

5651

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
relatif à un arrêté fédéral concernant le transport sur la voie publique
de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles**

(Statut des transports automobiles)

(Du 29 juillet 1949)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'un nouvel arrêté fédéral réglant le transport de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles. Notre projet tend à maintenir les dispositions de la législation actuelle qui se sont révélées judicieuses et à remplacer les clauses dont l'application a rencontré des difficultés. Ces nouvelles clauses devront être mises à l'épreuve.

I. L'ARRÊTÉ FÉDÉRAL DU 30 SEPTEMBRE 1938 (*)

*1. Le développement des transports routiers depuis l'entrée
en vigueur de l'arrêté fédéral du 30 septembre 1938*

L'arrêté fédéral du 30 septembre 1938 concernant le transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles (dénommé ci-après arrêté fédéral sur le statut des transports automobiles) est entré en vigueur le 15 août 1940. L'exécution de l'article 5 (interdiction des transports mixtes) dut être différée, l'armée ayant réquisitionné une partie importante du parc des véhicules civils et l'économie ayant besoin de tous les moyens de transport restés disponibles.

La situation des transports s'améliora légèrement jusqu'en 1943, en sorte que l'article 5 put être mis en vigueur le 15 février 1943. Dans la suite, l'approvisionnement du pays en carburants et pneumatiques devint plus précaire, tandis que l'activité des entreprises de transport s'intensifiait

(*) RO 56, 1359.

grâce au trafic résultant de l'exécution de travaux d'intérêt national. Il en résulta que la demande de transport resta très forte jusqu'à la fin de la guerre; grâce aux mesures d'économie de guerre, elle put cependant être satisfaite.

Dans la première période d'après-guerre, la demande de transport fut grande, la situation économique étant favorable. Malgré l'abolition rapide des mesures d'économie de guerre, elle put toutefois être satisfaite, mais avec certaines difficultés temporaires. La situation ne se modifia que peu à peu. Les besoins urgents de l'économie ne purent en effet être couverts d'abord que lentement par des importations de véhicules, bien que la production des fabriques suisses battît son plein. Cependant, les importations augmentèrent rapidement, en particulier pendant les années 1947 et 1948; l'équilibre fut ainsi rétabli vers la fin de 1948. Au même moment, le volume des transports routiers commença à diminuer sensiblement. Cette évolution, qui se fit sentir également dans les entreprises publiques de transport, s'est encore aggravée au cours de l'année. Quel que soit dans l'avenir le développement des transports routiers, il est certain que la période de la plus forte demande est révolue.

2. *Le transport professionnel — Art. 3*

Celui qui, lors de l'entrée en vigueur du statut des transports automobiles, se livrait aux transports professionnels, pouvait, sur la base des dispositions transitoires, continuer à exploiter son entreprise après avoir présenté une demande de concession et reçu des permis provisoires. Les demandes de ces entrepreneurs, de même que celles des entreprises qui furent créées par la suite, étaient publiées dans la *Feuille officielle suisse du commerce*. L'office fédéral des transports devait statuer en première instance sur l'octroi ou le refus de concession. L'augmentation du parc des véhicules des entrepreneurs de transport fut subordonnée à la preuve d'un besoin objectif.

Le tableau suivant, n° 1, donne une image (état au 30 septembre 1948) de la structure du parc des véhicules affectés aux transports professionnels:

**Entreprises de transports professionnels,
véhicules automobiles affectés aux transports professionnels au 30 septembre 1948**

Tableau n° 1

Cantons	Nombre d'entreprises			Véhicules affectés au transp. de pers.						Véhicules affectés au transport de choses							
	Pers.	Choses	Total	voit. aut.	Cars 9-14 pl.	Cars 15-23 pl.	Cars 24 pl. et plus	Total cars	Total	1-1,9 t. de charge utile	2-3,9 t. de charge utile	4 t. et plus	Total camions	Camionnettes	Trac-teurs	Total véh.	Total remor-ques
Zurich	217	417	588	474	9	44	71	124	598	97	317	320	734	77	41	852	333
Berne	261	261	469	337	8	64	77	149	486	17	175	229	421	20	26	467	157
Lucerne	92	86	150	133	5	19	40	64	197	8	64	85	157	7	14	178	82
Uri	24	25	39	28	—	5	1	6	34	3	19	8	30	2	—	32	5
Schwyz	44	44	81	60	—	3	6	9	69	3	28	23	54	—	2	56	29
Unterwald-le-Haut	25	16	37	40	—	4	4	8	48	—	20	4	24	—	1	25	14
Unterwald-le-Bas .	18	16	27	20	—	2	3	5	25	2	12	10	24	—	—	24	5
Glaris	20	18	34	28	—	1	2	3	31	1	8	12	21	1	1	23	9
Zoug	18	15	30	30	—	1	2	3	33	—	12	14	26	—	—	26	10
Fribourg	66	68	116	91	—	7	20	27	118	6	34	73	113	2	4	119	45
Soleure	48	61	92	53	1	10	24	35	88	5	38	50	93	1	8	102	30
Bâle-Ville	17	148	159	89	2	16	11	29	118	24	95	118	237	17	39	293	178
Bâle-Campagne . . .	23	82	96	17	—	3	15	18	35	6	32	54	92	—	6	98	35
Schaffhouse	23	31	48	29	—	3	7	10	39	2	19	34	55	1	3	59	25
Appenzell Rh.-Ext.	30	25	40	33	3	9	9	21	54	6	21	14	41	2	2	45	12
Appenzell Rh.-Int.	10	13	17	14	1	1	—	2	16	3	5	5	13	3	2	18	4
St-Gall	131	138	231	165	3	23	29	55	220	15	66	161	242	6	12	260	152
Grisons	83	84	142	147	1	4	10	15	162	5	63	47	115	6	6	127	15
Argovie	105	121	203	127	—	17	28	45	172	5	49	99	153	7	29	189	92
Thurgovie	48	51	79	56	—	11	20	31	87	6	24	62	92	1	9	102	70
Tessin	163	133	279	198	6	15	28	49	247	27	136	33	196	6	1	203	19
Vaud	255	210	423	338	8	47	65	120	458	14	194	233	441	6	9	456	134
Valais	73	115	156	73	2	14	17	33	106	1	113	144	258	1	2	161	20
Neuchâtel	48	63	95	78	1	10	17	28	106	1	52	58	111	3	1	115	40
Genève	111	105	203	161	1	5	29	35	196	17	92	97	206	22	9	237	97
	1953	2346	3834	2819	51	338	535	924	3743	274	1688	1987	3949	191	227	4267	1621

