, qui pourrait faire double emploi avec la Commission consultative permanente dont la création est recommandée par la CGST (thèse 39).

Une forte majorité des autorités et organismes consultés s'est cependant prononcée en faveur de cette conférence spécialisée, que nous avons dès lors maintenue (art. 49). Il ne lui incombera cependant plus de donner son avis au Département, puisque l'homologation des tarifs est abandonnée. Elle servira d'instrument d'analyse du marché à l'intention des entreprises.

162 Demande d'amendement rejetée: envois de détail

La moitié des cantons et des milieux consultés auraient souhaité le rétablissement de l'obligation de transporter les envois de détail. Cela équivaldrait à rapporter la modification de la LTCF, adoptée en votation populaire à titre de mesure d'économie. L'obligation susdite a en effet été levée par un article 7a, introduit par la loi du 5 mai 1977 instituant des mesures propres à équilibrer les finances fédérales (RS 611.04).

Par esprit de conciliation cependant, nous avons tenu compte du vœu que d'autres dispositions de la loi fussent également applicables aux envois de détail. L'avant-projet ne soumettait ceux-ci qu'aux dispositions relatives aux marchandises dangereuses. Pour le surplus, le code des obligations aurait été applicable aux envois de détail. Toutefois cette solution serait allée à l'encontre du but fixé, la création d'un régime juridique uniforme pour tous les transports de marchandises (voir ch. 152 ci-dessus).

2 Partie spéciale

21 Généralités

211 Champ d'application (art. 1^{er})

L'article premier circonscrit le champ d'application de la loi quant aux genres de trafic, aux modes de transport, à la nature des entreprises et au territoire.

211.1 Genres de trafic

La législation distingue actuellement les catégories de trafic suivantes: voyageurs, bagages, marchandises, cadavres, animaux et messageries. Dorénavant les trois dernières ressortiront au trafic des marchandises, il n'y a pas lieu d'en traiter séparément.

En revanche, il convient de faire une distinction entre les wagons complets et les envois de détail. Les premiers sont des envois de marchandises en vue desquels l'expéditeur demande un wagon pour son usage exclusif; ils sont soumis intégralement à la loi. Les autres envois de marchandises constituent les envois de détail, pour lesquels l'obligation de transporter a été levée en 1978 (ch. 13). Nous vous proposons aujourd'hui de faire un second pas en supprimant pour ces envois d'autres contraintes imposées dans la loi, notamment celles qui découlent des dispositions sur la desserte des gares et sur la surveillance des tarifs. En revanche, les règles sur le transport des marchandises dangereuses (RSD, annexe I au RTr) doivent continuer à régir ces envois, car la sécurité l'emporte sur toute autre considération. De même, les dispositions sur le service direct et sur la responsabilité sont impératives. Les autres sont de droit dispositif; des prescriptions tarifaires qui y dérogeraient auraient le caractère de conditions générales du contrat. Mais des dérogations de cas en cas sont également admissibles.

211.2 Modes de transport

Deux modes de transport sont exceptés: d'une part, la voie aérienne, régis par le droit aérien suisse (loi sur la navigation aérienne, LNA; RS 748.0 et diverses prescriptions d'exécution) et par les dispositions de droit international en vigueur pour la Suisse; d'autre part, les conduites, dont l'utilisation par des tiers fait l'objet d'un contrat dans chaque cas (art. 13 de la loi sur les installations de transport par conduites; RS 746.1).

Tous les autres modes sont désignés par une formule générale entraînant l'application automatique de la loi à de nouveaux modes de transport public. Cette solution permet en outre d'éviter le risque d'une énumération qui paraîtrait limitative: chemin de fer, téléphérique, funiluge, ascenseur, bateau, automobile, trolleybus, gyrobus et diligence.

Le fait que le rail et la route seront régis par le même droit présente l'avantage de prévenir les difficultés auxquelles donnent lieu l'organisation de la desserte d'une agglomération par tous les modes de transport possibles et le remplacement d'une ligne ferroviaire par un service routier.

211.3 Nature des entreprises

Sont soumis à la loi les transports effectués par les entreprises de transports publics. Ces entreprises sont, d'une part, celles de la Confédération (les CFF et le Service des voyageurs des PTT) et, d'autre part, celles qui sont titulaires d'une concession, quelle que soit l'autorité fédérale concédante. Néanmoins, ne sont pas réputés transports publics au sens de la loi les transports qu'effectuent les entreprises d'automobiles titulaires d'une concession II, (voir O sur les concessions de transport par automobiles, art. 11, 2^e al., et 53 s.). Il en va de même des entreprises bénéficiant d'une autorisation cantonale. En outre, les entreprises d'automobiles qui effectuent des transports de voyageurs exclusivement en trafic international ne font pas l'objet d'une réglementation dans le projet de loi.

211.4 Territoire

En principe, la loi s'applique en territoire suisse, sous réserve des exceptions prévues dans les conventions et les tarifs internationaux.

212 Exécution du transport

212.1 Obligation de transporter (art. 3)

L'article 3 pose d'emblée le principe selon lequel les entreprises doivent effectuer «tout transport». Il énonce ensuite les conditions dans lesquelles elles sont tenues de s'acquitter de ce mandat. Les entreprises doivent en permanence pouvoir offrir leurs prestations aux conditions fixées dans la LTP, l'ordonnance et les tarifs. Elles doivent conclure un contrat de trans-

port avec le voyageur qui se présente au départ ou avec l'expéditeur qui remet un bagage ou une marchandise par wagon complet. Cette obligation ressortit au droit public.

212.2 Exceptions

212.21 Restrictions prévues dans d'autres lois ou dans les concessions

La législation propre à certains modes de transport prévoit des limitations pour des catégories de trafic déterminées ou renvoie aux tarifs, par exemple pour le poids et la dimension des bagages. Quelques concessions restreignent, selon les saisons, l'obligation de transporter; c'est ainsi que les compagnies de navigation peuvent s'abstenir d'exploiter en hiver les lignes ne présentant un attrait touristique qu'à la belle saison. Toutefois, si une entreprise offre un service de transport réglementé par la LTP, elle doit assurer ce service en se conformant à ladite loi, qu'elle soit tenue ou non de l'assurer en vertu de sa concession ou d'une autre loi.

Autre exemple: la concession d'une crémaillère date d'avant l'avènement du ski et n'impose qu'une exploitation estivale; l'entreprise titulaire, naturellement, ne s'arrête pas à ce minimum puisque la neige lui procure la majeure partie de ses recettes; elle est cependant tenue de respecter les tarifs et horaires qu'elle établit, pendant la période d'exploitation hivernale également.

212.22 Restrictions générales

Au 1^{er} alinéa de l'article 3, nous avons repris les trois restrictions classiques.

En vertu de la *lettre a*, un usager qui ne se conforme pas aux prescriptions légales ou tarifaires peut se voir refuser le transport.

La restriction énoncée sous *lettre b* a été étendue dans le sens suivant: le transport peut être refusé quand il ne peut pas être effectué avec le «personnel et les moyens de transport qui permettent d'assurer le trafic normal». En effet, le texte actuel (art. 7, let. d) de la LTCF à une interprétation trop étroite: l'expression «moyens de transports usuels» n'évoquerait que le matériel roulant et les installations. Or, il n'y a aucune raison de ne pas tenir compte de l'effectif du personnel, pourvu qu'il soit adapté aux besoins du trafic. La terminologie adoptée est celle des Règles uniformes CIV et CIM. La notion de trafic normal ne se ramène pas à une simple moyenne: par exemple, tant de voyageurs par mois. Sont normales les fluctuations cycliques de la demande de transports publics au cours d'une journée ou d'une année, fluctuations qui sont caractérisées par des pointes alternant avec des accalmies spendieuses.

La *lettre c*, où la troisième restriction est définie, reprend une formule du droit international qui en substance fait de la force majeure un moyen libératoire de responsabilité.

212.23 Exception pour les téléphériques

Pour les motifs invoqués sous chiffre 161.1, les entreprises de téléphériques sont libérées de l'obligation de transporter (*art. 3, 3^e al.*).

212.24 Restrictions relatives aux personnes et aux objets

Au 3^e alinéa de l'article 3, le soin nous est laissé de dresser la liste des personnes exclues du transport et celle des objets admis au transport comme colis à main, bagages ou marchandises. Sans doute maintiendra-t-on des subdélégations pour la modification des règlements concernant le transport des marchandises dangereuses. Donnant suite à la requête des représentants des consommateurs, nous avons précisé les motifs d'exclusion, à savoir l'hygiène et la sécurité.

212.3 Restrictions particulières (art. 4 et 5)

Nous renonçons à la faculté de déterminer d'autres conditions d'exploitation limitant l'obligation de transporter, dont nous n'avons d'ailleurs jamais fait usage (art. 7, 2^e al., LTCF). La loi prévoit elle-même toutes les dérogations au principe qu'elle pose: à l'article 4 pour le trafic des voyageurs, à l'article 5 pour celui des marchandises. Cette dernière disposition reprend l'essentiel de l'article 8 de la LTCF. Les restrictions prévues à chaque alinéa diffèrent par leur but, leur portée et par l'autorité compétente pour les imposer ou les autoriser.

Le 1^{er} alinéa a pour objet le respect du repos dominical. Les cantons sont toujours consultés pour l'établissement et la modification de la liste de leurs jours fériés. La loi renonce à fixer un nombre maximal de fêtes cantonales.

Le 2^e alinéa délègue au Département la compétence de lever l'obligation de transporter (y compris l'acceptation en vue du transport et la livraison) certains autres jours: il s'agit des samedis et des ponts (vendredis ou lundis séparant deux jours chômés).

Le 3^e alinéa, qui se rapporte aux deux précédents, permet d'excepter les transports urgents. On songe en premier lieu aux animaux, aux denrées périssables et aux médicaments; mais même l'acheminement de matériel roulant vide pourrait être urgent.

