

Message sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics

du 26 février 1986

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons un message sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics, ainsi qu'un projet d'arrêté fédéral sur le financement de réductions tarifaires et vous proposons de l'adopter.

Nous vous recommandons également de classer les postulats suivants:

- 1983 P 83.541 Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent
(N 6. 10. 83, Groupe socialiste)
- 1985 P 83.957 Lutte contre le dépérissement des forêts. Financement,
chiffre 3 pour la partie relative aux transports publics
(N 7. 2. 85, Groupe AdI/PEP; E 5. 3. 85)
- 1985 ad P 83.204/ Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence
84.203/ (N. 7. 2. 85, Commission du CN et du CE;
84.204 E 5. 3. 85), partie «transports publics»
- 1985 P 84.303 CFF. Abonnement écologique (N 7. 2. 85, Herczog)
- 1985 P 84.333 Dépérissement des forêts. Promotion des transports pu-
blics (N 7. 2. 85, Groupe socialiste)
- 1985 P 84.401 Transports publics. Communauté tarifaire suisse
(N 7. 2. 85, Groupe AdI/PEP)
- 1985 P 84.934 Dépérissement des forêts. Mesures en faveur des trans-
ports publics (N 7. 2. 85, Hubacher)
- 1985 P 84.936 Transports publics. Facilités tarifaires
(N 7. 2. 85, Bircher)
- 1985 P 85.304 Développement des transports publics. Programme d'in-
vestissements (N 10. 6. 85, Müller-Meilen).

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Mes-
sieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

26 février 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Egli
Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

La promotion des transports publics est souvent proposée comme une mesure appropriée pour lutter contre le dépérissement des forêts et améliorer la qualité de l'air. Le projet de «RAIL 2000» est une réponse concrète à cette exigence. Il offrira notamment des courses plus nombreuses, réduira les temps de parcours, diminuera les battements dans les gares de transbordement et permettra de nouvelles liaisons directes entre les villes suisses.

Les mesures tarifaires proposées notamment dans le présent message visent à modifier encore plus le comportement de la population par le biais du prix de transport.

Il est prévu de réduire fortement le prix annuel de l'abonnement 1/2 prix et d'harmoniser les prix des abonnements des chemins de fer et des autobus pour courses quotidiennes sur courtes distances. Les prix des abonnements annuels pour navetteurs seront aussi réduits. Dans le trafic marchandises, les prix du transport ferroviaire de et vers les ports bâlois seront abaissés. De plus, des contributions financières sont prévues pour la construction d'installations de transvasement de produits pétroliers, qui soient conformes à la loi sur la protection des eaux. Enfin, l'horaire devrait être étoffé dans le secteur des trains régionaux.

Le comportement des usagers des transports ne se modifiant que lentement, les mesures sont projetées pour une durée de six ans. Des dépenses plafonnées à 490 millions de francs devaient être autorisées pour cette période. A cette somme s'ajoutent des dépenses supplémentaires de 100 millions qui seront effectuées sur la base de dispositions légales existantes (mandat CFF, loi sur les chemins de fer). Les six mesures de promotion proposées dans le présent message exigeront environ 600 millions pour une période de six ans.

Message

1 Partie générale

11 Point de la situation

Dans notre rapport du 21 novembre 1984, nous avons porté à votre connaissance un catalogue de mesures envisageables pour combattre le dépérissement des forêts. Lors des débats sur ce rapport, vous nous avez transmis une motion, le 7 février 1985. Elle nous invite à présenter, d'ici à la fin de 1985 au plus tard, un concept qui indique:

- le niveau auquel la charge polluante de l'air doit être ramenée,
- les mesures et le calendrier qui permettront d'atteindre ce but et
- les dispositions constitutionnelles ou législatives à élaborer, ou les arrêtés fédéraux urgents à promulguer.

Le 21 novembre 1984, nous avons d'autre part chargé le Département des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) de présenter un rapport sur les possibilités de promouvoir les transports publics. Il a été déposé le 4 décembre 1985.

En vue d'arriver à une nette répartition des tâches dans le domaine de la politique énergétique et de renforcer la collaboration qui s'exerce dans ce secteur entre les cantons et la Confédération, nous avons établi un programme avec les gouvernements cantonaux, le 15 mai 1985. Ce programme, qui a été arrêté de conserve avec la Conférence des directeurs de l'énergie, comprend aussi - à titre de déclaration d'intention - plusieurs mesures de promotion des transports publics.

Les mesures envisagées dans le présent message pour les transports publics doivent être intégrées dans le programme général visant à réduire la charge polluante de l'air. Toutefois, l'élaboration de ce concept prend plus de temps que prévu. Afin d'aller de l'avant, nous vous soumettons sans attendre les propositions relatives à la promotion des transports publics, mesures qui visent avant tout à favoriser le passage du trafic privé au trafic public.

12 Interventions parlementaires et autres requêtes

121 Motions, postulats et initiatives parlementaires

La promotion des transports publics a fait l'objet de très nombreuses interventions parlementaires que nous rappelons ci-après. Pour autant que leur texte intégral n'ait pas été publié à l'annexe I du rapport du 21 novembre 1984 sur le dépérissement des forêts (FF 1984 III 1133), nous vous en donnons un bref résumé:

83.541 M Groupe socialiste. Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent (19. 9. 83)

83.957 M Groupe AdI/PEP. Lutte contre le dépérissement des forêts. Financement (15. 12. 83)

84.203/ Initiative Bâle-Ville. Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence (9. 2. 84)

84.088

P Commission du Conseil national et du Conseil des Etats
(E 10. 1. 85, N 18. 1. 85)

Le canton de Bâle-Ville invite les Chambres fédérales à prendre les mesures d'urgence suivantes dans le domaine des transports, ainsi que dans d'autres secteurs:

- Modifier le mandat qui a été confié aux CFF, dans le but d'accroître durablement la part des transports par chemin de fer: dans le trafic voyageurs, il s'agit notamment de rendre les tarifs plus attractifs pour les familles et les voyageurs en groupe, ainsi que d'améliorer le trafic à courte distance et les prestations en général; dans le transport des marchandises, il faudra en particulier réexaminer la nouvelle conception du trafic de détail et promouvoir les transports par conteneurs. On assurera le financement de telles mesures en affectant à celles-ci une part plus importante du produit des droits de douane sur les carburants.
- Prélever, éventuellement à titre temporaire, une surtaxe sur l'essence contenant du plomb afin d'alimenter un fonds destiné à promouvoir l'utilisation des transports en commun au lieu des véhicules à moteur individuels (fonds tendant à favoriser le passage aux transports publics).