*) Les entreprises qui effectuent des transports de choses et de personnes ne sont comptées qu'une fois.

Cet effectif est à peine plus élevé que celui d'avant-guerre. Avant 1939, la capacité des entreprises de transport était insuffisamment utilisée; ce fut la cause principale de cette situation précaire qui conduisit à l'institution du statut des transports automobiles. La capacité de transport était manifestement suffisante, puisque les transporteurs furent en mesure de satisfaire à la demande extraordinaire des années 1947 et 1948 en n'augmentant que très légèrement leur parc de véhicules. 3000 demandes d'ouverture d'entreprises soumises à concession et 2300 demandes d'augmentation du parc furent présentées jusqu'à fin 1948. Ces chiffres montrent que sans le statut des transports automobiles, cette industrie se trouverait aujourd'hui, au moment où le volume des transports commence à diminuer, dans une situation rappelant celle qui contraignit l'Etat d'intervenir pour sauvegarder les capitaux engagés dans l'appareil des transports.

Jusqu'au 30 avril 1949, 1000 concessions ont été délivrées, dont 114 pour le transport de personnes et 886 pour le transport de choses. Le rayon de validité des concessions qui, selon l'article 18 de l'arrêté fédéral, s'étend en principe à toute la Suisse, a été fixé de la manière suivante pour les véhicules visés:

a. toute la Suisse . .	1277
b. rayon régional. . .	849
c. rayon local	3
	2129
	véhicules.

Pour la majeure partie des concessions prévoyant un rayon de validité restreint, celui-ci a été fixé conformément aux propositions des requérants. La procédure de concession n'a pu être accélérée davantage, parce que l'examen approfondi des besoins de transport, désiré par les transporteurs eux-mêmes, exige un travail important et qu'il n'a été possible d'ocuper à cette tâche qu'un nombre strictement limité d'employés.

En vue de réduire le nombre des concessions, le fonds d'indemnisation prévu par l'article 34 a été alimenté par une contribution — unique jusqu'à présent — des entrepreneurs, s'élevant de 15 à 30 francs au plus par véhicule. Le fonds, qui se montait à 195 012 francs à fin 1948, doit permettre de verser les indemnités prévues par les articles 22 et 33. A vrai dire, il n'a pas été utilisé jusqu'ici, parce que tous les requérants dont la demande de concession a été rejetée ne remplissent pas les conditions personnelles requises et n'ont de ce fait aucun droit à une indemnité. C'est pourquoi, de nouvelles contributions ne seront pas perçues dans les mêmes circonstances.

L'arrêté fédéral autorisait le Conseil fédéral à établir des conditions de transport (art. 6) et des principes généraux pour les tarifs applicables aux transports professionnels (art. 8). L'association centrale des entrepreneurs de transport fut d'emblée chargée d'établir elle-même les tarifs. Le Conseil

fédéral est simplement autorisé à déclarer d'application générale les tarifs établis par l'industrie des transports automobiles, lorsqu'ils remplissent certaines conditions. L'association centrale commença à établir les tarifs et, d'entente avec le département des postes et des chemins de fer, à fixer les conditions de transport ; il s'agissait en premier lieu d'élaborer une réglementation complète des tarifs pour les transports de choses et de la soumettre au Conseil fédéral pour qu'il l'approuve et lui confère force obligatoire générale. Le premier projet de l'association, qui date du mois d'août 1947, souleva de fortes oppositions dans l'industrie des transports elle-même, parce qu'on n'avait pas suffisamment élucidé les conditions d'une juste tarification pour les transports à courte distance. Comme les prix pratiqués par les divers entrepreneurs ou groupes d'entrepreneurs varient souvent d'un lieu à l'autre et reposent dans bien des cas sur la tradition, il est extrêmement difficile d'établir une réglementation nationale et uniforme qui tienne encore compte des besoins des différentes régions. Les conditions des transports à longue distance étaient mieux connues. On applique depuis longtemps, en cette matière, pour la formation des prix des principes analogues à ceux qui régissent les transports ferroviaires.