212.4 Horaire (art. 6)

L'horaire est, à l'instar du prix, un élément de l'offre d'une entreprise. L'obligation d'établir, de publier et d'observer l'horaire est un corollaire de celle de transporter, comme les obligations correspondantes en matière de tarif. C'est pourquoi une disposition sur l'horaire a sa place ici; elle constituera un fondement unique et précis pour l'ordonnance du 2 septembre 1970 sur les horaires (RS 742.151.4).

212.5 Desserte des gares (art. 7)

L'article 7 est une disposition nouvelle.

L'obligation de transporter implique celle de desservir les gares (stations, haltes). Dans ce domaine également, il convient de reconnaître aux entreprises la plus large autonomie. Aussi le 1^{er} alinéa prévoit-il qu'elles désignent leurs gares et en déterminent la desserte ainsi que la manière dont le service est assuré par du personnel. Les entreprises doivent en temps utile informer les cantons des changements qu'elles envisagent dans ce domaine, afin de leur permettre de tenir compte, dans leurs plans directeurs, des répercussions éventuelles sur l'infrastructure communale et régionale (art. 6 à 12 de la loi sur l'aménagement du territoire). Bien entendu, cette information ne constitue pas une demande d'assentiment, contrairement à ce qui est prévu au 2^e alinéa pour les communes.

Les entreprises fixent librement les heures d'ouverture des guichets. Les termes de service et de desserte évitent l'ambiguïté de celui de fermeture de la gare. Une gare sans personnel est desservie tant que les courses s'y arrêtent. De toute façon elle n'est alors plus ouverte à une catégorie de trafic, celle des marchandises par wagons complets; toutefois, les voies de raccordement peuvent être desservies par une gare voisine.

Le 2^e alinéa oblige les entreprises à consulter les communes avant de prendre leur décision, lorsque celle-ci vise la suppression complète du service par du personnel ou celle d'une desserte. Il s'agit certes de mesures d'organisation, mais les effets externes sont importants. Une certaine forme d'exploitation d'une gare, pratiquée durant de longues années, relève aussi de l'infrastructure communale; aussi, pour les changements notables, estimons-nous indiqué de conférer aux communes le droit d'être entendues et à l'Office fédéral la compétence de trancher les désaccords.

La suppression totale d'une desserte est rare. Dès que le trafic tombe en dessous d'un certain degré de rentabilité – parce que le personnel n'a pas suffisamment de travail –, l'entreprise reporte certaines prestations sur la gare la plus proche pour diminuer ses coûts. La gare peu fréquentée est alors fermée pour une catégorie de trafic ou transformée en une gare sans personnel. Dans le second cas, la vente des billets passe au personnel des trains, à des tiers ou à des automates, ce qui restreint sensiblement l'éventail des titres de transports offerts.

Ce qui est nouveau, c'est que l'autorisation préalable de l'Office fédéral ne sera plus requise. L'assentiment des communes suffira, ce qui simplifie la procédure. Il appartiendra à l'Office fédéral de statuer uniquement si les entreprises et les communes ne parviennent pas à un accord (3^e al.). Contre cette décision, un recours est ouvert devant le Département. Celui-ci statue définitivement. Cette disposition représente une dérogation exceptionnelle au principe général de la constitution selon lequel toute décision peut être portée soit devant le Tribunal fédéral soit devant le Conseil fédéral (art. 103, 2^e al., cst.). La raison en est qu'une seconde instance de recours prolongerait considérablement la procédure et entraverait outre mesure la rationalisation désirée. De surcroît, l'exclusion d'un nouveau recours se jus-

tifie du fait que la décision est destinée à dénouer une situation conflictuelle qui ne serait pas nécessairement susceptible d'une décision si les mesures envisagées ne relèvent que de l'organisation. Dès lors, la solution choisie, considérée dans son ensemble, étend plutôt qu'elle ne tronque la protection juridique des communes.

213 Tarifs

La *section 3* regroupe les dispositions de la loi sur les transports et de l'arrêté sur la formation des tarifs. On renoncera à réglementer la formation des prix. Il convient là aussi de laisser aux entreprises leurs coudées franches: par l'effet de la concurrence, les prix se tiendront dans de justes limites.

213.1 Contenu (art. 8)

L'article 8, 1^{er} alinéa, définit les tarifs avec moins de détails que l'arrêté sur la formation des tarifs (ch. 112.1). L'obligation d'établir des tarifs est limitée aux prestations relevant du transport public. Si allant au-delà, une entreprise propose une autre prestation de transport, elle est liée par son offre. Par exemple, les téléphériques qui – en dépit du mutisme de leur concession sur ce point – assurent un trafic marchandises, établissent un tarif y relatif et l'appliquent.

213.2 Egalité de traitement (art. 9)

L'article 9 maintient cette exigence. La faculté de conclure des accords particuliers, indispensables surtout pour le trafic des wagons complets, est aussi reprise.

213.3 Facilités tarifaires (art. 10)

Par *l'article 10, 1^{er} alinéa*, les pouvoirs publics reçoivent la faculté de demander à l'entreprise d'octroyer des facilités tarifaires déterminées; il ne s'agit pas de prestations supplémentaires relevant de l'exploitation.

Pareille requête ne peut être formulée que si aucun moyen plus économique ne permet d'obtenir le résultat escompté.

L'indemnisation prévue au *2^e alinéa*, incombe aux pouvoirs publics qui ont demandé les facilités.

Le *3^e alinéa* prévoit une autorité de décision à défaut d'entente amiable: l'Office fédéral, sauf si l'autorité requérante est fédérale, auquel cas il incombe au Département de statuer, d'entente avec celui des finances.

Le *4^e alinéa* réserve expressément les dispositions sur le rapprochement tarifaire (rail et route), sinon elles pourraient être remplacées par les facilités tarifaires octroyées en vertu du *1^{er} alinéa*, ce que craignaient plusieurs milieux consultés.

213.4 Surveillance des tarifs (art. 11)

L'homologation des tarifs disparaît. Elle est remplacée par un système de surveillance au sens strict qui a fait ses preuves depuis neuf ans pour les téléphériques. L'Office fédéral est compétent pour intervenir d'office ou sur dénonciation, en annulant les tarifs manifestement abusifs, notamment ceux qui ne respecteraient pas le principe de l'égalité de traitement. Sont réservées – cela va sans dire – toutes les dispositions spéciales; il en existe pour le rapprochement tarifaire et le service direct.

214 Service direct

En matière d'exploitation, le service direct est prescrit à l'article 36 de la loi sur les chemins de fer (RS 742.101), applicable par analogie à d'autres entreprises.

En droit de transport, le service direct est un système tarifaire permettant la conclusion du contrat de bout en bout, même si l'itinéraire désiré emprunte les lignes de plusieurs entreprises. Ce service est utile en trafic international et indispensable en Suisse étant donné les nombreuses jonctions de réseaux.

Pour pallier les inconvénients dus à l'existence d'une multitude de réseaux, il convient de donner à l'usager la faculté de prendre un billet unique et d'établir une seule lettre de voiture pour le plus grand nombre possible de relations, sans qu'il ait à s'inquiéter des passages d'une entreprise à l'autre. Parfois, cet usager bénéficie, de surcroît, d'un prix résultant de l'addition des distances tarifaires de chacun des tronçons des diverses entreprises et par application d'un barème commun à la distance totale (soudure des distances). En effet, comme les prix sont dégressifs à la distance, l'autre mode de calcul revient plus cher: en additionnant les prix afférents aux tronçons des diverses entreprises (soudure des prix, tarification scindée), on remet à la charge du client, à chaque changement de réseau, le prix des premiers kilomètres, qui sont plus coûteux que les suivants.

Dans les agglomérations, le service direct est utile aux «navetteurs» qui ne doivent se munir que d'un seul abonnement, même si leurs parcours les forcent à prendre un train de banlieue, puis un autobus ou un tram.

On distingue différentes espèces de service direct: l'une pour les moyennes et longues distances couvrant la majeure partie du réseau suisse le plus vaste, d'autres pour chaque agglomération ou région. Avant même la création de la communauté tarifaire bâloise, les PTT et les CFF participaient à un titre de transport régional, le Regio Billet, qui a été englobé par la suite dans le tarif communautaire.

214.1 Principe (art. 12)

L'article 12, 1^{er} alinéa, oblige les entreprises à organiser un service direct dans la mesure où le besoin de fournir ce service à la clientèle se fait sentir.

En vertu du 2^e *alinéa* les entreprises doivent établir des tarifs communs. Pour la formation des prix du service direct en trafic voyageurs, les entreprises s'inspireront de la «nouvelle conception de la vente voyageurs» qu'elles ont adoptée en novembre 1978. Il s'agit de lignes directrices fixant notamment les buts du service direct et les conditions d'adhésion; les prix doivent être compatibles avec les modes de calcul de l'ordinateur. Pour les parcours de transit, les distances doivent être additionnées. De toute façon, la soudure des distances devrait être la règle. Toutefois, nous avons renoncé à inclure ces principes dans la loi.

214.2 Organisation (art. 13)

L'article 13 s'adresse aux entreprises visées à l'article précédent et leur prescrit les points à fixer pour organiser un service direct.

Le 1^{er} *alinéa* donne la liste minimale des relations que les entreprises établiront entre elles.

Sa *lettre e* mentionne les règles sur l'acheminement des marchandises, sans reprendre la disposition de l'article 7 de l'arrêté sur la formation des tarifs. Selon cette disposition, en trafic marchandises, le prix doit être calculé compte tenu de l'itinéraire le moins onéreux. L'abandon de cette règle permettra donc de réglementer cet objet autrement que ne le fait l'article 145 du RTr.