84.303 M Herczog - CFF. Abonnement écologique (5. 3. 84)

84.333 M Groupe socialiste. Dépérissement des forêts. Promotion des transports publics (7. 3. 84)

84.401 M Groupe AdI/PEP. Transports publics. Communauté tarifaire suisse (23. 3. 84)

84.551 M Groupe socialiste. Développement des transports publics (4. 10. 84)

Le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures visant à promouvoir les transports publics, notamment en fixant une politique tarifaire tenant mieux compte des impératifs de l'environnement et de l'économie d'énergie. Il y a lieu d'envisager des facilités tarifaires, une amélioration de l'horaire, l'encouragement du ferroutage et du transport par conteneurs ainsi que la construction de voies de raccordement.

Les moyens financiers prévus par le 7^e crédit-cadre destiné aux améliorations techniques des entreprises de chemin de fer concessionnaires doivent être mis à disposition de manière anticipée. Des mesures d'encouragement des transports publics doivent être assorties de mesures touchant le transport individuel.

84.660 Question Friedli. Transports publics et protection de l'environnement (22. 3. 84)

84.934 M Hubacher. Dépérissement des forêts. Mesures en faveur des transports publics (14. 12. 84)

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'arrêté urgent selon lequel un tiers du produit des droits d'entrée sur les carburants sera affecté à la réduction des tarifs des transports publics, au financement d'abonnements écologiques aux fins d'inciter les automobilistes à recourir au transport public. L'offre de prestations doit être améliorée, notamment par un étouffement de l'horaire.

84.936 M Bircher. Transports publics. Facilités tarifaires (14. 12. 84)

Le Conseil fédéral est invité à présenter un projet d'arrêté fédéral urgent en vue d'attribuer à l'Assemblée fédérale la compétence de donner des directives en matière de prestations et de tarifs afin d'encourager la population à utiliser davantage les transports publics.

85.225 Initiative Hubacher. Mesures favorisant les transports publics (6. 2. 85)

Afin de réduire l'émission de polluants par les véhicules privés, l'Assemblée fédérale prend, par arrêté urgent, des mesures favorisant les transports publics.

La Confédération encourage l'augmentation de la fréquence des courses, l'abaissement des tarifs et la création de communautés tarifaires ainsi que les investissements visant à améliorer l'offre des transports publics. Elle finance ces mesures par le produit des droits sur les carburants.

85.234 Initiative Bircher. Transports publics. Demi-tarif (20. 3. 85)

L'Assemblée fédérale est invitée à prendre un arrêté fédéral urgent visant à réduire la pollution de l'air par le trafic privé en encourageant le transport public par des abaissements de prix. Les billets ordinaires et les abonnements pour courses occasionnelles seront réduits de moitié tandis que le prix des abonnements pour courses régulières seront abaissés de 360 francs par année. La Confédération finance ces mesures par moitié au moyen des recettes générales et par les recettes provenant des droits des carburants pour l'autre moitié.

85.304 P Müller-Meilen. Développement des transports publics. Programme d'investissements (4. 12. 85)

Le Conseil fédéral est invité à présenter un programme d'investissements propre à inciter les intéressés à utiliser les transports publics. Ce programme visera notamment à améliorer l'horaire et à développer le transport des marchandises, en facilitant les transports par ferroutage et par conteneurs ainsi qu'en multipliant les voies de raccordement.

122 **Autres requêtes**

En vue de réduire la pollution de l'air, d'autres requêtes proposent également le développement des transports publics:

Une *initiative populaire «pour l'aménagement des transports publics»* a été lancée le 10 août 1984.

Les quatre partis gouvernementaux ont adopté, au début décembre 1985, un *programme commun pour l'encouragement des transports publics*. Ils proposent notamment des investissements, des mesures tarifaires et l'amélioration de l'offre tant dans le trafic des voyageurs que dans celui des marchandises.

Diverses organisations sont aussi intervenues dans le même sens.

13 **Mesures mises en œuvre en vue de la promotion des transports publics**

131 **RAIL 2000**

La réalisation du projet de RAIL 2000 par les entreprises de transport se place au centre de toutes les mesures visant à encourager les transports publics. Elle conduira à leur revalorisation, qui profitera à toutes les régions. RAIL 2000 offrira notamment des courses plus fréquentes, diminuera la durée globale des voyages, réduira les temps d'attente dans les gares de transbordement et permettra de nouvelles liaisons directes entre les villes suisses. De ce fait, il sera possible d'influencer la répartition du trafic en faveur des transports publics.

L'intégration des entreprises de transport concessionnaires dans les travaux de planification des CFF garantit que RAIL 2000 améliorera les transports publics sur l'ensemble du territoire national. Nous vous avons transmis un message à ce sujet en date du 16 décembre 1985 (FF 1986 I 181). La réalisation de ce projet ne doit pas être compromise par le financement de mesures à effet immédiat.

132 **Autres mesures de la Confédération**

Par l'arrêté fédéral du 30 septembre 1985, nous avons donné à tous les militaires la possibilité d'acheter des *billets de congé* au prix unitaire de 5 francs. Cette mesure s'appliquera également aux participants aux cours de répétition et de complément.

Un premier pas a été franchi en matière d'*étouffement de l'horaire*, puisque sur la ligne Zurich - Berne, la cadence semi-horaire a été introduite durant l'horaire 1985 à 1987, le matin et le soir pendant les heures à fort trafic.

Les *ordonnances d'exécution de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants* prévoient des contributions pour les mesures suivantes:

- promotion du ferroutage (tout d'abord aide initiale selon le mandat de prestation 1982 des CFF; plus tard, il est vraisemblable qu'une indemnité sera versée à titre de prestation de service public selon le mandat 1987);
- contributions d'investissement pour l'ensemble du trafic combiné (grands conteneurs et ferroutage);
- encouragement de la construction des voies de raccordement ferroviaires;
- réduction du prix de transport des véhicules à moteur accompagnés;
- amélioration de l'accessibilité des chemins de fer grâce à la construction et à l'agrandissement systématique des places de parc près des gares.

Le doublement de la voie du BLS satisfait dans une très large mesure à l'exigence tendant à la *promotion du transit ferroviaire correspondant à la vocation du rail*.

Par ailleurs, les travaux préparatoires pour un septième *crédit de programme visant à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires* (ETC) sont en cours. Le matériel roulant destiné au trafic voyageurs est renouvelé et amélioré constamment, tant pour les ETC que pour les CFF. Ces efforts conduiront prochainement à une *hausse sensible du confort*.

