

Message

**relatif à un crédit de programme visant à assurer
le développement des entreprises de transport
concessionnaires**

du 19 novembre 1986

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, par le présent message, le projet d'un arrêté fédéral ouvrant un crédit de programme destiné à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires; nous vous proposons de l'adopter.

Veuillez agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

19 novembre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Aux termes du chapitre VII de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101), la Confédération peut octroyer aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) relevant du trafic général des contributions pour les améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport, le maintien de l'exploitation et la réparation des dégâts causés par les forces naturelles. Les contributions pour le maintien de l'exploitation figurent chaque année dans le budget. Les engagements contractés pour les autres aides grèvent périodiquement les crédits de programme (ci-après: crédits-cadres) qui sont ouverts.

Le dernier crédit-cadre a été alloué en 1982. Il reposait sur les programmes d'investissement 1982-1986 des entreprises de transport bénéficiant des contributions. Nous avons prolongé sa durée jusqu'en 1987 au titre des mesures d'économie. Conjointement avec le crédit-cadre complémentaire pour le programme d'investissement, y compris le renchérissement probable, 654 millions de francs étaient disponibles. Ces crédits d'engagement seront entièrement utilisés durant l'année 1987. Si les investissements des ETC ne doivent pas s'interrompre, un nouveau crédit-cadre doit être disponible au début de 1988.

Les besoins d'investissement recensés auprès des ETC pour les années 1988 à 1992 portent sur un montant de 3400 millions de francs. Après la mise au net des requêtes, le nouveau crédit-cadre doit être déterminé de manière à financer des projets d'un coût de 2300 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers et des propres fonds des entreprises, il reste une insuffisance de couverture que la Confédération et les cantons doivent combler. Compte tenu du renchérissement prévisible, la part de la Confédération s'élève à 930 millions. Dans les programmes, l'accent est mis comme d'habitude sur les investissements de remplacement et les installations de sécurité, ainsi que, dans une très large mesure, sur

sur les projets de rationalisation et les dépenses destinées à accroître l'attrait et la capacité des équipements au sens du programme de RAIL 2000.

MESSAGE

1 Partie générale

11 Réseau des transports publics en Suisse

111 Ampleur

La Suisse possède un réseau de transports publics extrêmement dense. Il se compose de la manière suivante (état en 1985):

Moyens de transport	Entre-prises Nombre	Longueur du réseau en km	Gares, arrêts	Effectif du personnel Total
CFF	1	2986	811	37109
Chemins de fer concessionnaires à voie normale et à voie étroite	56	2031	1049	8117
Chemins de fer à crémaillère	14	97	84	659
Funiculaires	51	57	107	425
Téléphériques	483 1)	760	869	5404
Service postal des voyageurs	1	7990	6900	1579 2)
Entreprises concessionnaires de transport par automobiles	123	3768	4450	1205
Entreprises du trafic local	54	2083	4100 3)	7644
Entreprises de navigation	27	740	350	671

1) Sections 2) Seulement le personnel roulant 3) Estimation

Vu la grandeur de leurs réseaux, les deux grandes entreprises de transport de la Confédération, à savoir les CFF et les PTT, sont de loin les établissements les plus importants (53,5 %). Les entreprises de transport concessionnaires (ETC) détiennent 46,5 pour cent du réseau global.

Du point de vue du droit privé, la plupart des ETC sont des sociétés anonymes. L'expression "chemins de fer privés", souvent utilisée à cet égard, prête cependant à confusion, étant donné que la majeure partie des actions se trouvent entre les mains de la Confédération, des cantons et des communes. Les entreprises de nature purement privée ne s'occupent pratiquement que du trafic touristique.

112 Importance des transports publics

112.1 Prestations de trafic

Depuis 1960, les prestations de trafic fournies par les ETC ont évolué de la manière suivante:

Année	CFF		Chemins de fer concessionnaires 1)		Entreprises d'autobus 2)	Service postal
	Voyageurs Mio.	Marchandises Mio. t	Voyageurs Mio.	Marchandises Mio. t	Voyageurs Mio.	
1960	225,8	29,6	84,9	9,3	22,2	25,7
1970	230,8	46,5	91,9	13,7	69,1	42,0
1975	210,6	35,3	93,4	11,6	76,8	53,4
1980	216,3	47,0	97,8	14,4	95,0	63,0
1981	218,2	45,5	100,0	13,8	100,8	65,6
1982	217,0	42,2	99,2	13,3	101,1	66,4
1983	217,2	41,8	97,2	13,0	102,1	66,6
1984	218,1	43,7	97,8	13,8	104,0	67,5
1985	224,6	44,8	102,6	13,9	105,7	69,8
1) Chemins de fer concessionnaires à voie normale et à voie étroite.						
2) Avec trafic de ligne public; sans les communautés d'exploitation urbaine de tramways/trolleybus/autobus.						

Les transports publics croissent moins vite que le trafic privé. Le nombre des personnes transportées n'a progressé que modérément au cours de ces dernières années. Bien que la situation de l'environnement soit critique, on a même enre-

gistré un recul durant certaines périodes. Sur l'ensemble du territoire, on n'a pas encore assisté à un important passage vers les transports publics. Cela résulte principalement de la forte augmentation de la motorisation et de l'évolution divergente des coûts. Alors que les frais moyens d'exploitation d'une voiture de tourisme se sont amoindris en termes réels au cours de ces dernières années, les chemins de fer ont été obligés d'adapter leurs prix au renchérissement.

Pour les années 1988 à 1992, on peut s'attendre à ce que le trafic voyageurs (nombre de courses) augmente de 2,1 pour cent par année, notamment à la suite des nouvelles améliorations de l'offre et des allègements tarifaires valables dès le 1er janvier 1987. La réalisation de la première étape de RAIL 2000 (1992/93) et l'Exposition nationale CH 91 devraient également susciter un trafic supplémentaire.

Pour le trafic marchandises, on table également sur la croissance, à savoir sur un taux d'augmentation du tonnage de deux pour cent par année.

112.2 Importance pour l'économie générale

En tant qu'élément de l'infrastructure, les transports publics remplissent une tâche importante pour l'économie nationale. A quelques exceptions près, les ETC n'exploitent pas les lignes principales du réseau des transports publics. Elles desservent surtout les agglomérations, les régions rurales et les zones de montagne. Les services rendus dans ces régions revêtent, certes, beaucoup d'importance pour la politique générale et l'économie nationale, mais ils ne sont guère rémunérateurs. Durant les heures de pointe, le trafic d'agglomération exige de vastes capacités de transport qui ne peuvent pas être utilisées intégralement durant le reste de la journée. Dans les zones rurales et dans les régions de montagne, les transports publics créent les conditions du développement économique et contribuent ainsi à enrayer le dépeuplement. De plus, ils garantissent la mobilité des cou-

ches de la population qui ne disposent pas d'un moyen de transport individuel. Enfin, ils sont indispensables au tourisme.