Le 2^e *alinéa* permet à l'Office fédéral de compléter de cas en cas la liste des attributions prévues à l'*alinéa* précédent, ce qui pourrait devenir nécessaire, notamment pour des communautés tarifaires d'agglomération.

Le 3^e *alinéa* reprend l'obligation faite aux entreprises de soumettre à l'homologation de l'Office fédéral la convention sur la responsabilité collective, ainsi que les accords relatifs au partage du trafic. Il précise en outre que ceux-ci doivent subordonner les intérêts particuliers à l'intérêt général du trafic public.

Le 4^e *alinéa* permet à l'Office fédéral de suppléer la carence éventuelle des entreprises, lorsque la création ou l'amélioration d'un service direct est nécessaire dans l'intérêt du trafic public.

22 Trafic des voyageurs et des bagages

221 Voyageurs

221.1 Contrat de transport de voyageurs (art. 14)

L'article 14 définit le contenu du contrat de transport de voyageurs. Ce contrat est conclu par l'accord de la volonté des parties; leur assentiment peut être tacite.

Quant à la gratuité accordée aux enfants en bas âge et aux facilités tarifaires accordées aux enfants moins jeunes (de 6 à 16 ans, sur les CFF actuellement), elles sont de nature commerciale. Elles ne sont donc pas imposées

par la loi, mais pourraient l'être par les pouvoirs publics conformément à l'article 10.

221.2 Billet (art. 15)

Le billet, en main du voyageur, vaut quittance du prix de transport. Les caractéristiques du billet évoluent rapidement sous l'effet de la rationalisation des méthodes d'émission et de contrôle, si bien qu'il convient de laisser à l'entreprise le soin d'en fixer dans le tarif non seulement la forme et le contenu, mais encore la validité et le mode d'oblitération.

Le voyageur doit être muni d'un billet, en règle générale, dès le commencement du voyage. Mais des exceptions sont prévues au tarif, notamment pour le cas où la gare de départ n'est ni occupée ni pourvue d'un distributeur.

Le billet doit être valable, c'est-à-dire correspondre à toutes les conditions relatives à la personne du voyageur, au parcours, au véhicule, à la date, parfois à l'heure. Au surplus, il doit avoir été oblitéré par le voyageur lorsqu'il sur le parcours emprunté, le contrôle est sporadique; cette particularité est portée à la connaissance du public.

221.3 Absence de billet (art. 16)

Le voyageur sans billet valable doit payer, en sus du prix de transport, un supplément dont le montant, fixé au tarif, varie suivant les circonstances. Un montant modique (actuellement 2 francs aux CFF) est perçu du voyageur qui s'annonce lors du premier passage de l'agent chargé du contrôle conventionnel; celui qui ne le fait pas est présumé en fraude et doit s'acquitter d'une somme plus élevée.

L'article 16, 2^e et 3^e alinéas, permet à l'entreprise de fixer le montant du supplément en tenant compte du manque à gagner présumé. On songe par exemple à l'utilisation abusive d'abonnements; mais d'autres cas typiques sont aussi visés, notamment celui du voyageur trouvé sans billet sur un parcours à contrôle sporadique, qui a choisi d'effectuer le plus de courses possibles sans bourse délier en prenant le risque de payer un supplément chaque fois qu'il y a un contrôle. De tels paris légitiment la fixation d'un montant assez élevé pour exercer une dissuasion. Actuellement, ce supplément est fixé à 20 francs en général, mais il atteint des sommes plus élevées dans certaines agglomérations et sur des téléphériques.

Relevons que ces suppléments, comme les «surtaxes» actuelles (art. 43 RTr), ne constituent nullement des amendes. Ils sont encaissés par l'entreprise et contribuent à couvrir les pertes et les frais qu'entraînent les resquilleurs.

Les autres conséquences éventuelles de l'absence de billet sont inchangées: fourniture d'une sûreté, confiscation du billet utilisé abusivement et même exclusion du transport. Les poursuites pénales sont réservées; elles sont en-

gagées dès que paraissent réunis les éléments constitutifs de l'obtention frauduleuse d'une prestation (art. 151 CP) ou du faux dans les titres (art. 251 CP).

221.4 Inobservation de l'horaire (art. 17)

L'obligation de respecter l'horaire implique une responsabilité de l'entreprise, mais non pour n'importe quel retard. Les cas de rupture de correspondance donnant lieu à l'indemnisation sont inchangés. Il ne peut pas s'agir d'une correspondance avec un avion, puisque la loi ne s'applique expressément pas à ce mode de transport.

221.5 Dommage corporel

La responsabilité pour la mort et les blessures de voyageurs ne relève pas du droit de transport; en droit suisse, l'entreprise n'assume pas l'obligation de transporter les voyageurs «sains et saufs à destination». Mais les ayants droits ne s'en trouvent pas défavorisés, car les entreprises encourent une responsabilité causale selon des règles spécifiques pour les dommages résultant des risques inhérents à leur exploitation (LF du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes; RS 221.112.742, ou LF sur la circulation routière; RS 741.01).

221.6 Colis à main (art. 19)

L'article 19 traite des colis à main; ce sont des objets répondant à certaines normes (nature, encombrement, masse) que le voyageur prend gratuitement avec lui dans le véhicule. Comme ils ne sont pas «remis au transport», la responsabilité de l'entreprise ne saurait être causale, mais simplement fondée sur la faute. Est excepté le cas où le voyageur est tué ou blessé, donc empêché d'exercer une garde sur ses effets; le système de responsabilité applicable au dommage corporel s'étend alors au dommage matériel (voir ch. 221.5).

Mentionnons enfin que les colis qu'on remet à une consigne font l'objet d'un contrat de dépôt; ceux qu'on place dans un casier dit à bagages, d'un contrat de bail à loyer.

222 Bagages

222.1 Contrat de transport de bagages (art. 20)

Le contrat de transport de bagages naît par la remise au transport de l'objet en échange d'un récépissé, qui constitue une quittance du prix de transport et un document de transport. Le destinataire n'est pas mentionné: ce sera le porteur du document, en général l'expéditeur lui-même.

L'expéditeur peut ne pas être un voyageur (3^e al., 2^e phrase), lorsque l'entreprise l'admet; le prix est majoré parfois jusqu'au triple.

222.2 Obligations de l'expéditeur (art. 21)

L'article 21 énumère les obligations de l'expéditeur autres que celle de payer le prix de transport.

Le 2^e alinéa vise des opérations qui incombent à l'expéditeur. Les tarifs peuvent prévoir que ce dernier doit charger ou décharger lui-même son bagage dans les gares dont le service n'est pas assuré par du personnel et, si nécessaire, transborder lui-même des objets encombrants.

En vertu du 3^e alinéa, l'expéditeur répond du dommage qu'il cause à l'entreprise, lorsque celle-ci fait valoir qu'une obligation accessoire est violée. Il appartient à l'expéditeur, pour se libérer, de prouver l'absence de faute de sa part.

222.3 Responsabilité de l'entreprise (art. 23)

L'article 23 reprend les règles des articles 31 de la LTCF et 79 du RTr. Cette nouvelle présentation de la même situation juridique est expliquée à propos de l'article 39, disposition homologue applicable aux marchandises (ch. 233.5).

23 Marchandises

Aucune innovation marquante n'est apportée par le projet. Quant au fond, la répartition des règles entre la loi, l'ordonnance et les tarifs a été harmonisée avec les principes de notre législation.

Le contrat de transport public de marchandises est conçu, comme jusqu'à présent, comme un «contrat réel», ce qui signifie que ce contrat est parfait dès l'instant où l'entreprise accepte la marchandise au transport (art. 28, 2^e al.). C'est pourquoi toutes les relations juridiques antérieures entre le client et l'entreprise ne sont pas soumises au contrat de transport. Afin de les régler, la loi reprend du RTr le contrat de fourniture du wagon, qui d'ailleurs n'était traité que partiellement. Il pouvait paraître plus commode de concevoir le contrat de transport de marchandises comme un contrat consensuel ordinaire du CO (conclu pour un simple accord de volontés). On aurait pu alors renoncer à répartir les relations contractuelles en deux contrats distincts, ce qui aurait sensiblement simplifié le traitement de cette matière. Nous nous en sommes cependant abstenus pour deux motifs: la solution actuelle est entrée dans les mœurs et correspond au droit international. Relevons à ce propos que, dans les transports internationaux ferroviaires, la conclusion du contrat de transport est régie par le droit international, tandis que la fourniture du wagon est laissée au droit national.

231 Fourniture du wagon (art. 24 à 26)

L'article 24 définit le contrat de fourniture du wagon.

La 2^e phrase du 1^{er} alinéa permet la perception de frais, ce qui ne correspond pas à la pratique, mais on ne saurait exclure un système tarifaire qui dissocierait du prix de transport le coût de la fourniture de wagon.

Le 2^e alinéa grève l'entreprise de l'obligation de passer le contrat en question, sous réserve des mêmes restrictions que celles qui tempèrent l'obligation de transporter (ch. 212.2). Les wagons de type spécial (wagons à bogies, de grande capacité, etc.) font l'objet d'une restriction particulière: l'entreprise n'en fournit que si la marchandise à transporter le justifie par sa nature et son volume; elle peut ainsi maintenir une proportion raisonnable entre les coûts inhérents à un certain wagon et le produit du transport prévu.

Les délais de fourniture et de chargement, prévus actuellement au RTr, seront fixés dans les tarifs.

Les articles 25 et 26 contiennent des dispositions sur la responsabilité qui figuraient dans le RTr ou qui correspondent à la pratique.