133 Investissements supplémentaires des CFF dans les gares et dans le parc de véhicules

Le 2 octobre 1985, le conseil d'administration des CFF a approuvé un plan d'investissement extraordinaire de 870 millions de francs pour la construction d'installations d'accueil moderne, ainsi que pour l'acquisition accélérée de matériel roulant pour le trafic voyageurs.

Le programme d'investissements porte sur 320 millions de francs pour le matériel roulant et sur 550 millions pour les constructions des dix prochaines années.

Grâce au programme envisagé, les CFF entendent rendre plus attrayante l'utilisation des transports publics. L'effet de transfert escompté fournira une contribution complémentaire à la protection de l'environnement. Les investissements supplémentaires compléteront judicieusement les autres mesures proposées dans le présent message.

134 Mesures tarifaires des entreprises de transport

La nécessité de revoir les tarifs, fruits d'une longue évolution, a constitué une tâche prioritaire pour les entreprises de transport public. Elle représente un élément des améliorations de l'offre prévues pour 1987.

Les nouveaux enseignements et les rapides modifications de l'environnement ont incité les entreprises à formuler de la manière suivante les *principaux objectifs actualisés des nouveaux tarifs*:

- amélioration du rendement par le renforcement de la compétitivité,
- amélioration de la transparence de l'offre par un assortiment systématique et par des prestations favorables aux clients et conformes au marché,
- supprimer ou réduire au strict minimum les formalités liées à l'achat de titres de transport; création de conditions d'achat simples et claires,
- souplesse dans la fixation des prix en vue d'une adaptation aussi rapide que possible aux modifications du marché,
- coordination avec les mesures de protection de l'environnement,
- création de conditions-cadres propices aux communautés tarifaires.

Compte tenu de ces principes, un ensemble tarifaire 1987 a été préparé dans le cadre de l'aménagement de l'offre voyageurs. Afin d'intensifier la politique de marketing, diverses mesures de promotion des ventes, favorables à la clientèle, seront réalisées dès le 1^{er} mai 1986 en vue de maintenir en éveil l'intérêt du marché et du public pour les transports en commun. Le programme de la *phase préalable de 1986* comprend les éléments suivants:

Déplacements en famille

- voyages occasionnels (carte familiale, transport gratuit des enfants accompagnés, demi-prix pour les personnes âgées de 16 à 25 ans),
- voyages fréquents (abonnement général pour familles pouvant être utilisé à titre individuel ou en commun).

Déplacements en groupe (billets collectifs à partir de cinq personnes au lieu de six, rabais plus élevés pour adolescents).

Ces facilités tarifaires, valables dès le 1^{er} mai 1986, créeront une base de départ favorable pour l'aménagement de l'offre 1987.

Le reste de l'ensemble tarifaire (phase 1987) sera traité en parallèle avec les mesures fédérales en faveur de la promotion des transports publics et sera coordonné avec ces dernières.

14 Mesures de promotion par la Confédération

Les interventions parlementaires ne visent pas simplement à proposer des mesures de promotion des transports publics. Elles tendent plutôt à favoriser le passage du trafic privé vers ces transports.

L'objectif proprement dit n'est donc pas de rendre meilleur marché les courses effectuées actuellement avec les moyens de transport public ou de provoquer un trafic supplémentaire. Dans un premier temps, les mesures tarifaires réduiront le prix des courses actuelles et déclencheront un certain trafic supplémentaire. Puis les déplacements en automobile seront remplacés par des courses faites avec un moyen de transport public. Lors du choix des mesures, il importe de veiller à ce que l'effet de transfert soit aussi grand que possible.

Il est cependant difficile d'estimer, voire de calculer les incidences de telles mesures. L'ordre de grandeur des coûts et des manques à gagner peut dans la plupart des cas être déterminé par des calculs. En ce qui concerne les indications sur l'effet de transfert, on en est réduit à procéder selon des modèles ou des estimations.

Quant aux mesures tarifaires, il convient surtout d'apprécier l'incidence du prix sur le choix du moyen de transport. Cette question fait l'objet de controverses. Diverses études ont montré que le prix n'est pas le seul critère déterminant. On accorde encore davantage d'importance à la durée du voyage, à la disponibilité, à la ponctualité et au confort. Le prix constitue néanmoins un élément important, comme l'indique par exemple la campagne lancée dans la région de Bâle en faveur de l'«abonnement écologique».

Le DFTCE a examiné de manière approfondie un grand nombre de mesures réalisables. Certaines d'entre elles ont dû être rejetées pour des raisons impératives (mise en pratique très difficile, insuffisance des effets, frais disproportionnés). Les mesures proposées sont décrites dans la partie spéciale du présent message.

15 Procédure de consultation

Attendu qu'il s'agit d'un projet de dispositions qui ne sont ni constitutionnelles ni législatives, et compte tenu de l'urgence de présenter des propositions, nous avons renoncé à ouvrir une procédure de consultation.

Les entreprises de transport concernées au premier chef sont favorables aux mesures proposées, à condition que l'on trouve des modalités satisfaisantes pour l'indemnisation compensatrice.

16 Classement d'interventions parlementaires

Nous avons présenté au chiffre 121 les nombreuses interventions parlementaires portant sur les mesures d'encouragement des transports publics, interventions qui ont toutes été transmises sous la forme de postulat.

Nos intentions, ainsi que les mesures déjà mises en œuvre ou décidées pour encourager les transports publics figurent

- dans le message du 27 novembre 1985 sur le mandat de prestations des Chemins de fer fédéraux (FF 1985 III 634),
- dans le rapport du 16 décembre 1985 sur le projet de «RAIL 2000» et le message sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux (FF 1986 I 181),
- dans le présent message.

Nous vous proposons donc de classer les postulats mentionnés dans l'introduction au présent message.

2 Partie spéciale

21 Mesures réalisables immédiatement en vue de la promotion des transports publics

On ne peut proposer la réalisation de toutes les mesures examinées par le DFTCE. Entre en ligne de compte celles qui

- offrent un rapport favorable entre les charges et les produits,
- englobent le plus grand nombre de catégories de clients,
- laissent entrevoir un important passage du trafic privé vers les transports publics,
- sont attrayantes sur le plan des prix et supportables financièrement par la Confédération.

Les mesures ont été évaluées quant à leur efficacité. Elles doivent, si possible, se compléter et s'influencer positivement. Les mesures d'appoint qui touchent au trafic individuel et qui pourraient augmenter le rendement de la stratégie envisagée n'ont pas été prises en considération. En effet, leur réalisation est incertaine et doit être examinée indépendamment des mesures inhérentes aux transports publics. Nous avons chargé le Département fédéral de justice et police d'examiner, en collaboration avec le DFTCE, des mesures complètes, propres à encourager l'emploi accru des transports publics par les automobilistes. Ces mesures seront intégrées dans le programme de mesures anti-pollution atmosphérique.