Les problèmes de l'environnement, de l'énergie et de l'évolution de l'habitat donnent une importance accrue aux transports publics. La promotion de ceux-ci contribue à les résoudre. Les dispositions allant dans ce sens peuvent consister en des investissements dans l'infrastructure et des mesures d'exploitation destinées à améliorer leur capacité et leur attrait, ainsi qu'en la création d'incitations économiques tendant à leur usage accru (allégements tarifaires notamment). Au cours de ces prochaines années, la réalisation du projet de RAIL 2000 sera au centre de toutes les mesures. Elle conduira à la revalorisation des transports publics, qui profitera à toutes les régions du pays.

12 Financement des entreprises de transport concessionnaires

121 Généralités

La loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101) régit les relations entre la Confédération et les ETC. L'accent est mis sur les mesures d'aide financière prévues aux chapitres VI et VII de la loi. Comme elles ont perdu leur monopole de transport et que la concurrence routière est devenue plus âpre, de nombreuses ETC sont tombées relativement tôt dans des difficultés financières. Cette situation a incité la Confédération à prendre des mesures de promotion limitées dans le temps ou axées sur des objectifs bien définis. Seule la LCF a réuni toutes les mesures d'aide dans un texte législatif de durée indéterminée, inaugurant ainsi une nouvelle époque dans le domaine du financement des ETC. Sans la LCF, les ETC ne pourraient pas accomplir les prestations qu'elles fournissent actuellement en matière de trafic général. Cette loi doit donc, en principe, rester en vigueur jus-

qu'au moment où la législation d'exécution de la politique coordonnée des transports sera appliquée.

122 La loi sur les chemins de fer et les possibilités de subventions qu'elle prévoit

**122.1 Indemnisation des prestations de service public
(art. 51 LCF)**

L'article 51 LCF régit l'indemnisation des prestations de service public des ETC. Elle est calculée sur la base du transport des travailleurs et des écoliers, du marché des transports, ainsi que des investissements dans les voies de communication. La Confédération prend entièrement à sa charge le montant de l'indemnité, qui s'est élevé à 50,9 millions de francs en 1985.

122.2 Améliorations techniques (art. 56 LCF)

Aux termes de l'article 56 LCF, la Confédération peut subventionner les améliorations techniques des ETC qui présentent une importance considérable pour le pays ou une région. Il faut pour cela que la contribution serve à améliorer la rentabilité ou la sécurité de l'exploitation. Depuis l'entrée en vigueur de la LCF, la Confédération a dépensé environ 1,33 milliard de francs pour les contributions d'investissement. Conjointement avec les parts des cantons, cette aide a déclenché jusqu'à la fin de 1985 un volume d'investissement s'élevant à quelque 2,5 milliards de francs.

122.3 Adoption d'un autre mode de transport (art. 57 LCF)

Selon l'article 57 LCF, la Confédération peut accorder des contributions pour le remplacement des chemins de fer si, par ce moyen, le trafic est assuré d'une manière plus économique. Les substitutions pour lesquelles la Confédération a

alloué des contributions ont, en règle générale, donné satisfaction. Sur les dépenses globales de 29,7 millions, elle a pris en charge 20,3 millions.

Les remplacements des chemins de fer par des services routiers se heurtent généralement à une résistance considérable de la part de la population de la région concernée. Cette opposition s'est encore renforcée au cours de ces dernières années. Bien que la politique de substitution ait été très réservée jusqu'à présent, il faudra encore examiner dans des cas particuliers si des lignes ferroviaires ne doivent pas être remplacées par des services d'autobus. Chaque cas fera l'objet d'une étude macro-économique dans laquelle tous les facteurs de décision auront le poids qui leur revient.

122.4 Maintien de l'exploitation (art. 58 LCF)

Conformément à l'article 58 LCF, la Confédération peut accorder des contributions aux ETC obérées, en vue de maintenir leur exploitation. Malgré des mesures de rationalisation, ces contributions ont fortement augmenté au cours de ces dernières années. En 1984, les dépenses globales des pouvoirs publics pour la couverture du déficit s'établissaient à 206,9 millions de francs, dont 101,4 millions ont été fournis par la Confédération.

122.5 Contributions à la réparation des dommages causés par les forces naturelles (art. 59 LCF)

En vertu de l'article 59 LCF, la Confédération peut octroyer aux entreprises de transport des contributions pour la remise en état ou le remplacement d'installations et de véhicules gravement endommagés ou démolis par des forces naturelles, ainsi que pour les travaux de déblaiement. Cette possibilité de subvention a été créée pour les catastrophes proprement dites, où les dommages dépassent non seulement les capacités de l'entreprise touchée, mais aussi celle du canton concerné. C'est la raison pour laquelle la Confédération supporte

généralement seule ces frais. Jusqu'à présent, elle a pris en charge des dépenses se montant à 5,9 millions de francs.

123 **Champ d'application de la loi sur les chemins de fer**

123.1 **Trafic général**

Les mesures de financement prévues par la LCF sont applicables uniquement aux ETC du trafic général. Cette notion est définie de la manière suivante à l'article premier de l'ordonnance d'exécution des chapitres VI et VII de la LCF (RS 742.101.1):

Article premier

1 Sont réputés chemins de fer du trafic général les lignes ou tronçons de lignes d'entreprises suisses de chemins de fer:

- a. Sur lesquelles des voyageurs ou des marchandises sont transportés régulièrement pendant toute l'année en vertu de la loi, de la concession ou d'autres engagements ou encore en raison d'un besoin de transport public, principalement dans l'intérêt de localités habitées l'année entière et,
- b. Qui sont importants pour le trafic du pays ou pour l'une de ses régions.

2 Les chemins de fer servant surtout au trafic local ou toustique n'entrent pas en considération.

Dans les limites des dispositions de l'article 95, 1er et 2e alinéas, LCF, les mesures de financement prévues par cette loi sont applicables par analogie aux lignes d'automobiles, de trolleybus et de navigation assurant le trafic général. A l'heure actuelle, seuls les téléphériques en sont encore exclus, compte tenu de critères techniques.