232 Wagons de particuliers (art. 27)

Les wagons de particuliers dont l'immatriculation auprès d'un réseau ferroviaire est demandée sont en général des wagons de construction spéciale, tels que citernes, wagons à déchargement par gravité ou munis de toit ouvrant, ou des wagons équipés d'installations de chauffage ou de réfrigération. Ils jouent un rôle important dans le transport de marchandises par chemins de fer puisqu'ils assurent 40 pour cent de ce trafic.

En vertu de l'article 27, les entreprises fixent les conditions d'immatriculation de ces wagons et la responsabilité en cas de perte ou d'avarie du wagon lui-même. Les conditions de transport des marchandises sont fixées dans les tarifs.

233 Transport des marchandises

233.1 Contrat de transport de marchandises (art. 28)

Le contrat de transport de marchandises se distingue de celui de bagages par la présence du bénéficiaire de la prestation, le destinataire, et par l'importance du document de transport, établi par l'expéditeur. Le document de transport est un élément constitutif du contrat, à l'instar de l'acceptation de la marchandise. Non seulement la forme écrite est exigée, mais encore l'usage d'une formule. Le modèle de la lettre de voiture a même fait l'objet d'une annexe à la CIM et au RTr jusque dans les années soixante. Il a été remplacé par l'énumération des indications (art. 131 RTr). Depuis lors, le soin est laissé aux réseaux de déterminer les autres caractéristiques du document, suivant l'évolution technique de la transmission des données.

L'article 28, 3^e alinéa, marque l'ultime étape: les entreprises fixent, par voie tarifaire, tant le contenu que la forme du document, ainsi que les moyens d'y suppléer.

233.2 Droits et obligations de l'expéditeur (art. 30 et 31)

Les *articles 30 et 31* groupent des règles éparées. Parmi les droits de l'expéditeur, celui de mettre à la charge du destinataire le prix de transport et les frais ne peut être exercé que dans la mesure où le tarif n'impose pas le paiement par l'expéditeur; l'accomplissement des opérations douanières et l'envoi contre remboursement peuvent être exclus par le tarif.

Parmi les obligations accessoires de l'expéditeur, c'est-à-dire autres que le paiement du prix de transport, relevons celle d'établir le document de transport. Cette tâche doit être exécutée correctement et complètement, surtout quant à la désignation d'une marchandise dangereuse dont l'admission au transport est soumise à certaines conditions.

La responsabilité de l'expéditeur de marchandises est identique à celle qu'encourt l'expéditeur de bagages (ch. 222.2).

233.3 Exécution du transport (art. 32 à 34)

Les *articles 32 à 34* règlent d'une manière générale l'exécution du transport. Là encore seul le droit actuel est codifié. Certaines clauses du contrat sont susceptibles de modification, soit sur ordre de l'expéditeur, soit par suite d'empêchement de l'exécution. La loi projetée renvoie au RTr pour la réglementation des ordres ultérieurs – rares – (*art. 32*) mais traite des empêchements avec plus de détails (ch. 233.4).

Un moment déterminant quant aux droits des parties est celui où le destinataire demande la remise du document de transport ou, le cas échéant, de la marchandise. Dès ce moment, l'entreprise ne s'adresse plus qu'au destinataire; l'expéditeur n'est plus habilité à donner des ordres ou des instructions. Cette règle est conforme à celle de l'article 112, 3^e alinéa, du CO.

233.4 Procédure en cas d'empêchement (art. 35 à 38)

Avant le retrait du document de transport par le bénéficiaire de la prestation, peut survenir l'empêchement du transport (art. 35) ou de la livraison (art. 36).

Dans le premier cas (p. ex. lorsque l'itinéraire prescrit est devenu impraticable), l'urgence exige une décision de l'entreprise, tenue de sauvegarder au mieux les intérêts de l'expéditeur (acheminement par une route auxiliaire, retour, magasinage); si l'entreprise hésite, elle invite l'expéditeur à choisir. Dans le second cas (le destinataire est introuvable ou refuse l'envoi), elle demande des instructions (désignation d'un autre destinataire, retour, magasinage) puis, à défaut, dispose de la marchandise.

Après le retrait du document de transport par le destinataire, il arrive que la marchandise ne soit pas enlevée; elle reste en souffrance (*art. 37*). Passé un délai supplémentaire, l'entreprise se trouve dans le même embarras qu'en cas d'absence ou d'instructions de l'expéditeur ou lorsque celles-ci sont inexécutables, elle procède alors conformément à *l'article 38* et finit par vendre la marchandise. Cette disposition étant commune à toutes les éventualités susmentionnées, on y entend par ayant droit l'expéditeur avant le retrait du document et le destinataire après.

233.5 Responsabilité de l'entreprise (art. 39)

L'article 39, homologue de l'article 23 relatif aux bagages (ch. 222.3), reprend la matière des articles 48 et 49 de la LTCF et 176 à 178 du RTr. Quant au fond, seuls des points secondaires sont retouchés. Cette réglementation correspond en substance aux normes internationales.

On a veillé, en particulier, à ce que les prescriptions importantes, notamment celles qui concernent l'administration de la preuve, figurent dans la loi, les détails étant réglés dans l'ordonnance.

233.51 Fondement de la responsabilité

Le *1^{er} alinéa* de l'article 39 comporte deux nouveautés. La perte, l'avarie et le retard sont mis sur le même pied; jusqu'ici, on n'était pas sûr de pouvoir se prévaloir des dangers particuliers en cas d'inobservation du délai de livraison. En outre, dans ce dernier cas, l'entreprise ne répond plus que d'un dommage; jusqu'à présent, elle devait une indemnité même lorsqu'aucun dommage n'avait été prouvé (*art. 182, 2^e al., RTr*); pareille clause pénale ne sera plus admissible; elle est également supprimée dans la CIM de 1980.

L'entreprise est en principe responsable, même si elle n'a commis aucune faute. Sa responsabilité s'étend aussi bien aux dommages survenus par hasard qu'à ceux qui sont imputables aux risques inhérents à l'exploitation. Elle se distingue de la responsabilité encourue en vertu des articles 447 s. du CO par le voiturier, qui ne répond en principe que s'il a violé son devoir de diligence. La LTP, prenant la succession de la LTCF, institue donc une responsabilité contractuelle causale plus sévère que celle du droit commun (*ATF 87 II 117 s., 119*).

233.52 Exceptions libératoires

Le *2^e alinéa* permet à l'entreprise de dégager sa responsabilité en prouvant que le dommage est dû à une faute de l'ayant droit ou «à des circonstances que l'entreprise ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait obvier». Cette formule couvre les causes libératoires classiques en matière de responsabilité.

233.53 Preuve du lien de causalité

Bien que ni la loi actuelle ni le RTr ne le stipulent, il est admis – conformément à l'article 447, 1^{er} alinéa, du CO – que le dommage résulte du transport. Peu importe de savoir si le dommage ne représente que la réalisation d'un risque d'exploitation ou s'il a été provoqué, par exemple, par la fausse manœuvre d'un agent. Le chemin de fer ne répond cependant pas du dommage résultant de «dangers particuliers» énoncés dans le RTr (art. 178, 1^{er} al.).

Quant au fardeau de la preuve de ces dangers particuliers, l'article 178, 2^e alinéa, du RTr précise: «Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve du contraire». Ce texte est repris de l'article 28, § 2, de la CIM du 23 novembre 1933. Il est maintenu à l'article 37, § 2, de la CIM du 9 mai 1980, mais la fin est remplacée par cette seconde phrase: «L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques».

Le 3^e alinéa de l'article 39 du projet reprend dans la loi ce même régime de responsabilité que tant les entreprises que les usagers souhaitent voir conservé. Compte tenu du caractère fondamental de ces normes de responsabilité, elles ne peuvent être renvoyées au niveau de l'ordonnance.

La 1^{re} phrase du 3^e alinéa contient la présomption du lien de causalité qui est aujourd'hui implicite. En droit de transport, elle est applicable en cas de circonstances ordinaires. Le Conseil fédéral peut cependant définir des circonstances particulières qui font pressentir une autre cause du dommage; ces circonstances particulières étaient jusqu'ici désignées comme «dangers particuliers» (p. ex. marchandises sujettes à l'avarie, transport en wagon découvert). Lorsque l'entreprise établit l'existence de telles circonstances particulières, elle ne répond du dommage que dans la mesure où le lésé prouve – malgré tout – que le dommage n'est pas dû à ces circonstances (2^e phrase du 3^e al.).

Relevons que les circonstances particulières ne sauraient être identiques pour les bagages et pour les marchandises, si bien que l'ordonnance d'exécution comportera, comme jusqu'ici, deux listes.

De cette description il ressort, qu'en cas de dommage, le rapport de causalité peut être établi en trois phases:

Tout d'abord, il y a présomption que le dommage résulte du transport, ce qui signifie que, dans un premier temps, il suffit à l'usager de prouver l'existence d'un transport et le dommage pour en obtenir réparation, et non de surcroît, de prouver le lien de causalité entre le transport et ce dommage.

Cette présomption peut être renversée dans un deuxième temps: c'est-à-dire dès que l'entreprise établit l'existence d'une circonstance particulière faisant pressentir que le dommage pourrait aussi être imputable à cette circonstance. L'entreprise n'a pas à prouver qu'elle est la cause effective du

dommage. Il est également présumé que le dommage résulte d'une circonstance particulière.

Enfin, dans un troisième temps, l'usager est admis à prouver que le dommage n'est pas dû à ces circonstances. Lui non plus n'a pas besoin d'apporter la preuve de la véritable cause. Il peut prouver l'existence ou la non-existence d'un fait. Dès que la preuve est apportée, l'ancienne présomption est rétablie et l'entreprise doit réparer le dommage. Si, par exemple, une marchandise transportée en wagon découvert arrive mouillée, l'ayant droit peut toujours encore apporter la preuve d'un temps sec pendant le transport; la mise à sa charge du danger particulier (transport en wagon découvert) devient alors inopérante.