Nous vous recommandons ci-après six mesures que nous estimons supportables et conformes aux objectifs.

211 Réduction sur l'abonnement 1/2 prix (mesure 1)

Une *réduction générale du prix de cet abonnement*, qui donne droit à un rabais de 50 pour cent pour l'achat d'un nombre illimité de billets, tend à procurer aux transports publics de nouveaux clients réguliers. Cette mesure concerne les courses occasionnelles sur toutes les distances; elle vise les usagers occasionnels du rail, en particulier les automobilistes.

Il s'agit d'abaisser la barrière à partir de laquelle les gens renoncent, pour des raisons de coûts, à utiliser les services des transports publics.

211.1 Point de la situation

L'abonnement habituel à 1/2 prix «Elite» coûte actuellement 360 francs par année. L'abonnement «Junior» (pour les jeunes de 16 à 26 ans) revient à 195 francs. Les personnes âgées et les invalides obtiennent le titre de transport au prix de 125 francs.

En se référant exclusivement au but recherché, il suffirait de fixer un prix de 125 francs. Un prix de 100 francs permet cependant à tous les rentiers AVS de bénéficier d'une réduction de 25 francs par année. Par ailleurs, un prix net (100 francs) a un meilleur impact publicitaire notamment lors du lancement du produit.

211.2 Mesure

Le prix des abonnements ½ prix «Elite», «Junior» et «Senior», ainsi que celui des abonnements ½ prix pour invalides sera ramené uniformément à 100 francs par année. La Confédération indemniserà les entreprises de transport de la différence, ainsi que des autres manques à gagner résultant de cette mesure.

211.3 Utilité/avantages

Cette mesure procurera de nouveaux clients aux entreprises de transports publics, étant donné qu'elle réduira spécifiquement les frais variables liés à l'utilisation de ces transports. L'offre favorisera une clientèle régulière, car les dépenses globales baisseront, en termes relatifs, avec l'augmentation du nombre des voyages. Les personnes qui n'utilisent guère les transports publics ne profiteront pas de cette réduction de prix.

Grâce à une offre uniforme, l'assortiment des abonnements ½ prix sera simplifié et rendu plus transparent pour la clientèle. Les avantages actuels pour les hommes d'affaires et les excursionnistes (possibilité de compléter l'abonnement ½ prix par des cartes journalières donnant droit au libre parcours sur les lignes de l'abonnement général) sont conservés.

211.4 Effets secondaires

La forte diffusion, probable, du nouvel abonnement ½ prix pourrait avoir pour effet d'évincer les abonnements pour transports sur de courtes distances. Des mesures dans ce domaine sont donc indispensables (voir mesure 2). Notre campagne de promotion ne doit pas conduire à une régression de la vente des abonnements à vue, très favorables sur le plan de l'exploitation, au profit de l'utilisation accrue de billets ordinaires ou de cartes multi-parcours.

Par suite de la création de communautés tarifaires et de trafic dans les grandes agglomérations, les entreprises de transport local qui ne reconnaissent pas la validité de l'abonnement ½ prix seront alors tenues d'appliquer un tarif commun convenu avec les chemins de fer et le Service postal des voyageurs. Il en résultera quelques problèmes supplémentaires d'ordre technique et financier. Ceux-ci devront être résolus par les autorités des régions intéressées, en collaboration avec les CFF, les PTT et l'Office fédéral des transports.

Quelques entreprises à vocation fortement touristique ont formulé des réserves à caractère financier quant à une diffusion encore plus large de l'abonnement ½ prix. Pour le moment, il n'est pas possible de prouver la justesse de ces allégations. Les répercussions négatives supposées ne pourront être examinées que d'après l'évolution effective des transports et des produits.

211.5 Champ d'application

La mesure s'applique à tout le domaine de validité des abonnements généraux et $\frac{1}{2}$ prix, c'est-à-dire à toutes les lignes de chemins de fer, de téléphériques, de navigation et d'automobiles adhérant au tarif des titres de transport susmentionnés.

212 Facilités tarifaires applicables aux abonnements valables sur de courtes distances (mesure 2)

Cette mesure tend à harmoniser les prix des abonnements ferroviaires et d'autobus; elle est réclamée par tous les milieux. L'uniformisation visée est souhaitable notamment pour les entreprises de transport par automobiles, dont les prix sont loin d'être indentiques. De manière générale, les prix des abonnements pour courtes distances seront mieux adaptés aux frais variables des véhicules à moteur privés, ce qui rendra intéressante, du point de vue des prix, l'utilisation des moyens de transport publics pour les courses journalières.

212.1 Point de la situation

Etant donné les frais d'exploitation élevés du trafic voyageurs, les tarifs des abonnements ont, en règle générale, été sensiblement majorés au cours de ces quinze dernières années. Les voyageurs évitent fréquemment de payer le prix des abonnements mensuels en utilisant des cartes multi-parcours ou des billets ordinaires, ce qui met en évidence certaines erreurs dans l'évolution du système tarifaire.

Les disparités existant dans les structures d'exploitation et de coûts ont en outre eu pour effet que les tarifs du Service postal des voyageurs et des entreprises d'automobiles concessionnaires ont augmenté plus fortement que ceux des chemins de fer. Les usagers ne comprennent toutefois pas les différences de prix entre les transports publics ferroviaires et routiers. Les prix plus élevés des entreprises d'automobiles sont contraires à l'idée incontestée selon laquelle l'autobus est le moyen de transport le plus économique et, partant, le meilleur marché, sur les lignes régionales peu fréquentées. Une uniformisation des tarifs est donc nécessaire, du moins pour les abonnements.

212.2 Mesure

L'Office fédéral des transports établira en collaboration avec les entreprises de transport un tarif d'abonnement uniforme pour les chemins de fer et les entreprises d'automobiles, compte tenu des conditions de concurrence et de la compétitivité par rapport au trafic privé. La Confédération couvrira les manques à gagner que les entreprises subiront en appliquant ce tarif.

212.3 Utilité/avantages

L'uniformisation des tarifs permettra aux chemins de fer et aux entreprises d'automobiles d'appliquer le même barème. Cela augmentera la transparence du système tarifaire et facilitera la création de communautés tarifaires, de même que la collaboration sur des liaisons parallèles en dehors des agglomérations.