123.2 Trafic spécial

Les lignes qui assurent principalement les transports locaux et de banlieue, ainsi que le trafic touristique, sont exclues du trafic général. Celles qui ne quittent pas le territoire d'une agglomération sont assimilées au trafic local et de banlieue. Il s'agit notamment de celles qui sont exploitées par les services de transport urbain. Depuis le début de la législation sur les chemins de fer, la Confédération s'est abstenue de participer à la desserte capillaire des agglomérations. Au sens de la LCF, le trafic touristique se limite aux excursions. Il englobe surtout les chemins de fer de montagne et les téléphériques. Les installations d'apport aux centres de villégiature sont, en revanche, attribuées au trafic général; elles desservent des localités habitées toute l'année.

123.3 Problèmes de délimitation

Comme de nombreuses ETC écoulent divers genres de trafic, il est difficile de délimiter la catégorie à laquelle elles appartiennent. En principe, chaque entreprise ressortit à la catégorie du trafic qui constitue la part prédominante de son activité. Diverses dérogations ont fait leurs preuves en pratique et sont reconnues par les cantons. C'est ainsi que divers tronçons, surtout dans le trafic touristique, sont attribués à des catégories différentes. Pour le trafic d'agglomération, les lignes qui conduisent d'une région à un centre urbain sont reconnues sur toute leur longueur comme lignes du trafic général. Si, en revanche, certains investissements servent principalement au trafic d'agglomération, la Confédération ne prend en compte que les deux tiers des coûts pour les subventions selon la LCF.

124 Participation des cantons

Aux termes de l'article 60, 1er alinéa, LCF, la Confédération subordonne ses prestations à la participation financière des

cantons intéressés. Leurs parts sont échelonnées d'après leur capacité financière, d'une part, et d'après les charges qu'ils supportent pour leurs ETC en vertu du droit fédéral, d'autre part:

	Contributions cantonales en pour-cent
Améliorations techniques (art. 56 LCF)	40-95
Adoption d'un autre mode de transport (art. 57 LCF)	20-50
Couverture du déficit (art. 58 LCF)	40-95

Dans des cas exceptionnels, les contributions des cantons particulièrement obérés peuvent être réduites jusqu'à 15 pour cent. Pour les ETC présentant une importance surtout régionale, ces contributions peuvent, d'autre part, être augmentées (art. 60, 5e al., LCF).

Par la loi fédérale du 14 décembre 1984 relative aux mesures d'économie 1984 (programme complémentaire; RS 611.02), la réduction linéaire des subventions, décidée auparavant par les Chambres, a été intégrée dans le droit permanent sous une forme modifiée. Cela étant, la part moyenne de la Confédération dans les contributions d'investissement est passée de 49,3 pour cent (crédit-cadre 1982-1987) à 46 pour cent (crédit-cadre 1988-1992). Cette évolution correspond aux objectifs de la politique coordonnée des transports.

125 **Forme des contributions**

Lors de l'introduction de la LCF, toutes les ETC enregistraient des besoins d'investissement considérables, car les anciennes contributions étaient surtout utilisées pour des assainissements de bilans. Au début, les subventions fédérales et cantonales pour le renouvellement des installations et des véhicules étaient conçues comme une aide initiale. Les fonds des amortissements ne suffisaient toutefois pas pour procéder aux investissements de remplacement nécessaires au

maintien de la capacité de l'entreprise. Cela s'explique principalement par le fait que les amortissements ne sont pas adaptés au renchérissement et ne sont pas suffisants pour les acquisitions de remplacement. Les fonds manquants doivent donc être obtenus par le biais des crédits-cadres.

La forme des contributions fondées sur les articles 56 et 57 LCF dépend de la situation financière et économique de l'entreprise, ainsi que de sa structure financière. Au début, la plupart des contributions ont été octroyées sous forme de prêts. Mais avec le temps, un nombre toujours plus grand d'entreprises est devenu déficitaire, de sorte qu'il n'y eut guère d'espoir de voir les prêts être remboursés. C'est pour ces ETC qu'on a introduit la subvention conditionnellement remboursable. Elle ne porte pas d'intérêt et doit être remboursée en fonction des fonds d'investissement et des excédents d'exploitation non réinvestis. Avec les mesures de 1977 visant à équilibrer les finances fédérales, un nouveau mode de subventionnement a été appliqué pour l'acquisition des véhicules. Dès ce moment-là, les contributions pour les achats de matériel roulant doivent absolument être remboursées. Chaque année, une partie de la subvention est échue au remboursement; sa quotité correspond au montant de l'amortissement. Si l'entreprise ne parvient pas à réunir ces fonds par ses propres moyens, le remboursement doit être imputé sur les contributions destinées au maintien de l'exploitation. Les subventions à fonds perdu ne sont prévues que pour les investissements qui ne peuvent être portés à l'actif au sens de la LCF. En règle générale, on examine lors de l'octroi de la première aide si une participation au capital de la société ne serait pas indiquée.

Sur les prestations que la Confédération et les cantons ont accordées jusqu'en 1985 pour les améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport et la réparation des dégâts causés par des forces naturelles, 70,2 pour cent ont été octroyés sous forme de contributions remboursables dans tous les cas ou uniquement à certaines conditions. 19,2 pour

cent ont été versés à fonds perdu. Les montants pour la participation au capital des sociétés représentaient 7,7 pour cent, les prêts atteignant 2,9 pour cent.

Les contributions pour le maintien de l'exploitation (art. 58) sont, en règle générale, accordées à fonds perdu.

13 Evolution de la situation financière des entreprises de transport concessionnaires

Le rendement des ETC s'est détérioré progressivement au cours de ces dernières années. Pour des considérations relevant de l'économie nationale, de nombreux investissements doivent être opérés en vue de l'extension de l'infrastructure, même s'ils ne sont pas justifiés du point de vue de l'économie d'entreprise au sens strict.

Contributions pour le maintien de l'exploitation (art 58 LCF)

Année	Chemins de fer			Entreprises d'autobus			Total général
	Confédé- ration	Cantons	Total	Confédé- ration	Cantons	Total	
	En millions de francs						
1960	4,1	3,1	7,2	-	-	-	7,2
1970	25,0	14,9	39,9	-	-	-	39,9
1975	56,1	48,1	104,2	7,2	14,0	21,2	125,4
1980	72,8	64,5	137,3	9,4	19,3	28,7	166,0
1981	74,6	77,6	152,2	9,3	22,6	31,9	184,1
1982	91,2	95,5	186,7	11,4	27,4	38,8	225,5
1983	100,4	105,8	206,2	13,4	28,8	42,2	248,4
1984	101,4	105,5	206,9	13,5	29,9	43,4	250,3

L'aide des pouvoirs publics et la responsabilité des entreprises ne s'excluent pas mutuellement. Comme les entreprises de l'économie privée, les ETC sont soumises au principe d'une

saine gestion. Cela signifie qu'elles doivent fournir leurs prestations aux moindres coûts. La LCF et l'ordonnance d'exécution les contraignent à épuiser toutes les possibilités de rationalisation. Elles doivent prendre toutes les mesures techniques, organiques et juridiques propres à améliorer leur situation financière (art. 58, 3e al., LCF). Elles peuvent notamment être tenues de constituer des communautés ou des groupements pour l'exploitation, le matériel roulant, les ateliers, les dépôts, de coordonner leurs acquisitions avec d'autres entreprises et d'adhérer à des organisations centrales d'achat (art. 9, 2e al., de l'ordonnance concernant l'exécution des chap. VI et VII de la LCF).