Les fardeaux de la preuve étant ainsi répartis par la loi, rien ne s'oppose à ce que les circonstances particulières restent définies dans l'ordonnance.

24 Dispositions communes sur la responsabilité

241 Responsabilité de l'entreprise pour ses agents (art. 40)

L'article 40 reprend la règle de l'article 9 de la LTCF, en précisant que c'est «dans l'accomplissement de leur travail» que les agents engagent la responsabilité de l'entreprise. Cette restriction, qui a d'ailleurs toujours été reconnue, est calquée sur les articles 55 et 101 du CO; elle a la même portée que le 2^e alinéa de la disposition homologue de la CIM de 1980 (art. 50): «Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services».

Cette même disposition exprime encore une autre règle déjà admise: les camionneurs officiels sont considérés comme des agents de l'entreprise. Qu'il s'agisse de bagages ou de marchandises, qu'ils prennent ou amènent la chose à domicile, le transport qu'ils effectuent est compris dans le contrat de transport.

242 Etendue de l'indemnisation (art. 41)

Le droit suisse consacre le principe de la réparation intégrale du dommage. Celui qui répond d'un dommage est tenu de le réparer entièrement. Le droit de transport international en revanche connaît, dès l'origine, des limitations d'indemnité exprimées par des montants. La LTCF déjà s'est conformée à ce système, pour le motif qu'une inégalité de traitement se produirait si une entreprise répondait, à la suite d'un seul et même accident, pour les envois internationaux dans certaines limites seulement, mais de façon illimitée pour les transports effectués à l'intérieur de la Suisse. Il convient en outre, en vue d'une répartition équitable des risques, qu'une entreprise de transport soit exemptée de l'indemnisation illimitée, du moins

lorsque sa faute est légère. C'est pourquoi le projet prévoit la possibilité de limiter la responsabilité à certains montants. Par *l'article 41, 1^{er} alinéa*, le Conseil fédéral est autorisé à fixer des plafonds. Il les ajustera périodiquement au coût de la vie. C'est pourquoi il n'est pas possible de fixer des plafonds dans la loi même. On pourrait certes exprimer les taux maximaux par des proportions du prix de transport, mais ce ne serait pas équitable, faute de lien logique entre ce prix et le dommage.

Le *2^e alinéa* fait tomber tout plafond en cas de dol ou de faute grave (art. 100 CO). La LTCF contient bien cette règle, mais le RTr y déroge en introduisant, à l'instar des conventions internationales, des maxima en cas de faute grave, doublés il est vrai. Notre projet s'en tient à la loi actuelle, c'est-à-dire à la pleine responsabilité en cas de faute grave. En effet une limitation fondée sur la répartition des risques ne se justifie plus. Pareil privilège au regard du droit commun ne serait guère compatible avec l'autonomie de gestion que la nouvelle loi se propose d'accorder aux entreprises.

243 Autres dispositions (art. 42 à 47)

Au surplus, la réglementation actuelle de la responsabilité en matière ferroviaire a créé un équilibre juridique et économique satisfaisant. Le projet l'étend aux autres modes de transport.

Outre *l'article 46*, les règles ordinaires concernant la prescription s'appliquent intégralement. On ne comprend plus pourquoi, en droit de transport, la poursuite ne pourrait interrompre la prescription qu'une seule fois, comme c'est le cas en vertu de *l'article 18, 3^e alinéa*, de la LTCF.

Le projet ne contient pas non plus la règle de ladite loi, qui figure aussi dans les conventions internationales, selon laquelle sont irrecevables les prétentions prescrites présentées reconventionnellement. Là aussi, on en revient au régime général du droit privé.

244 Droit de gage (art. 48)

La disposition de *l'article 48* a trait aux prétentions de l'entreprise. Elle doit figurer dans la loi parce qu'elle déroge partiellement aux règles du code civil sur le nantissement (art. 884 s. CC; RS 210).

25 Conférence commerciale (art. 49)

L'article 49, 1^{er} alinéa, perpétue la Conférence commerciale sous son nom actuel, conformément aux vœux de la plupart des milieux interrogés (ch. 161.4). Cet organe doit stimuler le dialogue entre les transporteurs et leur clientèle, sur les prix et d'autres questions ayant trait à leurs relations.

Selon le *2^e alinéa*, l'organisation de cette conférence ressortit à l'Office fédéral. Le règlement de celle-ci et le choix des participants tiendront compte des intérêts des divers usagers, en prévoyant par exemple deux sections: voyageurs et marchandises.

26 Voies de droit et dispositions pénales

261 Voies de droit (art. 50)

L'article 50, quoique nouveau, énonce une règle qui a toujours été admise: le juge civil connaît des litiges pécuniaires portant sur le droit de transport, même s'il s'agit d'un transport public.

En cas de litige d'une autre nature, ce sont les dispositions ordinaires de la procédure administrative fédérale qui s'appliquent. On pense notamment aux contestations relatives aux facilités tarifaires (art. 10).

262 Dispositions pénales (art. 51)

L'article 51 traite des contraventions. Il constitue une disposition pénale au sens de l'article 333 du code pénal. A l'heure actuelle, la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer (RS 742.147.1) prévoit, à son article 6, la seule pénalité en la matière; elle réprime «les actes défendus par le Conseil fédéral et dûment publiés». Ces actes sont éparés dans le RTr (art. 42, 46, 48, 51, 53 s., etc.). Nous rassemblons ces dispositions dans la loi, en étendant leur application à tous les modes de transport régis par la loi, et nous réunissons les éléments constitutifs de la contravention et les sanctions.

Le *1^{er} alinéa* crée une infraction punissable d'office, qui peut aussi être commise par négligence. Elle réprime les violations des dispositions d'exécution de l'article 3, 3^e alinéa.

Le *2^e alinéa* réprime, seulement sur plainte, des infractions bénignes commises intentionnellement. A la lettre c, il n'est pas possible d'énumérer toutes les installations de sécurité; elles comprennent aussi le système de déverrouillage de secours des portières d'autobus.

La peine reste l'amende, sans indication d'un montant maximal (5000 francs en vertu de l'art. 106 CP). A l'article 53, chiffre 5, sera abrogé l'article 6 de la loi concernant la police des chemins de fer.

27 Dispositions finales

271 Exécution (art. 52)

L'article 52 constitue le fondement juridique pour trois sortes de dispositions d'exécution.

Par le *1^{er} alinéa*, mission est donnée au Conseil fédéral d'édicter l'ordonnance d'exécution qui succédera au RTr. Y seront précisés les conditions d'admission au transport, les délais de livraison, les causes particulières du dommage, les plafonds d'indemnité et le choix de l'itinéraire pour les marchandises.

Le *2^e alinéa* permet d'édicter des prescriptions dérogeant aux dispositions du CO relatives aux choses trouvées. Il ne s'agit pas nécessairement des objets transportés.

Par le 3^e *alinéa*, le Département conserve une faculté que lui accordait jusqu'ici le RTr, celle de déroger temporairement tant à la loi qu'à l'ordonnance en cas de difficultés d'exploitation. Il peut s'agir d'instaurer un contingentement pour faciliter l'écoulement d'un trafic engorgé.

272 Abrogation du droit en vigueur (art. 53)

272.1 Transports militaires

Le *chiffre 4* libère les entreprises de l'obligation d'exécuter les transports militaires à des prix réduits. Le maintien de cette charge aurait été contraire à l'esprit de cette loi qui tend à consacrer l'autonomie des entreprises. En vertu de celle-ci justement, du moins en trafic marchandises, l'armée peut prétendre aux rabais accordés aux gros clients. Dans le trafic des voyageurs (transports à la charge du Département militaire fédéral ou des militaires eux-mêmes), le régime des bons de transport sera maintenu, alors que l'indemnisation des entreprises sera négociée entre elles et le Département militaire.

272.2 Clauses des concessions

Le *chiffre 7* abroge les clauses des concessions qui traitent des envois de détail et celles qui imposent des prix maximaux. Elles sont déjà abrogées, mais en vertu soit de la LTCF soit d'un arrêté fédéral qu'on abroge tous deux à leur tour (art. 53, ch. 1 et 3). Certes, pareilles abrogations sont définitives, mais il faut en retrouver la trace dans la législation, d'où la nécessité de les reprendre ici.

273 Modification du droit en vigueur (art. 54)

L'*article 54* entraîne essentiellement des modifications de textes légaux dont les dispositions sont reprises dans la nouvelle loi en vue d'une uniformisation.

Le *chiffre 1^{er}* a une autre fonction. Il augmente l'article 100 de l'OJ d'une *lettre r* afin d'exclure le recours de droit administratif au Tribunal fédéral pour les décisions prises en vertu des articles 7, 10 et 13 de la loi. Il s'agit de questions d'appréciation par excellence, qui ne se prêtent guère à l'examen par le Tribunal fédéral.

274 Entrée en vigueur (art. 55)

L'arrêté sur la formation des tarifs n'aura effet que jusqu'au 31 décembre 1984. Il est souhaitable que la loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1985 au plus tard.

3 Conséquences financières

Toutes les études sur les transports tendent à prouver qu'une autonomie accrue influe favorablement sur la situation financière des entreprises.

4 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le présent objet a été prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983 (FF 1980 I 586, 2^e partie, ch. 342.1).

5 Constitutionnalité

Le préambule reprend le fondement constitutionnel de la LTCF: l'article 24^{ter} pour les bateaux, l'article 26 pour les chemins de fer et l'article 64 pour les règles de droit civil. S'y ajoute l'article 36 pour les modes de transport tombant sous le coup de la régie des postes: les automobiles et les téléphériques.