Comme les circonstances sont différentes d'un cas à l'autre, les navetteurs bénéficieront de rabais variables selon la ligne de chemin de fer ou d'autobus. Dans l'ensemble, les moyens de transport public pratiqueront des prix plus attractifs sur les courses journalières du trafic à courte distance. Les transports sur les distances supérieures à 20 kilomètres, qui sont moins concurrencés, ne seront en revanche pas touchés.

Il incombera aux entreprises de fixer les dispositions tarifaires concernant l'assortiment des abonnements, les conditions d'achat, la vente et le contrôle. Ces modalités seront réglées dans le cadre du nouveau tarif voyageurs.

212.4 Effets secondaires

Les rabais créeront un meilleur rapport entre les prix des abonnements pour courses occasionnelles (à l'avenir: cartes multi-parcours) et ceux des abonnements mensuels pour courses journalières. Cela permettra d'éviter que les élèves et les détenteurs d'abonnements $\frac{1}{2}$ prix fassent de la sous-enchère en achetant des billets à demi-tarif. Il en résultera un contrepois par rapport aux effets secondaires indésirables de la mesure 1.

212.5 Champ d'application

Le nouveau tarif uniforme des abonnements est valable pour toutes les lignes de chemin de fer et d'autobus du trafic général sur lesquelles sont appliqués les barèmes des CFF et des PTT ou un autre tarif plus élevé. L'Office fédéral des transports statue sur les exceptions et les dérogations en matière de fixation des prix. Les entreprises de transport urbain et local ne sont pas touchées par la mesure.

213 Réduction sur l'abonnement annuel pour navetteurs (mesure 3)

Afin d'inciter les gens à recourir toute l'année aux moyens de transports publics, il est judicieux d'offrir un *abonnement annuel à prix réduit pour navetteurs*. Il encourage l'usager à les utiliser non seulement en hiver, mais aussi en été.

213.1 Point de la situation

Aujourd'hui déjà, les entreprises de transports vendent des abonnements annuels pour navetteurs. Leur prix correspond à neuf ou dix fois le montant d'un abonnement mensuel.

213.2 Mesure

Les abonnements annuels pour navetteurs (adultes et écoliers) seront offerts à un prix correspondant à huit fois celui d'un abonnement mensuel. Le manque à gagner attesté sera compensé par la Confédération.

213.3 Utilité/avantages

Un abonnement de ce type n'est utilisé en règle générale que dix mois par année. Pour les travailleurs, les deux mois restants sont à mettre en rapport avec les vacances, le service militaire, les maladies, etc. Pour rendre attrayants l'achat et, partant, l'utilisation de cet abonnement, il faut que son prix soit nettement inférieur à celui de dix abonnements mensuels. La mesure envisagée permet de mettre les capacités de transport à contribution de manière uniforme durant toute l'année, sans que les pointes de trafic ne croissent de manière excessive en hiver. Par ailleurs – c'est un autre avantage – la délivrance de ces abonnements sera considérablement simplifiée sur le plan administratif.

213.4 Champ d'application

La mesure en question touche les entreprises du trafic général. Vu la législation en vigueur, les entreprises de transport urbain et les autres entreprises de transport local font exception.

214 Transfert vers le rail des marchandises échangées avec les ports de Bâle (mesure 4)

214.1 Point de la situation

Les ports de Bâle, y compris les installations ferroviaires, appartiennent aux cantons de Bâle-Ville (BS) et de Bâle-Campagne (BL) (BS: Bâle St. Johann et Bâle Kleinhüningen; BL: Birsfelden/Au). Les installations ferroviaires et les équipements d'exploitation sont affermés aux CFF.

Ces derniers assurent l'exploitation à leurs frais et prennent en charge l'entretien et le renouvellement des installations. Ils indemnisent les cantons de l'affermage des équipements ferroviaires et de l'administration des ports.

Pour couvrir ces coûts, les CFF perçoivent un supplément de 25 km tarifaires dans le trafic avec les ports bâlois. Ce supplément détériore la position de ceux-ci et ne permet pas de compenser les dépenses des CFF pour les ports.

214.2 Mesure

Pour transférer au rail l'important trafic routier lourd de et vers les ports de Bâle, les CFF ramèneront le supplément de 25 à 15 km tarifaires. La Confédération prendra à sa charge le manque à gagner qui en résultera.

Les éventuelles distortions de concurrence que cette mesure peut entraîner en faveur de la navigation sur le Rhin et donc au détriment des chemins de fer situés au nord de Bâle (DB, SNCF, SNCB, NS) doivent être évitées ou corrigées par des abaissements systématiques des tarifs des CFF. C'est pourquoi la distance tarifaire actuelle du chemin de fer de jonction bâlois (Bâle CFF - Bâle Badischer Bahnhof) passera également de 10 à 5 km. Ce manque à gagner supplémentaire sera aussi supporté par la Confédération.

214.3 Utilité/avantages

Les prix plus favorables pour les transports de et vers les ports de Bâle procureront de meilleurs atouts commerciaux aux chemins de fer suisses, tant dans le trafic intérieur que dans le transit vers l'Italie. Le rabais sera de 3 à 10 pour cent suivant la distance. Le pourcentage de réduction sur les distances moyennes, qui sont fortement concurrencées, est plus marqué que sur les longs parcours. Tout transfert sur le rail délestera les routes du trafic lourd, ce qui profitera à la région de Bâle, fortement engorgée.

La diminution du supplément de distance améliorera aussi la compétitivité de l'itinéraire combiné Rhin-rail entre le nord et le sud de l'Europe, cela par rapport à la voie maritime et à la route.

Grâce à la promotion de cet itinéraire, le service de navigation suisse sur le Rhin et les ports de Bâle seront mieux utilisés. Comme les quantités transbordées seront plus importantes et que les besoins d'entrepôts augmenteront, il sera possible de maintenir les emplois, voire de les multiplier.

La mesure envisagée contribuera à garantir la sécurité de l'approvisionnement assuré par la navigation rhénane en cas de crise.

214.4 Effets secondaires

La réduction de distance proposée peut influencer la compétitivité des chemins de fer implantés à droite et à gauche du Rhin. Or, la mesure envisagée ne vise pas à concurrencer les chemins de fer étrangers partenaires des CFF. C'est pourquoi le transport ferroviaire le long de la rive droite du Rhin a été ménagé grâce à la réduction de la distance tarifaire du chemin de fer de jonction bâlois.