Les ETC prennent au sérieux les exigences d'une saine gestion. De nombreuses mesures ont été réalisées ces dernières années pour optimiser la structure des coûts; elles ne sont parfois visibles qu'au sein de l'entreprise. Des comptabilités analytiques unifiées existent dans quelques compagnies; d'autres entreprises en préparent l'introduction. Le nouveau système comptable permettra de mieux comparer les résultats des diverses entreprises et facilitera ainsi l'identification des points faibles. Par ailleurs, son introduction généralisée est indispensable à la nouvelle réglementation prévue pour l'indemnisation des prestations de service public.

Bien que l'effectif de leur personnel ait légèrement baissé, les ETC ont augmenté leurs prestations d'exploitation et de trafic au cours de ces dernières années. De ce fait, la productivité a enregistré une hausse considérable. Les investissements rendus possibles par le nouveau crédit-cadre permettront de progresser encore dans cette direction.

Exploitation, trafic et productivité des chemins de fer 1)

Année	Effectif du personnel	Trains- km	Unités de trafic 2) voyageurs/ tonnes-km	Productivité			
				Trains-km (mio.)		Unités de trafic-km 2) (mio.)	
	Nombre	Millions	Indices				
1960	8552	27,2	1263,3	3,18	100	147,7	100
1970	8245	30,1	1588,0	3,65	115	192,6	130
1975	8214	31,9	1592,2	3,88	122	193,8	131
1980	7916	35,6	1761,9	4,50	142	222,6	151
1981	7977	35,8	1752,5	4,49	141	219,7	149
1982	8129	37,7	1731,6	4,64	146	213,0	144
1983	8188	38,9	1710,2	4,75	149	208,9	141
1984	8174	38,8	1752,4	4,75	149	214,4	145
1985	8117	38,4	1820,7	4,73	149	224,3	152
1) Chemins de fer concessionnaires à voie normale et à voie étroite, sans les CFF.							
2) Somme des voyageurs-kilomètres et des tonnes nettes-kilomètres.							

14 **Crédits-cadres 1982-1987**

Par l'arrêté fédéral du 2 décembre 1981 (FF 1981 III 1105), les Chambres fédérales ont ouvert un crédit-cadre de 515 millions de francs pour l'encouragement des ETC. Ce crédit était fondé sur les programmes d'investissements que l'Office fédéral des transports (OFT) a demandés aux ETC subventionnées de fournir pour les années 1981 à 1986. En fait, la Confédération aurait dû mettre à disposition 559 millions pour financer l'insuffisance de couverture. Or sa situation financière ne permettait pas de répondre à tous les besoins. C'est pourquoi le crédit-cadre a été ramené à 515 millions et sa durée prolongée de cinq à six ans. En vertu de l'arrêté fédéral du 13 mars 1983 ouvrant de nouveaux crédits destinés à promouvoir l'emploi (FF 1983 I 1190), le crédit-cadre a été augmen-

té de 10 millions de francs pour s'inscrire à 525 millions. En vertu de l'arrêté fédéral du 21 mars 1985 (FF 1985 I 864), un crédit-cadre complémentaire a été alloué pour assurer l'achèvement du programme d'investissement, compte tenu du renchérissement. Le crédit initial était fondé sur les prix à la fin de 1981.

Cela étant, les crédits-cadres 1982-1987 ouverts par la Confédération se montent à 654 millions de francs. Conjointement avec les parts cantonales, ils entraînent un volume d'investissements s'élevant à 1,3 milliard, dont 48 pour cent sont affectés aux acquisitions de véhicules, le reste étant destiné aux installations.

Jusqu'au milieu de 1986, la Confédération a ouvert des crédits d'engagement de 537,4 millions à la charge des crédits-cadres. Les crédits d'engagement seront épuisés d'ici à la fin de 1987. Cependant, la plupart des projets d'investissement financés par le crédit-cadre en cours sont encore en voie de réalisation.

2 Partie spéciale

21 Objectif de la future politique des investissements

L'objectif général de la politique des investissements est décrit à l'article 56 de la loi sur les chemins de fer. Les projets doivent améliorer la rentabilité et/ou la sécurité de l'exploitation. S'il existe des conflits entre ces deux objectifs, la priorité est accordée à l'amélioration de la sécurité.

Les investissements servent non seulement à remplacer les installations surannées, mais aussi à améliorer la sécurité de l'exploitation. A cette fin, l'accent est mis sur les investissements suivants:

Etant donné que des accidents ayant parfois de graves conséquences se sont produits ces derniers temps, il convient de continuer à développer les installations de sécurité. Pour supprimer les risques, tous les tronçons seront au moins équipés d'un block de ligne, même s'il est rare que plusieurs convois circulent simultanément sur le même trajet. Par ailleurs, une nouvelle génération de dispositifs d'arrêt automatique des trains permettra d'éviter les collisions et les déraillements par suite de vitesses trop élevées. Elle se caractérise par la surveillance électronique des chemins de freinage qui, grâce à des informations transmises à partir de la voie, immobilise assez tôt le véhicule moteur lorsqu'il dépasse la vitesse autorisée ou qu'il ne respecte pas un signal prescrivant l'arrêt. La nouvelle technique permettra, à l'aide d'un conducteur linéaire, de transmettre des données de manière économique. Les lignes principales, les stations de croisement automatiques non dotées de personnel pour la circulation des trains, ainsi que les autres points du réseau comportant un risque accru seront les premiers à être munis de cet équipement coûteux que les CFF et les chemins de fer privés utiliseront à partir de 1990.

Dans le secteur de l'infrastructure, des fonds accrus seront affectés ces prochaines années à la réfection des ouvrages d'art vétustes, tels que certains ponts et tunnels. Les ouvrages qui existent depuis la période de construction des chemins de fer se détériorent toujours plus.

Les efforts tendant à séparer les transports publics du trafic privé et à supprimer ou améliorer les passages à niveau seront également poursuivis ces prochaines années. La nouvelle possibilité de financement offerte par la loi concernant

l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (cf. ch. 24) facilitera la réalisation des projets, lesquels renchérissent constamment.