Loi fédérale sur le transport public (LTP)

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les articles 24^{ter}, 26, 36 et 64 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 23 février 1983¹⁾,
arrête:

Chapitre premier: Généralités

Section 1: Champ d'application et définitions

Article premier Champ d'application

¹ La présente loi s'applique au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, effectué par les entreprises de transports publics. Elle ne s'applique pas au transport aérien ni au transport par conduites.

² En ce qui concerne les marchandises expédiées comme envois de détail, les articles 3, 1^{er} et 4^e alinéas, et 4 à 11 ne s'appliquent pas. Sont impératives les dispositions relatives aux marchandises dangereuses (art. 3, 3^e al., et 51), au service direct (art. 12 et 13), aux formalités administratives (art. 29), à la responsabilité (art. 39 à 48) et aux voies de droit (art. 50). Les autres dispositions s'appliquent sauf convention contraire.

³ La loi s'applique sur le territoire suisse, à moins que des accords internationaux n'en disposent autrement.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a. Département: le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie;
- b. Office fédéral: l'Office fédéral des transports;
- c. Entreprise: une entreprise de transport de la Confédération ou au bénéfice d'une concession fédérale;
- d. Gare: une gare, une station, une halte, une halte d'automobiles, un embarcadère;
- e. Véhicule: un véhicule utilisé pour effectuer un transport public (automobile, voiture ou wagon, bateau ainsi que cabine, benne ou siège de téléphérique);

- f. Billet: un titre de transport valable pour une ou plusieurs courses;
- g. Document de transport: un bulletin de bagages, une lettre de voiture ou un autre papier d'expédition.

Section 2: Exécution du transport

Art. 3 Obligation de transporter

¹ Les entreprises effectuent tout transport, à condition que:

- a. Le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux dispositions légales et tarifaires;
- b. Le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport qui permettent d'assurer le trafic normal;
- c. Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que l'entreprise ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier.

² L'obligation de transporter n'incombe pas aux entreprises de téléphériques.

³ Le Conseil fédéral détermine les personnes et les objets qui, pour des motifs d'hygiène et de sécurité, peuvent être exclus du transport ou n'y être admis qu'à certaines conditions.

⁴ Lorsqu'une entreprise viole son obligation de transporter, tout ayant droit peut demander la réparation du dommage causé.

Art. 4 Restrictions touchant le trafic des voyageurs

Les horaires ou les tarifs peuvent fixer des restrictions à la circulation et à l'utilisation de certaines courses ou de voitures de certaines classes.

Art. 5 Restrictions touchant le trafic des marchandises

¹ En règle générale, les marchandises ne sont pas transportées les dimanches et les jours fériés. Le Conseil fédéral fixe les jours fériés après consultation des cantons.

² Le Département peut autoriser les entreprises à ne pas accepter, transporter ou livrer des marchandises les samedis et pendant les ponts.

³ Sont exceptés les transports urgents.

Art. 6 Horaires

¹ Les entreprises établissent les horaires pour le trafic des voyageurs.

² Le Conseil fédéral règle la procédure d'établissement et de publication des horaires. Ce faisant, il prévoit que les cantons doivent être consultés.

Art. 7 Desserte des gares

¹ Les entreprises désignent leurs gares et déterminent comment elles sont

desservies et si le service est assuré par du personnel. Elles informent de leurs intentions les cantons en temps utile.

² Lorsqu'une entreprise se propose de supprimer la desserte pour une ou plusieurs catégories de trafic ou de ne plus assurer le service d'une gare par du personnel, elle en informe les communes intéressées. Elle ne peut mettre son projet à exécution qu'avec leur assentiment.

³ En cas de divergence, l'entreprise et les communes intéressées peuvent saisir l'Office fédéral. La décision de celui-ci peut faire l'objet d'un recours devant le Département, qui statue définitivement.

Section 3: Tarif

Art. 8 Contenu

¹ Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Les tarifs indiquent les conditions et les prix du transport, ainsi que les prestations liées à celui-ci.

² Les tarifs peuvent prévoir des réductions de prix pour des transports qui remplissent certaines conditions (tarifs exceptionnels).

Art. 9 Application

¹ Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique.

² Les entreprises peuvent conclure des accords particuliers prévoyant des réductions de prix ou d'autres avantages. Des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Art. 10 Facilités tarifaires

¹ La Confédération, les cantons et les communes peuvent demander des facilités tarifaires lorsque sans celles-ci, des objectifs culturels, sociaux, écologiques, énergétiques, économiques ou relevant de la politique de sécurité, ne pourraient pas être atteints ou ne pourraient l'être qu'à des conditions notablement plus onéreuses.

² Les requérants indemnisent les entreprises.

³ Les désaccords des entreprises avec les autorités fédérales sont tranchés par le Département, après entente avec le Département fédéral des finances, et avec des cantons ou des communes, par l'Office fédéral.

⁴ Les dispositions sur le rapprochement tarifaire (arrêté du 5 juin 1959¹⁾ sur le rapprochement tarifaire et ordonnance du 27 mai 1970²⁾ sur le rapprochement des tarifs des lignes d'automobiles) sont réservées.

¹⁾ RS 742.402.2

²⁾ RS 744.16

Art. 11 Surveillance

L'Office fédéral règle la surveillance et la publication des tarifs. Il peut annuler ceux qui sont manifestement abusifs.

Section 4: Service direct

Art. 12 Principe

¹ Au besoin, les entreprises offrent à l'utilisateur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises un seul et unique contrat de transport (service direct).

² A cet effet, elles établissent en commun des tarifs, des billets et documents de transport.

Art. 13 Organisation

¹ Aux fins d'assurer le service direct, les entreprises règlent leurs relations et déterminent en particulier:

- a. Les domaines auxquels s'étend la coopération;
- b. Les conditions de participation au service direct;
- c. La répartition des frais communs de gestion;
- d. La répartition des recettes de transport;
- e. Les règles pour l'acheminement des marchandises et pour le partage du trafic;
- f. La responsabilité collective et l'action récursoire.

² Lorsqu'un service direct est d'une importance particulière, l'Office fédéral peut fixer d'autres exigences quant à l'organisation.

³ Les conventions sur le service direct et sur la responsabilité, ainsi que les accords relatifs au partage du trafic, ne peuvent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que si l'intérêt général du trafic public est sauvegardé. Ces conventions et accords doivent être homologués par l'Office fédéral.

⁴ Lorsque les entreprises ne pourvoient pas en temps utile à un service direct nécessaire, l'Office fédéral prend les décisions qui s'imposent.

Chapitre 2: Trafic des voyageurs et des bagages

Section 1: Transport des voyageurs

Art. 14 Contrat

¹ Par le contrat de transport de voyageurs, l'entreprise s'engage, moyennant paiement, à transporter une personne d'une gare à une autre.

² Le contrat confère au voyageur le droit d'utiliser les courses annoncées dans l'horaire ainsi que les courses supplémentaires accessibles au public.

Art. 15 Billet

¹ Dès le commencement de la course, le voyageur doit être muni d'un billet valable. Les tarifs prévoient les exceptions.

² Les tarifs règlent la forme, le contenu et l'utilisation du billet.

Art. 16 Absence de billet

¹ Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer un supplément en sus du prix de transport. S'il ne paie pas immédiatement, il est appelé à fournir des sûretés; il peut être exclu du transport.

² Les tarifs fixent les montants du supplément. Ils règlent les cas de dispense ou de restitution.

³ Le montant du supplément dépend des frais que le voyageur occasionne à l'entreprise, du manque à gagner présumé ainsi que du fait que le voyageur:

- a. A annoncé spontanément qu'il n'a pas de billet valable;
- b. Emprunté un parcours sur lequel il aurait dû oblitérer son billet.

⁴ Tout billet utilisé abusivement peut être retiré.

⁵ Les poursuites pénales sont réservées.

Art. 17 Responsabilité de l'entreprise

¹ L'entreprise répond du dommage résultant de l'inobservation de l'horaire lorsqu'elle entraîne pour le voyageur la rupture de la dernière correspondance prévue à l'horaire.

² Le Conseil fédéral peut prescrire à l'entreprise d'offrir au voyageur qui manque une autre correspondance que la dernière prévue à l'horaire, de retourner gratuitement à la gare de départ ou de continuer son voyage par un autre itinéraire sans frais supplémentaires.

³ L'entreprise est déchargée de cette responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute du voyageur ou des circonstances que l'entreprise ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier.

Art. 18 Prescriptions d'utilisation

¹ Les tarifs peuvent contenir des prescriptions sur l'utilisation des installations et véhicules ainsi que sur le comportement du voyageur durant le transport.

² Le voyageur répond du dommage qu'il cause par sa faute aux installations et véhicules de l'entreprise.

Art. 19 Colis à main

¹ Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans le véhicule des objets faciles à porter (colis à main) si les conditions le permettent. La surveillance de colis à main lui incombe.

² L'entreprise ne répond de la perte ou de l'avarie du colis à main que si elle a commis une faute. Toutefois, si le dommage résulte d'un accident dont est victime le voyageur qui avait le colis sous sa garde, l'entreprise en répond comme du dommage corporel.

³ Le voyageur répond de tout dommage causé par ses colis à main, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute de l'entreprise, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Section 2: Transport des bagages

Art. 20 Contrat

¹ Par le contrat de transport de bagages, l'entreprise s'engage envers l'expéditeur à déplacer, moyennant paiement, un bagage d'une gare à une autre et à le délivrer contre remise du document de transport.

² Le contrat est conclu dès que l'entreprise a accepté le bagage en vue de son transport et a délivré le document de transport.

³ En règle générale, l'expédition du bagage ne s'effectue que sur présentation d'un billet valable. Toutefois, les tarifs peuvent prévoir la possibilité d'expédier un bagage sans présentation d'un billet valable, mais moyennant un prix de transport majoré.

⁴ Les tarifs fixent la forme et le contenu du document de transport et règlent l'acceptation en vue du transport.