Nous avons fait examiner la possibilité d'appliquer à toutes les gares bâloises le traitement tarifaire réservé à Bâle CFF. Pour les raisons précitées et parce qu'une telle mesure n'aurait plus comme objectif principal la limitation du trafic par camions au départ des ports de Bâle, il convient de renoncer à la suppression du supplément, dont les frais seraient supportés intégralement par la Confédération. En outre, la compensation du manque à gagner à prendre en charge par cette dernière serait deux fois plus importante que ce qui est prévu dans notre proposition. Quoi qu'il en soit, la position du rail pourrait être renforcée si les cantons portuaires revoyaient les accords financiers conclus avec les CFF au sujet des ports rhénans et les modifiaient dans le même sens que cette mesure de promotion.

Un transfert du trafic des importations et des exportations en faveur des ports rhénans se répercutera partiellement sur d'autres points-frontière.

214.5 Champ d'application

La diminution de prix est valable pour tout le trafic de et vers les ports de Bâle. Le prix minimal par wagon sera néanmoins payé dans chaque cas.

215 Construction d'installations de transvasement pour les produits pétroliers (mesure 5)

215.1 Point de la situation

Les produits pétroliers liquides (notamment l'essence, le diesel, l'huile de chauffage et le kérosène) sont considérés comme des marchandises dangereuses à transporter. Leur acheminement par le rail doit donc être encouragé afin de ménager l'environnement.

Pour le transvasement de produits pétroliers des wagons dans les camions-citernes et dans les réservoirs de stockage, les gares aux marchandises doivent, selon la législation sur la protection des eaux, être dotées de constructions et de dispositifs techniques.

215.2 Mesure

Afin de maintenir et, si possible, d'augmenter la part du rail dans le transport des produits pétroliers, on accordera aux chemins de fer une aide financière pour l'assainissement des installations de transvasement existantes et pour la construction d'installations supplémentaires.

215.3 Utilité/avantages

Outre les avantages généraux inhérents à la réduction du trafic routier lourd, le transport ferroviaire des marchandises dangereuses menace moins l'homme et l'environnement, ce qui est important. Certes, un transport ter-

✚ minal est néanmoins nécessaire, mais la construction d'installations de transvasement permet de réduire au strict minimum l'acheminement par la route. Si l'emplacement est bien choisi, le transport se fera encore plus rationnellement, les marchandises étant déplacées par groupes de wagons et non plus par des wagons isolés, qui sont particulièrement concurrencés par la route.

215.4 Champ d'application

La Confédération financera les équipements de transvasement qui seront construits ou assainis en corrélation avec les installations ferroviaires d'entreprises de transport participant au trafic général. Ils pourront être utilisés par tous les usagers du rail.

216 Etoffement de l'horaire dans le trafic régional (mesure 6)

216.1 Point de la situation

Alors que les trains intercités et les trains directs B des CFF circulent généralement à intervalles réguliers depuis l'introduction de l'horaire cadencé en été 1982, la cadence est interrompue sur diverses lignes du trafic régional pendant les heures creuses. Sur certains tronçons, les convois régionaux circulent uniquement toutes les deux heures, en général en alternance avec les trains directs B, qui ne desservent que les grandes localités. La position des transports publics s'en trouve aggravée, notamment dans les zones rurales.

216.2 Mesure

Afin d'améliorer l'horaire, les CFF seront autorisés à combler les principales lacunes de la cadence dans le trafic régional et à offrir sur les lignes mieux fréquentées un plus grand nombre de trains destinés au transport des travailleurs et des écoliers. Les frais supplémentaires seront mis à la charge de la Confédération, dans le cadre du mandat de prestations des CFF au titre de l'indemnisation du trafic régional.

216.3 Utilité/avantages

Les améliorations de l'horaire entraîneront pour les CFF des prestations supplémentaires de quelque 5500 trains-kilomètres ou la conduite de 140 nouveaux convois par jour. Presque tous ces convois ont déjà été exigés par les organismes régionaux. Vu leur rentabilité insuffisante, de tels services supplémentaires ont été refusés par les CFF et – en cas de recours – par les autorités supérieures. Etant donné que les nouvelles prestations se répartissent sur tout le pays, la mesure devrait, pour des raisons de politique régionale, être accueillie favorablement.

Dans les zones rurales, les mesures tarifaires ne peuvent être entièrement efficaces que s'il n'y a pas de lacune dans l'horaire. L'étoffement de ce dernier renforce donc les mesures 1 à 3.

216.4 Effets secondaires

La mesure envisagée pourrait avoir pour effet que des demandes d'étoffement de l'horaire soient présentées également dans les régions non desservies par les CFF.

Dans les zones faiblement peuplées, la cadence horaire intégrale des lignes d'automobiles ne saurait se justifier, étant donné les écarts entre les coûts et les produits. L'introduction de la cadence horaire entre 6 heures et 19 heures, par exemple, entraînerait 45 millions de voitures-kilomètres supplémentaires par année et des coûts complémentaires de plus de 150 millions de francs. Pour les entreprises d'automobiles, il s'agit uniquement d'offrir quelques courses supplémentaires, comme le font les chemins de fer régionaux qui disposent déjà, en règle générale, d'un horaire bien aménagé.

De telles demandes doivent être traitées dans le cadre de la procédure normale d'approbation des horaires. Les demandes complémentaires, judicieuses et motivées, doivent être approuvées et les frais supplémentaires, relativement modestes, seront provisoirement pris en charge par la Confédération et les cantons au titre de la couverture générale du déficit (art. 58 de la loi sur les chemins de fer).

Par ailleurs, nous préparons actuellement un message relatif à une modification de la loi sur les chemins de fer qui soumettra les entreprises de transport concessionnaires et les CFF au même régime d'indemnité compensatrice. De ce fait, l'indemnisation des trains supplémentaires serait aussi définitivement réglée pour les entreprises susmentionnées.

216.5 Champ d'application

Cette mesure se limite en principe au trafic régional des CFF. Elle peut aussi concerner, à un degré moindre, les entreprises de transport concessionnaires ou les PTT.

3 Conséquences

31 Conséquences financières

311 Calcul du manque à gagner

Les entreprises seront indemnisées au titre de la détérioration des résultats d'exploitation, consécutive aux mesures tarifaires envisagées. L'ampleur de cette indemnisation sera déterminée d'après les recettes comparables, le volume et la structure du trafic des années antérieures à l'abaissement du

prix. Le manque à gagner effectif sera établi de manière définitive par une calculation postérieure et la différence par rapport aux paiements effectués sera compensée lors de prochains décomptes.

Les prix seront périodiquement adaptés au renchérissement et aux coûts, compte tenu des recettes supplémentaires.