212 RAIL 2000

Le projet RAIL 2000 est au centre des mesures de promotion des transports publics. Des courses plus fréquentes, des temps de parcours moins longs, de nouvelles liaisons directes, des correspondances plus rapides, davantage de confort, de meilleures installations pour les changements de trains et des prestations accessoires attrayantes, telles sont les caractéristiques de la nouvelle stratégie de l'offre. Mais RAIL 2000 ne se limite pas simplement aux lignes principales. L'intégration optimale du trafic régional assuré par les ETC constitue un élément important du projet. Sa réalisation progressive améliorera les transports publics dans toutes les régions du pays. Cette approche globale est conforme aux principes de la politique coordonnée des transports.

Lors de l'enquête pour le nouveau crédit-cadre, les ETC ont été priées d'annoncer les investissements qu'elles estimaient nécessaires en vue de RAIL 2000. Le dépouillement des requêtes a montré que les accents étaient mis sur les domaines suivants:

- Introduction directe des lignes ETC dans les gares CFF (p. ex. Chemin de fer rhétique, ligne Coire - Arosa);
- Adaptation des lignes ferroviaires à une nouvelle zone à desservir (p. ex. Chemin de fer Aigle - Leysin, prolongement vers les Esserts);
- Contournements, séparations des courants de trafic, améliorations du tracé (p. ex. Chemin de fer Bremgarten - Dietikon, tunnel de Honeret);
- Doublement de voies et agrandissements des gares afin de parvenir à la capacité et à la souplesse nécessaires (p. ex. Chemin de fer Bodensee - Toggenburg, voie de croi-

sement entre Saint-Gall - Haggen et Herisau; Südostbahn, double voie Biberbrugg - Samstagen);

- Sécurité en hiver (p. ex. Chemin de fer Furka - Oberalp, galeries de protection contre les avalanches);
- Augmentation et modernisation du matériel roulant.

Une grande partie des besoins d'investissement annoncés par les chemins de fer sert simultanément aux objectifs mentionnés à l'article 56 LCF (amélioration de la sécurité et de la rentabilité) et à la réalisation de RAIL 2000. Un exemple permet d'illustrer cette situation:

En remplaçant le vieux matériel roulant doté de caisses en bois par de nouveaux véhicules modernes, on

- améliore la sécurité,
- augmente l'attrait, le confort et la vitesse (progression de la rentabilité),
- améliore l'horaire conformément à RAIL 2000, les temps de rotation des véhicules étant plus courts et les possibilités d'utilisation plus larges.

Cela étant, il est impossible de séparer exactement les projets d'investissement selon l'article 56 LCF et ceux qui se rapportent à RAIL 2000. Un financement commun s'impose donc par le biais des crédits-cadres, lesquels ont donné satisfaction.

Comme nous l'avons prouvé au chiffre 22, il n'est pas possible de prendre en considération dans le septième crédit-cadre tous les investissements annoncés par les chemins de fer. Toutefois, cela n'entrave pas la réalisation de RAIL 2000 pour les ETC.

Dans notre message sur RAIL 2000 (FF 1986 I 181), nous sommes partis de l'idée que pour la période 1988-2000, les Chambres fédérales ouvriraient au moins deux autres crédits-cadres

s'élevant chacun à 700 millions de francs (niveau des prix en 1985). Les projets d'investissement classés par l'OFT dans les deuxième et troisième degrés d'urgence peuvent donc être pris en considération dans un huitième crédit-cadre, sans préjudice pour RAIL 2000.

213 Amélioration de la rentabilité

Les possibilités de rationaliser de l'exploitation sont largement épuisées dans de nombreuses entreprises. D'autres économies ne peuvent se réaliser qu'au moyen de coûteux investissements. D'autres mesures sont encore réalisables au niveau inter-entreprises. Ainsi, la poursuite des achats groupés de véhicules favorisera l'uniformisation de ceux-ci et permettra de réduire les prix grâce à de plus grandes séries. Cette normalisation des véhicules facilitera la collaboration régionale, surtout par la centralisation des ateliers et de l'entretien. Les réserves de pièces détachées peuvent ainsi être diminuées. Par ailleurs, tant le personnel que les installations peuvent être employés de manière plus efficace.

214 Uniformisation des véhicules

Les efforts visant à standardiser les véhicules seront poursuivis, ce qui permettra de placer de grandes commandes communes et d'obtenir ainsi des conditions d'achat avantageuses. L'OFT a révisé et classé par types de véhicules les besoins de matériel roulant annoncés par les ETC. Dans l'intervalle, les chemins de fer ont établi les cahiers des charges techniques afférents au matériel roulant désiré. Compte tenu de ces descriptions, les types de véhicules sont répartis dans des séries en vue d'une acquisition commune. Des groupes de travail comprenant des représentants des chemins de fer concernés harmoniseront ensuite les divers cahiers des charges de manière à parvenir à des types de véhicules aussi uniformes que possible. Ces cahiers des charges doivent être approuvés par l'OFT au plus tard avant la passation des commandes. Cette méthode permet d'obtenir des données uniformes

pour l'appel d'offres, ce qui facilite la comparaison des diverses propositions. En outre, elle évite dans une large mesure les modifications des plans durant la construction, modifications qui perturbent la fabrication et qui renchérissent les acquisitions.

22 **Enquête sur les investissements de 1988 à 1992**

Afin d'obtenir une base de calcul pour le nouveau crédit-cadre, l'OFT a fait une enquête sur les besoins d'investissement pour les années 1988 à 1992. Ces investigations ont porté sur 54 réseaux de chemins de fer, douze entreprises de transport routier et deux compagnies de navigation. Toutes ces entreprises ont dû présenter une conception directrice pour leur développement dans les années à venir et formuler une conception d'exploitation reposant sur RAIL 2000. L'enquête a été réalisée de manière qu'elle fasse ressortir clairement la nécessité et l'urgence des projets présentés.

Les entreprises ont annoncé des besoins d'investissement se montant à quelque 3400 millions de francs. Les prix sont ceux du 1er janvier 1986. L'OFT a d'abord revu les programmes quant à leur opportunité et à leur urgence pour procéder ensuite à leur évaluation dans une optique globale. Les programmes communiqués ont été classés selon quatre degrés d'urgence.

Le premier degré d'urgence

(2300 mio. fr.) concerne les projets qui sont indispensables pour garantir une exploitation sûre et adaptée aux divers besoins. Sur les dépenses globales de ce degré d'urgence, 62 pour cent ont trait à l'infrastructure et 38 pour cent aux véhicules.