Art. 21 Obligations accessoires de l'expéditeur

¹ Il incombe à l'expéditeur:

- a. De remettre à l'entreprise les pièces nécessaires qu'exigent les douanes, la police et d'autres autorités;
- b. D'emballer le bagage dont la nature l'exige, de telle sorte qu'il ne risque pas de causer un dommage corporel ou matériel et qu'il soit préservé de la perte et de l'avarie.

² Les tarifs peuvent prévoir que l'expéditeur procède lui-même au chargement, au transbordement et au déchargement du bagage ou y prête son concours.

³ L'expéditeur qui viole une obligation accessoire en supporte les conséquences. Il doit réparer le dommage subi par l'entreprise à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune faute.

Art. 22 Modalités du transport

¹ Le Conseil fédéral règle les modalités et les conditions applicables à l'exécution du contrat, notamment les délais de livraison.

² Les dispositions sur l'empêchement du transport ou de la livraison des marchandises (art. 35 et 36) s'appliquent par analogie aux bagages.

Art. 23 Responsabilité de l'entreprise

¹ L'entreprise est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du bagage ainsi que de l'inobservation du délai de livraison.

² L'entreprise est déchargée de sa responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute de l'ayant droit ou à des circonstances que l'entreprise ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier.

³ Lorsqu'un dommage s'est produit, il est présumé résulter du transport. Toutefois, lorsque l'entreprise établit l'existence de circonstances particulières, définies par le Conseil fédéral, qui font pressentir d'autres causes de dommage, l'entreprise n'est responsable que dans la mesure où le lésé prouve que le dommage n'est pas dû à ces circonstances.

Chapitre 3: Trafic des marchandises

Section 1: Fourniture du wagon

Art. 24 Contrat

¹ Par le contrat de fourniture du wagon, l'entreprise s'engage à mettre un wagon à la disposition de celui qui le commande en vue d'un transport de marchandises. A cet effet, elle peut percevoir des frais.

² L'entreprise est tenue de contracter dans les limites de l'obligation de transporter. Elle ne doit cependant fournir un wagon de type spécial que si la nature et le volume de la marchandise le justifient.

³ Les tarifs fixent les délais de fourniture et de chargement du wagon; ils définissent les wagons de type spécial.

Art. 25 Dédite et retard

¹ Lorsque celui qui a commandé le wagon ne le charge pas dans le délai ou le décommande, il défraie l'entreprise.

² Lorsque l'entreprise n'observe pas le délai de fourniture du wagon, elle défraie celui qui l'a commandé.

Art. 26 Vice du wagon

Lorsqu'un dommage est causé à la marchandise avant la conclusion du contrat de transport par suite d'un vice du wagon, l'entreprise en répond à moins que celui qui a commandé le wagon ne se soit accommodé de ce vice.

Section 2: Wagons de particuliers

Art. 27

¹ Les entreprises peuvent admettre au transport des wagons immatriculés (wagons de particuliers).

² Elles fixent des conditions uniformes applicables à l'immatriculation des wagons de particuliers, à leur entretien et à la responsabilité en cas de perte et d'avarie des wagons.

³ Les tarifs fixent les conditions applicables à l'acheminement des wagons de particuliers.

Section 3: Transport des marchandises

Art. 28 Contrat

¹ Par le contrat de transport de marchandises, l'entreprise s'engage envers l'expéditeur à déplacer, moyennant paiement, une marchandise d'une gare à une autre et à la livrer au destinataire désigné par l'expéditeur.

² Le contrat est conclu dès que l'entreprise a accepté, en vue du transport, la marchandise accompagnée du document de transport.

³ Les tarifs fixent la forme et le contenu du document de transport. Ils peuvent prévoir que certains transports sont effectués sans document de transport.

Art. 29 Accomplissement des formalités administratives

¹ L'entreprise accomplit, contre paiement, les opérations exigées par les douanes, la police ou d'autres autorités tant que la marchandise est en cours de transport. Elle agit en qualité de commissionnaire.

² A la gare de destination, le destinataire accomplit ces opérations si l'expéditeur n'en a pas disposé autrement. Si le destinataire ne les accomplit pas, l'entreprise s'en charge.

Art. 30 Droits de l'expéditeur

Lors de la conclusion du contrat, l'expéditeur peut notamment:

- a. Prescrire l'itinéraire à suivre;
- b. Demander que le prix de transport et les autres frais soient mis à la charge du destinataire si le tarif n'impose pas leur paiement par l'expéditeur;
- c. Demander:
 1. D'assister aux opérations auxquelles procède l'entreprise conformément aux prescriptions des douanes, de la police ou d'autres autorités,

2. D'accomplir lui-même ces opérations si le tarif ne l'exclut pas,
3. De prendre à sa charge les droits de douane et autres droits;
- d. Grever l'envoi d'un remboursement si le tarif ne l'exclut pas;
- e. Donner à l'entreprise des instructions quant aux mesures à prendre en cas d'empêchement du transport ou de la livraison.

Art. 31 Obligations accessoires de l'expéditeur

¹ Il incombe à l'expéditeur:

- a. D'établir le document de transport;
- b. D'y joindre les pièces qu'exigent les douanes, la police ou d'autres autorités;
- c. D'emballer la marchandise dont la nature l'exige, de telle sorte qu'elle ne risque pas de causer un dommage corporel ou matériel et qu'elle soit préservée de la perte et de l'avarie;
- d. De charger lui-même la marchandise conformément aux prescriptions édictées par l'entreprise.

² L'expéditeur qui viole une obligation accessoire en supporte les conséquences. Il doit réparer le dommage subi par l'entreprise à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune faute.

Art. 32 Modification du contrat par l'expéditeur

¹ Tant que le destinataire n'a pas demandé le document de transport ou la marchandise, l'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport.

² Le Conseil fédéral règle les détails.

Art. 33 Délai de livraison

Le Conseil fédéral fixe les délais de livraison et en règle le cours.

Art. 34 Livraison

¹ Dès l'arrivée de la marchandise, le destinataire peut demander que le document de transport et la marchandise lui soient remis contre paiement des montants qui grèvent l'envoi.

² Le destinataire doit décharger lui-même la marchandise en se conformant aux prescriptions édictées par l'entreprise et en respectant le délai prévu dans le tarif. S'il allègue un dommage, il peut en exiger le constat avant d'enlever la marchandise.

Art. 35 Empêchement du transport

¹ En cas d'empêchement du transport, l'entreprise prend les mesures propres à sauvegarder les intérêts de l'expéditeur.

² Dans le doute, elle demande des instructions à l'expéditeur.

Art. 36 Empêchement de la livraison

Lorsque le destinataire ne retire pas le document de transport et n'enlève pas la marchandise dans le délai prévu dans le tarif, l'entreprise demande des instructions à l'expéditeur. Lorsqu'il y a péril en la demeure, elle peut prendre elle-même les mesures adéquates.

Art. 37 Marchandise en souffrance

Si le destinataire retire le document de transport dans le délai d'enlèvement mais n'enlève pas la marchandise, l'entreprise lui fixe un délai supplémentaire.

Art. 38 Entreposage et vente

¹ Lorsque l'obstacle ne peut pas être levé, l'entreprise prend en dépôt la marchandise à l'expiration des délais fixés dans le tarif. Elle peut l'entreposer auprès d'un tiers aux frais ainsi qu'aux risques et périls de l'ayant droit.

² L'entreprise vend la marchandise au terme d'un délai fixé par le Conseil fédéral lorsque:

- a. L'expéditeur ne donne pas d'instruction;
- b. Les ordres sont inexécutables;
- c. Le destinataire n'utilise pas le délai supplémentaire.

³ Le produit de la vente est mis à la disposition de l'ayant droit après déduction de tous les frais. Si le produit est inférieur à ces frais, l'ayant droit paie la différence.

⁴ A qualité d'ayant droit:

- a. L'expéditeur, lors d'un empêchement du transport ou de la livraison;
- b. Le destinataire, lorsque la marchandise est en souffrance.

Art. 39 Responsabilité de l'entreprise

¹ L'entreprise est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise ainsi que de l'inobservation du délai de livraison.

² L'entreprise est déchargée de sa responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute de l'ayant droit ou à des circonstances que l'entreprise ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier.

³ Lorsqu'un dommage s'est produit, il est présumé résulter du transport. Toutefois, lorsque l'entreprise établit l'existence de circonstances particulières, définies par le Conseil fédéral, qui font pressentir d'autres causes de dommage, l'entreprise n'est responsable que dans la mesure où le lésé prouve que le dommage n'est pas dû à ces circonstances.

Chapitre 4: Dispositions communes sur la responsabilité

Section 1: Principes

Art. 40 Responsabilité de l'entreprise pour ses agents

L'entreprise est responsable du dommage que causent, dans l'accomplissement de leur travail, les personnes qu'elle emploie pour l'exécution du transport. Les camionneurs officiels et leurs employés sont assimilés aux dites personnes.

Art. 41 Dommages-intérêts

¹ Le Conseil fédéral fixe les montants maximaux des dommages-intérêts.

² Si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute grave, l'entreprise doit indemniser intégralement l'ayant droit.

Art. 42 Limites conventionnelles de la responsabilité

¹ Sont nulles les dispositions tarifaires et les conventions passées entre l'entreprise et l'usager, qui déchargent d'avance, totalement ou partiellement, l'entreprise de sa responsabilité ou qui mettent le fardeau de la preuve à la charge de l'usager. Pour le surplus, le contrat de transport reste valable.

² La responsabilité peut toutefois être limitée en vertu d'un accord conclu pour:

- a. Des marchandises dont le transport présente des difficultés spéciales ou un risque élevé;
- b. Des bagages et des marchandises qui sont transportées à un tarif exceptionnel (art. 8, 2^e al.) ou conformément à des accords particuliers (art. 9, 2^e al.).