312 Conséquences de chaque mesure.

Lors de l'estimation du manque à gagner à couvrir par la Confédération, il n'a pas été tenu compte du trafic supplémentaire que devraient produire ces mesures. D'autre part, ni les éventuels frais d'exploitation supplémentaires ni le renchérissement n'ont été retenus. D'une manière plus détaillée, chaque mesure devrait avoir les effets suivants:

312.1 Réduction sur l'abonnement $1/2$ prix

Pour estimer l'indemnité due aux entreprises, il a été tenu compte de deux facteurs: les montants nécessaires pour couvrir la différence de prix et l'effet de substitution (permutation entre titres de transport). La réduction de l'abonnement au prix de 100 francs provoquera un manque à gagner annuel de l'ordre de 53 millions de francs que la Confédération prendra à sa charge. L'indemnité sera versée à une caisse centrale que gèrent les CFF (pool); elle sera ensuite répartie entre les entreprises de transport selon une clé convenue. Le premier paiement aura lieu en 1987 sur la base d'estimations.

312.2 Réductions dans le secteur des abonnements

L'abaissement des prix des abonnements pour courses quotidiennes, sur des courtes distances, devrait provoquer un manque à gagner annuel d'environ 4 millions de francs.

312.3 Réduction sur l'abonnement annuel pour navetteurs

La vente d'abonnements annuels à prix réduit pour navetteurs occasionnera des coûts d'environ 15 millions de francs par année.

312.4 Transfert au rail de marchandises échangées avec les ports rhénans

D'après les chiffres du trafic de 1984, l'indemnité versée par la Confédération à ce titre devrait se monter à quelque 9 millions de francs par an.

312.5 Aménagement de places de transvasement de produits pétroliers

Pour adapter les installations existantes aux normes de la protection des eaux et pour construire de nouvelles installations, il faut s'attendre à une dépense d'un million de francs par an; la mesure est limitée à trois ans.

312.6 Etoffement de l'horaire dans le trafic régional

Les prestations supplémentaires envisagées par les CFF dans le trafic régional devraient provoquer de nouveaux coûts annuels de l'ordre de 15 millions de francs. Les mesures analogues qui seraient prises par les entreprises concessionnaires devraient coûter 2 millions de francs par an à la Confédération.

313 Durée des mesures et récapitulation des dépenses

Les mesures devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1987; elles sont prévues pour une durée de six ans. En effet, l'expérience démontre qu'une période de cinq ans est nécessaire pour apprécier les effets de telles mesures sur le comportement des usagers de transport (cf. M. P. B. Goodwin, professeur à l'Université d'Oxford: étude sur la structure et l'élasticité du marché des transports, 1984). Les mesures qui, dans la période d'essai de cinq ans, auront atteint le but recherché devraient être reconduites d'une manière définitive. Les autres, en revanche, devraient être soit modifiées soit supprimées par étapes.

Les dépenses relatives aux places de transvasement des produits pétroliers sont limitées à trois ans.

Pour la période d'essai 1987-1992, les mesures envisagées devraient entraîner les dépenses suivantes:

Mesures	Dépenses annuelles	Dépenses 1987-1992
	(en millions de francs)	
Abonnement 1/2 prix	53	318
Abonnement pour courses quotidiennes	4	24
Abonnements annuels pour navetteurs	15	90
Marchandises échangées avec les ports rhénans	<u>9</u>	<u>54</u>
	81	486
Arrondi	—	<u>4</u>
Plafonnement des dépenses	—	490



Mesures	Dépenses annuelles	Dépenses 1987-1992
	(en millions de francs)	
Horaire CFF plus dense dans le		
- trafic régional CFF	15	90
- trafic régional des ETC	2	12
Places de transvasement pour des produits pétroliers (3 ans)	<u>1</u>	<u>3</u>
	99	595

314 Conséquences financières pour la Confédération

Pour autant que le manque à gagner et les coûts supplémentaires des CFF ne puissent pas être compensés par le trafic supplémentaire, la Confédération prendra la différence à sa charge. Le résultat des comptes des entreprises concessionnaires sera également influencé à un moindre degré. Dans l'ensemble et suivant le succès que remporteront ces mesures, la Confédération devrait être appelée à couvrir annuellement une somme de près de 100 millions de francs.

Les dépenses y afférentes ne sont pas prévues dans le plan financier.

315 Conséquences financières pour les cantons et les communes

Les cantons participent à la couverture des déficits des entreprises de transport concessionnaires. Il n'est cependant pas possible d'estimer aujourd'hui déjà dans quelle mesure les comptes de ces entreprises seront affectés par les mesures tarifaires et le trafic supplémentaire qui devrait en résulter. Les conséquences financières pour les communes dépendent de la législation cantonale.

Les mesures n'influencent pas directement le transport public local (transports en commun dans les grandes villes et sur les lignes locales). Pourtant, la réduction sur l'abonnement à 1/2 prix et la vente d'abonnements annuels à prix réduit pour navetteurs pourraient avoir des conséquences financières pour les cantons et les communes lors de la mise en place de communautés tarifaires qui sont d'ores et déjà planifiées.

L'étoffement de l'horaire CFF dans le trafic local n'influence ni la charge des cantons ni celle des communes. D'éventuelles améliorations nécessaires pour garantir la correspondance avec les lignes d'apport des entreprises concessionnaires pourraient avoir des incidences sur le déficit de ces entreprises, que couvrent en partie les cantons et les communes; cette charge ne serait cependant que temporaire étant donné qu'une nouvelle réglementation d'indemnisation est également envisagée pour ces entreprises.

L'aide financière accordée pour des places de transvasement que réaliseraient des entreprises concessionnaires est envisagée en application de la loi sur les chemins de fer; dans ce cas les cantons y participent également.

32 Effets sur l'état du personnel

Le calcul du manque à gagner des entreprises de transport et le versement de l'indemnité occasionneront une certaine augmentation du volume de travail à l'Office fédéral des transports et aux entreprises. En choisissant des méthodes de calcul simples, on s'efforcera de maintenir cette charge supplémentaire dans des limites acceptables.

33 Effets sur le trafic (passage du trafic routier au rail)

Le succès des mesures propres à encourager le transport public ne doit pas être évalué exclusivement d'après le trafic supplémentaire qu'elles produiront mais également d'après leur capacité de maintenir, voire d'augmenter la part du chemin de fer sur le marché des transports.

Le développement des transports publics sera en outre fonction des priorités que l'on fixera dans la politique de l'environnement et de l'énergie.