- Infrastructure

Doubléments de voies, tronçons de croisement, extensions du réseau, installations de sécurité (block de ligne, arrêt automatique des trains)

Réfection des tunnels et des ponts, construction garantissant l'exploitation en hiver, agrandissement des entrepôts

Séparation rail/route

- Véhicules

Remplacement des véhicules pour des raisons de sécurité (suppression des caisses en bois)

Augmentation du parc des véhicules en raison de l'essor du trafic

Commandes complémentaires aux séries en cours.

Une grande partie des investissements nécessaires à la capacité et à la sécurité de l'exploitation est la condition sine qua non de la réalisation de RAIL 2000. La concrétisation de nombreux projets entraînera des rationalisations considérables.

Le deuxième degré d'urgence

(530 mio. fr.) se rapporte aux investissements destinés à accroître la capacité et l'attrait des entreprises en vue de RAIL 2000 (par exemple véhicules, amélioration des installations de sécurité et des gares).

Le troisième degré d'urgence

(419 mio. fr.) concerne les objets dont la réalisation peut être reportée au prochain crédit-cadre sans désavantage sur le plan commercial ou de l'exploitation.

Le quatrième degré d'urgence

(177 mio. fr.) a trait aux projets qui sont simplement souhaitables, mais dont la concrétisation ne semble pas justifiée dans l'optique actuelle.

Le septième crédit-cadre englobe les projets relevant du premier degré d'urgence, dont le montant s'élève à 2300 millions de francs. 59 entreprises en bénéficieront. Les autres compagnies touchées par l'enquête pourront financer par leurs propres moyens les renouvellements nécessaires jusqu'en 1992.

Le montant brut de 2300 millions couvre tous les projets d'investissement pour les années 1988 à 1992. Les entreprises y contribuent à raison de 455 millions. Sur ce montant, 285 millions proviennent des fonds d'amortissement durant cette période et le reste est tiré des liquidités non utilisées pour l'exploitation. Le solde de 170 millions peut être financé par le biais des comptes de résultats annuels et être couvert au titre du déficit dans la mesure où cela est indispensable. Les frais de construction et de renouvellement ne pouvant être portés à l'actif se rapportent en premier lieu au renouvellement des voies.

Les contributions de tiers ainsi que celles qui résultent de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (286 mio. fr.) doivent être déduites du solde. Il s'agit, d'une part, des contributions accrues des cantons pour des objets qui servent principalement au trafic d'agglomération. D'autre part, des contributions fondées sur la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (cf. chap. 24) serviront à financer la séparation des transports publics du trafic privé.

Les besoins d'investissements prévus pour les contributions selon la LCF atteignent donc 1559 millions de francs, dont 46 pour cent (724 mio. fr.) sont mis à la charge de la Confédération et 54 pour cent (835 mio. fr.) à celle des cantons intéressés. Compte tenu du renchérissement qui surviendra entre le niveau des prix au moment de l'enquête (1er janv. 1986) et l'entrée en vigueur du nouveau crédit-cadre (1er janv. 1988), la part de la Confédération augmente à 760 millions. De plus, vu l'article 25, 2e alinéa, de la loi sur les finances fédérales (RS 611.0), il faut prévoir une réserve de

160 millions pour le renchérissement pendant l'application du crédit et pour les frais supplémentaires qui peuvent résulter de l'estimation des coûts (cf. chap. 25). Enfin, une réserve de 10 millions est nécessaire pour l'aide concernant la réparation des dégâts causés par les forces naturelles. Cela étant, le crédit-cadre de la Confédération pour les années 1988 à 1992 se monte à 930 millions.

Calcul du crédit

Besoin brut d'investissements des ETC 1988 à 1992	En millions de francs
(selon enquête)	3429

Classement de l'OFT

1er degré d'urgence	2300
2e degré d'urgence	539
3e degré d'urgence	413
4e degré d'urgence	177

Financement des projets du 1er degré d'urgence

- Liquidités	25	
- Amortissements	260	
- A la charge du compte de résultats	<u>170</u>	455

Contributions de tiers

- Supplément pour trafic d'agglomération	105	
- Autres contributions	14	119

Contributions en vertu de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants

167

Besoin net d'investissements

1559

(prix du 1er janv. 1986)

dont part de la Confédération (46 %) 724

Adaptation aux prix du 1er janvier 1988 (+ 5 %) 36

760

Réserve (art. 25, 2e al., loi sur les finances fédérales)

- Renchérissement pendant l'application du programme de 1988 à 1994	145	
- Réserve pour la différence entre les estimations des coûts et les offres	<u>15</u>	160

Contributions en vertu de l'article 59 LCF

(Aide pour la réparation des dégâts causés
par des forces naturelles) 10

930

=====

993

231 Entreprises de chemin de fer

Aux prix du 1er janvier 1986, les besoins d'investissements de 47 chemins de fer du trafic général, mis à jour du point de vue technique et de l'exploitation, totalisent 2217 millions. Ils se répartissent entre les positions suivantes:

Besoins d'investissements

	<u>Mio. fr.</u>	<u>Pour-cent</u>
<u>Infrastructure</u>	<u>1532</u>	<u>69,1</u>
Acquisition de terrains et de droits	94	4,2
Infrastructure (voie, ouvrages d'art)	532	24,0
Superstructure (installations des voies)	302	13,6
Bâtiments et équipements	211	9,5
Installations de télécommunications	23	1,0
Installations de sécurité	209	9,5
Traction électrique	161	7,3
<u>Véhicules</u>	<u>655</u>	<u>29,5</u>
<u>Mobiliers</u>	<u>30</u>	<u>1,4</u>
<u>Total</u>	<u>2217</u> =====	<u>100,0</u> =====

Les chemins de fer financeront 450 millions de francs par leurs propres moyens et à la charge du compte de résultats. Après déduction des contributions de tiers et des projets financés par le produit des droits de douane sur les carburants (286 mio. fr.), il restera une insuffisance de couverture de 1481 millions.

232 Entreprises de transport routier

Pour les entreprises de transport routier, seuls les projets d'investissement importants ont été pris en considération pour les contributions fondées sur l'article 56 LCF. Pour les entreprises de moindre importance, l'ordonnance sur l'exécution des chapitres VI et VII de la LCF prévoit que la rémuné-

ration et le remboursement du capital étranger utilisé pour les investissements sont assurés dans le cadre de la couverture du déficit.

Dix entreprises ont annoncé un besoin d'investissements s'élevant à 71 millions de francs. Il s'agit d'objets importants qui ne peuvent pas être financés par les propres fonds des compagnies. Les projets concernent pour moitié les acquisitions de véhicules et pour l'autre moitié les installations. Quant aux véhicules, il s'agit en partie d'acquisitions anticipées pour CH-91.