Section 2: Exercice des droits

Art. 43 Qualité pour agir

Peuvent exercer à l'égard de l'entreprise les droits découlant du contrat de transport:

- a. Le voyageur;
- b. Le porteur du document de transport, dans le trafic des bagages;
- c. L'expéditeur, tant qu'il a le droit de disposer de la marchandise;
- d. Le destinataire, dès qu'il retire le document de transport ou dispose de la marchandise.

Art. 44 Entreprises pouvant être actionnées

¹ Les droits découlant du contrat de transport peuvent être exercés à choix contre:

- a. L'entreprise expéditrice;
- b. L'entreprise destinataire;
- c. Celle qui exploite la ligne sur laquelle s'est produit le fait générateur du droit.

² Dès que l'action a été intentée contre l'une de ces entreprises, les autres ne peuvent plus être actionnées.

³ Toutefois, si une autre entreprise actionne l'ayant droit, celui-ci peut, par voie de demande reconventionnelle ou d'exception, faire valoir ses droits à l'égard de cette entreprise également.

Art. 45 Extinction des actions

¹ L'action contre l'entreprise est éteinte:

- a. Dans le trafic des voyageurs, quatorze jours après le fait générateur du dommage;
- b. Dans le trafic des bagages et des marchandises, dès que l'ayant droit a pris livraison de ceux-ci.

² Le voyageur qui manque une correspondance prévue à l'horaire doit le déclarer immédiatement à la gare, sous peine de déchéance de son droit à une indemnité.

³ L'action n'est pas éteinte:

- a. Si l'ayant droit prouve que le dommage est dû à un dol ou à une faute grave imputable à l'entreprise;
- b. En cas d'inobservation du délai de livraison, lorsque la réclamation est faite dans les trente jours;
- c. En cas de perte partielle ou d'avarie, si celles-ci ont été constatées avant que l'ayant droit n'ait pris livraison du bagage ou de la marchandise ou si le dommage n'a pas été constaté par la faute de l'entreprise;
- d. En cas de dommage non apparent subi par le bagage ou la marchandise, qui est constaté dans les délais fixés par le Conseil fédéral, si l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation en vue du transport et la livraison.

Art. 46 Prescription de l'action

¹ L'action fondée sur le contrat de transport ou de fourniture du wagon se prescrit par un an.

² La prescription est suspendue lorsqu'une réclamation est adressée à l'entreprise. Elle reprend son cours à compter du jour où l'entreprise repousse la réclamation. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

Art. 47 Responsabilité collective des entreprises

- ¹ L'entreprise qui a conclu le contrat de transport répond de son exécution sur tout le parcours.
- ² L'entreprise subséquente qui assume le transport adhère au contrat de transport avec les droits et obligations qui en découlent.

Art. 48 Droit de gage

L'entreprise a sur le bagage et la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances résultant du contrat de transport. Ces droits subsistent aussi longtemps que l'objet se trouve en la possession de l'entreprise ou d'un tiers auquel elle peut le réclamer.

Chapitre 5: Conférence commerciale

Art. 49

- ¹ La conférence commerciale est un organe consultatif pour les questions qui touchent les relations entre entreprises et usagers.
- ² L'Office fédéral désigne les milieux intéressés au trafic qui peuvent se faire représenter au sein de la conférence. Il édicte le règlement de celle-ci.

Chapitre 6: Voies de droit et dispositions pénales

Art. 50 Voies de droit

- ¹ Les litiges d'ordre pécuniaire qui opposent l'utilisateur et l'entreprise relèvent de la juridiction civile.
- ² Les dispositions sur la juridiction administrative fédérale s'appliquent aux autres litiges.

Art. 51 Dispositions pénales

- ¹ Celui qui, intentionnellement ou par négligence, contrevient aux dispositions d'exécution édictées par le Conseil fédéral et relatives à l'admission au transport de personnes et d'objets sera puni de l'amende.
- ² Celui qui, intentionnellement,
 - a. Alors que le véhicule est en marche, y monte, en descend, ouvre la porte ou jette un objet au dehors,
 - b. Utilise la salle d'attente sans y être autorisé,
 - c. Utilise abusivement les installations de sécurité du véhicule, notamment le frein d'alarme,
 - d. Souille une installation ou un véhicule,sera, sur plainte, puni de l'amende.
- ³ La poursuite pénale incombe aux cantons.

Chapitre 7: Dispositions finales

Art. 52 Exécution

¹ Le Conseil fédéral édicte une ordonnance qui précise notamment les modalités touchant les contrats de transport.

² Il peut établir des dispositions concernant le délai de garde et la mise aux enchères des objets trouvés dans l'enceinte de l'entreprise.

³ Le Département peut, en cas de difficultés d'exploitation, autoriser les entreprises à déroger temporairement aux dispositions relatives à l'exécution du transport.

Art. 53 Abrogation du droit en vigueur

Sont abrogés

1. La loi fédérale du 11 mars 1948¹⁾ sur les transports par chemins de fer et par bateaux;
2. L'arrêté fédéral du 27 octobre 1949²⁾ concernant la fixation des principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer;
3. L'arrêté fédéral du 7 décembre 1981³⁾ renouvelant l'approbation de l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des chemins de fer;
4. Les articles 36, 1^{er} alinéa, 2^e et 3^e phrases, et 43, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957⁴⁾ sur les chemins de fer;
5. L'article 6 de la loi fédérale du 18 février 1878⁵⁾ concernant la police des chemins de fer;
6. L'article 7, lettre a, de la loi fédérale du 23 juin 1944⁶⁾ sur les chemins de fer fédéraux;
7. Les dispositions des concessions⁷⁾:
 - a. Imposant des taxes ou distances maximales, plusieurs classes de voiture ou une réduction pour les voyages d'aller et retour;
 - b. Traitant des envois de détail;
 - c. Contraires à la présente loi.

¹⁾ RO 1949 569, 1977 2249

²⁾ RO 1949 1611, 1950 1546, 1968 427

³⁾ RO 1968 427, 1978 294, 1981 2085

⁴⁾ RS 742.101; RO 1958 341

⁵⁾ RS 742.147.1; RS 7 27

⁶⁾ RS 742.31; RS 7 197

⁷⁾ Publiées au RT

Art. 54 Modification du droit en vigueur

1. La loi fédérale d'organisation judiciaire¹⁾ est modifiée comme il suit:

Art. 100, let. r (nouvelle)

En outre, le recours n'est pas recevable contre:

r. En matière de transports publics:

1. Les décisions relatives à la desserte d'une gare;
2. Les décisions relatives aux facilités tarifaires;
3. Les décisions visant à assurer le service direct.

2. La loi fédérale sur la circulation routière²⁾ est modifiée comme il suit:

Art. 59, 4^e al., let. b

⁴ C'est d'après le code des obligations³⁾ que se déterminent:

b. La responsabilité du détenteur pour les dommages causés aux objets transportés sur son véhicule, à l'exception de ceux que le lésé portait avec lui, notamment les bagages, etc.; est réservée la loi du ... ⁴⁾ sur le transport public.

3. La loi fédérale du 6 octobre 1960⁵⁾ sur l'organisation des PTT est modifiée comme il suit:

Art. 3, 3^e al., phrase introductive

³ Les autres actions civiles, ainsi que les actions en responsabilité découlant de la loi du 2 octobre 1924⁶⁾ sur le Service des postes, de la loi du 14 octobre 1922⁷⁾ réglant la correspondance télégraphique et téléphonique, de la loi du ... ⁴⁾ sur le transport public ou des arrangements internationaux concernant le trafic postal, téléphonique et télégraphique doivent être portées;

...

4. La loi fédérale du 2 octobre 1924⁶⁾ sur le Service des postes est modifiée comme il suit:

Art. 10

Fixation des taxes

¹ Les taxes à acquitter pour les prestations mentionnées aux articles 9, 1^{er} alinéa, lettres b à f, 27, 28, 1^{er} alinéa, et 36, 1^{er} ali-

¹⁾ RS 173.110

²⁾ RS 741.01

³⁾ RS 220

⁴⁾ RO ...

⁵⁾ RS 781.0

⁶⁾ RS 783.0

⁷⁾ RS 784.10

néa, sont fixées par le Conseil fédéral. A ce propos, on aura égard en particulier au maintien d'une presse diversifiée.

² Sur les lignes du service postal, les prix de transport (art. 9, 1^{er} al., let. a) sont fixés conformément aux dispositions de la loi du . . . ¹⁾ sur le transport public.

Art. 11

Conditions mises au transport des colis-marchandises

Des prescriptions spéciales peuvent être édictées par l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes, pour le transport de colis-marchandises sur les lignes d'automobiles postales; les dispositions de la loi du . . . ¹⁾ sur le transport public (art. 1^{er}, 2^e al., de ladite loi) sont réservées.

Art. 44, 1^{er} al.

¹ Pour les services dont elle se charge, l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes n'est dans tous les cas responsable que dans la mesure déterminée par la présente loi. La responsabilité qui découle du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises est réglée selon la loi du . . . ¹⁾ sur le transport public.

Art. 45, 1^{er} al.

¹ A moins que la présente loi n'en dispose autrement, les demandes en indemnités relatives au service postal et dirigées contre l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes se prescrivent par deux ans. Celles qui sont relatives au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises sont réglées selon la loi du . . . ¹⁾ sur le transport public.

Art. 48 et 49

Abrogés

Art. 50, titre marginal

B. Dispositions générales

1. Poste aux lettres et colis

a. Responsabilité

Art. 54, titre marginal

2. Services financiers

¹⁾ RO . . .

Art. 55 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est soumise au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

28199

Message sur le transport public du 23 février 1983

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	83.016
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.04.1983
Date	
Data	
Seite	187-233
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 691

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.