Le choix de moyen de transport dépend surtout de la rapidité et du confort offerts. Le prix joue cependant un rôle non négligeable. Cependant, son influence est fort différente selon que l'utilisateur est tributaire ou non des transports publics. Lorsque le voyageur compare les prix pour faire son choix, il met dans la balance le tarif des transports publics et les coûts variables de son automobile. L'évolution de ces derniers est défavorable aux transports publics et une modification de cette tendance n'est pas prévisible. L'élasticité de la demande dépend donc du type de clientèle et des coûts de l'automobile. Pour évaluer les effets des abaissements de tarifs, il a été tenu compte notamment de ces deux facteurs.

Les abaissements de tarifs opérés dans le secteur des voyageurs non seulement incitent les automobilistes à recourir davantage aux transports en commun mais encore provoquent un trafic voyageurs supplémentaire (il s'agit de personnes qui n'ont pas à faire un choix entre la route et le rail). Aussi, les effets des mesures quant au transfert du transport individuel au transport public sont-ils difficilement quantifiables. De toute façon, ils représentent environ un pour cent du trafic individuel. Compte tenu d'estimations provisoires (les calculs définitifs seront effectués dans le cadre des travaux relatifs au projet de protection de l'air), il en résulte toutefois une réduction annuelle de la charge polluante de 10 t d'anhydride sulfureux, de 500 t d'oxyde d'azote et de 250 t d'hydrocarbures. Selon nos estimations, le transport public devrait augmenter d'environ 660 millions de voyageurs-kilomètres, ou de 4 pour cent.

Les propositions relatives au trafic des marchandises devraient avoir pour effet de transférer de la route au rail environ 250 millions de tonnes-kilomètres par an. Cela correspond au passage vers le rail de quelque 4 pour cent du trafic routier des marchandises, soit une progression de 3,5 pour cent du trafic ferroviaire.

4 Conformité aux Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet n'est pas mentionné dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale de 1983 à 1987 (FF 1984 I 153). En effet, le développement des transports publics est, en premier lieu, envisagé par le projet de RAIL 2000 qui, à moyen et long terme, vise à améliorer l'offre nationale des chemins de fer. A court terme, un abaissement des tarifs doit contribuer à une utilisation accrue des transports publics; ces mesures tarifaires ont essentiellement pour but de réduire la pollution de l'air, d'où l'urgence de nos propositions.

5 Bases juridiques

Par les mesures envisagées pour promouvoir les transports publics, la Confédération entend atteindre des buts relevant de la politique en matière d'énergie et d'environnement. En vertu de l'article 11 de la loi du 4 octobre 1985 sur le transport public (FF 1985 II 1355), les entreprises sont indemnisées du manque à gagner qu'elles subissent en raison des facilités tarifaires qu'elles doivent octroyer. Le délai référendaire ayant expiré le 13 janvier 1986 sans avoir été utilisé, la mise en vigueur de cette loi est prévue pour le milieu de l'année en cours.

La part de la Confédération pour l'abaissement de l'abonnement $\frac{1}{2}$ prix, des abonnements pour courses quotidiennes, des abonnements annuels pour navetteurs et la réduction des tarifs pour les marchandises échangées avec les ports rhénans est fixée à l'article premier de l'arrêté fédéral sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics. Nous vous proposons d'accorder *un crédit plafonné à 490 millions de francs* pour une durée de six ans. Les Chambres mettent ainsi à disposition le montant global nécessaire à l'exécution d'une tâche précise pour une période pluriannuelle. Cette enveloppe financière ne constitue pas pour autant une autorisation d'effectuer la dépense (art. 30 de l'ordonnance sur les finances de la Confédération du 15 janvier 1986 (RO 1986 154)). Cette autorisation est accordée par la voie du budget. Les facilités tarifaires sont des indemnités d'exploitation; elles ne constituent donc pas des obligations pour lesquelles la Confédération se serait engagée préalablement, comme c'est le cas pour les investissements. Par conséquent, un plafonnement des dépenses est, dans ce cas, plus indiqué qu'un crédit d'engagement.

Nous devons veiller au respect des limites du crédit de plafonnement accordé pour l'octroi de facilités tarifaires et prendre les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution du trafic et du renchérissement.

L'étoffement de l'horaire demandé aux CFF dans le trafic régional conduit à une augmentation de l'indemnité de la Confédération, ce aussi bien conformément au mandat actuel de prestations des CFF qu'au nouveau mandat proposé. Une nouvelle base légale supplémentaire n'est pas nécessaire. Il en va de même de la prise en charge d'éventuelles augmentations

des déficits qui seraient provoqués par des prestations supplémentaires assurées dans ce domaine par les entreprises de transport concessionnaires.

Dans l'esprit du nouveau mandat de prestations 1987 confié aux CFF, les places de transvasement des produits pétroliers font partie de l'infrastructure du chemin de fer. Les coûts y relatifs pourront dès lors, probablement dès 1987, être pris en charge comme dépenses destinées à la construction et à l'entretien de l'infrastructure (loi sur les CFF, art. 3a [nouveau]). Pour cette mesure également, aucune base légale spéciale ne s'impose. Les places de transvasement qui seraient aménagées par des entreprises concessionnaires peuvent être financées en tant qu'améliorations techniques selon l'article 56 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101).

La durée de validité de l'arrêté fédéral sur le financement de réductions tarifaires est limitée à six ans. Comme il s'agit d'un arrêté ouvrant un crédit et qu'il ne contient aucune norme législative, il doit, selon l'article 8 de la loi sur les rapports entre les Conseils (RS 171.11), revêtir la forme d'un arrêté fédéral simple. En tant que tel, il n'est pas sujet au référendum.

La compétence de l'Assemblée fédérale résulte de l'article 85, chiffre 10, de la constitution (compétence en matière de budget).

**Arrêté fédéral
sur le financement de réductions tarifaires
dans les transports publics**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 85, chiffre 10, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 26 février 1986¹⁾,
arrête:*

Article premier Plafonnement des dépenses

Une enveloppe financière de 490 millions de francs est accordée aux fins d'abaisser le prix de l'abonnement 1/2 prix selon le tarif 654 des entreprises suisses de transport, celui des abonnements de parcours pour courses quotidiennes et celui des abonnements annuels pour navetteurs sur les lignes des entreprises de transport du trafic général ainsi que les tarifs des transports des marchandises échangées avec les ports rhénans.

Art. 2 Dispositions finales

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

² Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987 et a effet jusqu'au 31 décembre 1992.

30582

¹⁾ FF 1986 I 885

Message sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics du 26 février 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.009
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.04.1986
Date	
Data	
Seite	885-909
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 700

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.