233 Entreprises de navigation

Les contributions d'investissement selon l'article 56 de la LCF peuvent aussi être octroyées aux entreprises de navigation dans la mesure où celles-ci servent au trafic général. Cela ne concerne qu'un nombre restreint de lignes. Une subvention de 7 millions de francs a été prévue pour les grands investissements annoncés.

234 Adoption d'un autre mode de transport

Il n'y a actuellement aucune étude de substitution en cours qui doive être prise en compte dans le nouveau crédit-cadre. Si un chemin de fer devait cependant être remplacé, les crédits budgétisés pour le renouvellement des installations ferroviaires devraient être suffisants. Cela étant, il n'est pas nécessaire d'inscrire un montant particulier pour les remplacements de chemins de fer par des services de transport routier.

235 Contributions pour la réparation des dégâts causés par des forces naturelles

Le montant prévu (10 mio. fr.) devrait assurer la marge de manoeuvre nécessaire au cours des cinq prochaines années.

236 Résumé

Pour couvrir entièrement les besoins révisés des ETC, la Confédération mettra à disposition les fonds suivants au cours des années 1988 à 1992:

	Besoins d'investis- sement	Insuffisance de couverture	Part de la Confédération
En millions de francs			
Entreprises de chemin de fer 1)	1930,9	1481,1	707,0
Entreprises de transport routier 1)	70,9	70,9	14,1
Entreprises de navigation 1)	12,5	7,0	2,9
Renchérissement, réserve	-	-	196,0
Aide en cas de répara- tion des dégâts causés par les forces de la nature	-	-	10,0
Total	2014,3 =====	1559,0 =====	930,0 =====

1) Base des prix: 1er janvier 1986.

**24 Contributions fondées sur la loi relative à
l'utilisation du produit des droits d'entrée
sur les carburants**

**241 Ordonnances d'exécution touchant le droit
ferroviaire**

La loi susmentionnée, du 22 mars 1985 (RS 725.116.2) prévoit des contributions d'investissement qui profitent directement ou indirectement aux chemins de fer. Les ordonnances suivantes règlent les détails en la matière:

Ordonnance sur les contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité et aux frais d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé (Ordonnance sur la séparation des courants de trafic; RS 725.121)

Elle remplace l'ordonnance d'exécution de l'ancien arrêté fédéral concernant les passages à niveau et s'en tient largement au droit en vigueur, qui a donné satisfaction. Elle introduit cependant une nouveauté en ce sens que la Confédération peut désormais subventionner la mise en site propre des chemins de fer. Il s'agit d'un important champ d'application. Le transfert - qui a débuté - du chemin de fer des Centovalli hors des rues de Locarno (mise en tunnel) constitue le premier projet de construction qui bénéficiera d'une telle contribution.

Ordonnance sur la promotion du trafic combiné et le transport des véhicules à moteur accompagnés; (RS 742.149)

La première partie de cette ordonnance régit la promotion du trafic combiné, c'est-à-dire le ferroulage et le transport des grands conteneurs. La Confédération peut octroyer des contributions d'investissement aux chemins de fer ou aux tiers directement intéressés s'il n'est pas possible d'équilibrer entièrement les comptes. Cette aide doit faciliter et encourager l'utilisation du trafic combiné. Il n'y a guère de chances que le ferroulage puisse être exploité de manière rentable. Mais étant donné qu'on ne peut pas y renoncer pour

des raisons de politique des transports, la Confédération prend à sa charge les coûts non couverts à titre d'indemnisation des prestations de service public.

La seconde partie de l'ordonnance a trait aux rabais que la Confédération accorde pour le transport des véhicules à moteur accompagnés dans la mesure où cela semble judicieux du point de vue de la politique des transports et de l'environnement. Pour le moment, les tronçons subventionnés sont: Brigue - Domodossola, Kandersteg - Brigue, Oberwald - Sedrun, Thusis - Samedan.

Ordonnance sur les contributions accordées pour les voies de raccordement privées (Ordonnance sur les contributions pour les voies de raccordement; RS 742.141.52)

Cette ordonnance prévoit d'encourager la construction des voies de raccordement privées. Le réseau ferroviaire suisse comprend actuellement 2300 voies de ce type, dont 1850 sont reliées aux lignes CFF. Bien que 80 pour cent du trafic par wagons complets (sans le transit) aient des voies de raccordement pour origine et pour destination, seule une entreprise industrielle sur quatre est directement reliée au réseau ferroviaire. Une meilleure utilisation du potentiel disponible peut améliorer l'attrait du trafic par wagons complets et influe ainsi positivement sur le rendement des chemins de fer.

Ordonnance sur les contributions aux frais de construction des places de parc près des gares desservies par des moyens de transport public (Ordonnance sur les places de parc près des gares; RS 725.131)

Elle permet à la Confédération d'octroyer des contributions pour la construction de places de parc près des gares, ce qui facilitera le passage des automobilistes aux moyens de transport public. Les stations et les arrêts des services de transport urbain et ceux du trafic touristique ne sont pas considérés comme des gares.

242 Contributions aux programmes d'investissement des ETC

En vertu de la loi relative à l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, un montant de 167 millions de francs a été réservé comme "contribution de tiers" pour les programmes d'investissement annoncés. Ces subventions reposent exclusivement sur l'ordonnance relative à la séparation des courants de trafic. Les principaux projets de construction se rapportent à la mise en tunnel du Chemin de fer Coire - Arosa à Coire, à l'assainissement de la place de la gare de Brigue, ainsi qu'à la ligne de contournement de Mooseedorf relevant du trafic régional Berne - Soleure. Par ailleurs, divers assainissements de passages à niveau sont pris en considération. L'assainissement des passages à niveau, financé par les produits des droits de douane sur les carburants, ainsi que les mesures de séparation du trafic figurent séparément dans le budget et le plan financier de la Confédération.

25 Réserve pour le renchérissement et les frais supplémentaires

Aux termes de l'article 25, 2e alinéa, de la loi du 18 décembre 1968 sur les finances fédérales, des réserves appropriées doivent être prévues et indiquées expressément pour le futur renchérissement et les éventuels frais supplémentaires. Eu égard à la durée vraisemblable de l'application du crédit-cadre, le renchérissement pour les années 1988 à 1994 a été fixé à 145 millions de francs, compte tenu du déroulement prévu des investissements. Le taux de renchérissement budgétisé est de 3,5 pour cent pour chacune des années 1988 et 1989 et de 4 pour cent pour les années suivantes. Les requêtes des ETC reposent pour une large part sur l'estimation des coûts. L'expérience montre qu'il faut s'attendre à ce que les devis et les offres détaillés dépassent de loin ces montants. Une réserve de 15 millions de francs permettra de couvrir une éventuelle différence.

3 Répercussions

31 Conséquences financières

311 Confédération

Des crédits de paiement seront ouverts chaque année pour le crédit d'engagement de 930 millions de francs, dont la durée sera d'au moins cinq ans. Le plan financier de la Confédération comprend 410 millions pour les investissements des ETC durant les années 1988 à 1990. Comme le crédit-cadre actuel absorbera encore 100 millions après sa durée de validité (1982-1987), 310 millions seront disponibles jusqu'en 1990 pour le nouveau crédit-cadre. Les promesses de subventions seront donc formulées en conséquence.

Ainsi, 620 millions de francs devront être mis à disposition à partir de 1991.

<u>Crédits de paiement</u>	<u>En mio. fr.</u>
Disponibilités de 1988 à 1990	410
Tranche du crédit-cadre actuel	-100
	—
Nouveau crédit-cadre jusqu'en 1990	310
	===
Fonds à mettre à disposition après 1990 pour le nouveau crédit-cadre	620
	===

L'expérience concernant l'application des anciens crédits-cadres a montré d'ailleurs que les besoins de fonds n'augmentent pas de manière continue durant la durée des crédits. Une pointe en matière de paiements est prévue en 1991 et en 1992, suite à l'acquisition de nombreux véhicules. Les besoins de fonds devraient ensuite reculer.

En vertu de l'article 60 de la LCF, les cantons doivent participer aux contributions. Comme ils prennent en charge plus de la moitié des dépenses d'investissement prévues, la planification doit également tenir compte de leurs possibilités financières.

Les cantons intéressés ont également reçu les programmes d'investissement des entreprises. Lors de leur mise au point définitive, les montants et les dates seront fixés en accord avec les cantons, compte tenu de leurs besoins et de leurs possibilités. Il appartient aux cantons de requérir éventuellement la participation des communes.

32 Effets sur l'état du personnel

Le nouveau crédit-cadre permet de poursuivre la réalisation des tâches qui sont déjà accomplies. Il n'a pas d'effets sur l'état du personnel de la Confédération et des cantons.

33 Effets sur l'emploi

Les industries spécialisées s'occupant des transports publics vivent en grande partie des commandes des CFF et des ETC. L'accès au marché étranger est difficile, car de nombreux pays appliquent une politique protectionniste.

En passant leurs commandes, les entreprises de transport ne peuvent compenser ces conditions-cadres défavorables que dans une mesure très limitée. Elles peuvent donc uniquement éviter, selon leurs possibilités, les variations de leur volume de commandes. Le nouveau crédit-cadre de la Confédération, qui fait suite sans interruption à l'ancien, crée les conditions adéquates en la matière.

En revanche, les entreprises de transport ne sont pas à même de maintenir le nombre des emplois à un niveau élevé à long terme en passant des commandes supérieures à leurs besoins.

Les ETC desservent principalement les régions périphériques peu développées. C'est pourquoi leurs investissements d'infrastructure pourront y donner des impulsions bienvenues pour l'économie.

L'état de préparation des projets permettrait en outre de procéder rapidement à d'importants investissements en cas de conjoncture défavorable. Vu l'arrêté fédéral du 17 mars 1983 ouvrant de nouveaux crédits destinés à promouvoir l'emploi (FF 1983 I 1190), des projets d'investissement s'élevant à une centaine de millions de francs ont pu être mis en oeuvre plus tôt que prévu.

4 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le crédit-cadre figure dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987 (FF 1984 I 258, appendice 2).

5 Constitutionnalité

51 Bases légales

Les améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport, le maintien de l'exploitation et la réparation des dégâts causés par les forces naturelles sont fondées sur les articles 56, 57, 59, 61 et 95 de la loi fédérale sur les chemins de fer qui autorisent le Conseil fédéral, dans les limites des crédits ouverts, à accorder des contributions en faveur des ETC relevant du trafic général. Les moyens financiers nécessaires doivent être votés par les Chambres fédérales (cf. art. 85, ch. 10, cst.).

Etant donné que l'aide financière doit être étalée sur quelques années et qu'elle couvre plusieurs projets, il convient de proposer au Parlement, l'adoption d'un crédit-cadre au sens de l'article 25, 7^e alinéa de l'ordonnance du 15 janvier 1986 sur les finances de la Confédération (RS 611.01).

L'arrêté proposé, portant sur l'octroi d'un crédit, n'énonce aucune règle de droit; il doit donc avoir la forme d'un arrêté simple, conformément à l'article 8 de la loi fédérale du 23 mars 1962 sur les rapports entre les conseils (RS 171.11). A ce titre, il n'est pas sujet au référendum.

Crédit	Arrêté fédéral				Montant en mio. fr.
I	17 décembre	1958	(FF <u>1958</u> II 1739)		120
II	19 septembre	1963	(FF <u>1963</u> II 829)		120
III	1er mars	1967	(FF <u>1967</u> I 643)		150
IV	4 mars	1971	(FF <u>1971</u> I 599)		250
	19 septembre	1973	(FF <u>1973</u> II 578)		40
V	3 mars	1976	(FF <u>1976</u> I 1106)		500
VI	2 décembre	1981	(FF <u>1981</u> III 1105)		515
	17 mars	1983	(FF <u>1983</u> I 1190)		10
VIa	24 mars	1985	(FF <u>1985</u> I 864)		129
Total					1834

Les crédits-cadres I à III ainsi que la première tranche du crédit-cadre IV ont servi également à couvrir les déficits. La Confédération a dépensé à cet effet quelque 273 millions de francs jusqu'à la fin de 1972. Ainsi donc, 1561 millions de francs ont été utilisés jusqu'à présent pour financer des améliorations techniques, le remplacement du rail par la route et pour couvrir les dommages dus aux forces naturelles.

**Arrêté fédéral
ouvrant un crédit de programme destiné
à assurer le développement des entreprises
de transport concessionnaires**

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 19 novembre 1986¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ Aux fins de poursuivre l'application des mesures prévues par la loi sur les chemins de fer en faveur des entreprises de transport au bénéfice de concessions fédérales, un crédit-cadre de 930 millions de francs est ouvert pour permettre des améliorations techniques, le remplacement de chemins de fer par des services routiers et la réparation des dommages causés par les forces naturelles.

² Ce crédit est valable à partir de 1988 et au moins jusqu'à la fin de 1992.

Art. 2

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

31121

¹⁾ FF 1986 III 969

Message relatif à un crédit de programme visant à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires du 19 novembre 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.062
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1986
Date	
Data	
Seite	969-1005
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 946

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.