On envisage désormais de recourir à un procédé offrant peut-être plus de chances de succès. Les associations d'entrepreneurs de transport conviennent, avec la collaboration de l'association centrale, d'établir des réglementations de tarifs que les entrepreneurs de transport ont le devoir d'appliquer. Les expéditeurs pourront largement collaborer à l'établissement de ces tarifs. Les expériences faites au moyen des tarifs conventionnels permettront sans doute de mieux fixer les principes sur lesquels devra se fonder plus tard une réglementation d'application générale tenant compte à la fois de l'intérêt des entrepreneurs et de celui des expéditeurs.

Un contrat collectif de travail pour l'industrie des transports automobiles a été conclu ; ses parties essentielles purent être déclarées d'application générale obligatoire par un arrêté du Conseil fédéral du 18 décembre 1947 fondé sur l'article 17 de l'arrêté fédéral sur le statut des transports automobiles et de l'arrêté fédéral du 13 juin 1943 permettant de donner force obligatoire générale aux contrats collectifs de travail. N'ont pas été déclarées d'application générale les dispositions concernant la durée du travail, du temps de présence et du repos des conducteurs, dispositions qui dérogent partiellement aux prescriptions de l'ordonnance du 4 décembre 1933 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles.

3. Les transports privés — Art. 4

Les transports privés restent libres. On entend par là ceux qu'une entreprise ne s'occupant pas de transport effectue pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules automobiles et à l'aide de son propre personnel. Celui qui assure lui-même ses transports est tenu de se faire inscrire

dans un registre. Sur la base de ce registre, il est délivré des cartes de transport qui servent de pièces justificatives à l'égard des autorités lors des contrôles routiers. En pratique, la liberté du trafic privé fut strictement respectée. En outre, lorsque l'office fédéral des transports avait des doutes quant à la nature de certains transports, il les a considérés généralement comme des transports privés.

Les transports privés se sont développés d'une façon considérable, notamment depuis la fin de la guerre, grâce à la situation économique favorable. Ce développement répond en particulier aux vœux de l'armée, parce qu'il permet d'augmenter l'effectif des véhicules susceptibles d'être réquisitionnés. Une partie des transports que se partageaient jusqu'alors le chemin de fer et les transporteurs usant de l'automobile sont assurés aujourd'hui par les véhicules servant aux transports privés. Un fléchissement du degré d'occupation entraînera vraisemblablement une certaine stabilisation, voire une diminution du nombre des camions affectés au trafic privé, car une entreprise ne peut employer rationnellement des véhicules achetés sans rapport avec l'importance de ses transports (tableau n° 2).

4. *Transports mixtes* — Art. 5

Celui qui, outre ses propres transports, en assure à titre onéreux pour des tiers, effectue des transports mixtes. Ceux-ci sont interdits en principe. Des dérogations peuvent être autorisées par l'office fédéral des transports (autorisations permanentes) ou par les autorités cantonales (autorisations temporaires, valables 2 mois au plus), lorsque les besoins du trafic ne sont pas satisfaits autrement, notamment en montagne, dans les régions frontalières et dans les relations avec des localités écartées. Ainsi que nous l'avons déjà dit, l'interdiction des transports mixtes n'est entrée en vigueur que le 15 février 1943. Jusqu'au 31 décembre 1948, 2038 demandes ont été présentées; 876 demandes furent agréées et 883 rejetées. 279 sont encore à l'étude.

L'office fédéral des transports, de même que les autorités cantonales, se sont efforcés, par l'octroi d'autorisations pour transports mixtes, de mettre au bénéfice des avantages techniques de l'automobile les régions qui disposent de peu de possibilités de transport. Le tableau n° 3, montre que l'interdiction des transports mixtes n'a pas été appliquée étroitement, puisque le nombre des autorisations accordées par l'office fédéral correspond à peu près à celui des demandes refusées.

L'office fédéral des transports n'était pas autorisé à prendre en considération les demandes se fondant sur le fait que le véhicule ne pouvait pas être utilisé complètement dans l'entreprise. En revanche, il a accordé des autorisations sans établir l'existence d'un besoin de transport lorsque le requérant faisait valoir que l'entreprise ne serait plus viable sans les transports mixtes qu'il effectuait au moment de l'entrée en vigueur de

Tableau n° 2

Nombre d'entreprises et véhicules affectés aux transports privés au 30 septembre 1948

Cantons	Entreprises	Véhicules automobiles							Remorques		
		1-1,9 t	2-3,9 t	4 t et plus	camions total	camionnettes y compris les voitures auto.	tracteurs sans les tracteurs agricoles	Total des véh. autom.	-0,9 t	1 t et plus	remorques total
Zurich	3 507	734	1 119	610	2 463	2 593	152	5 208	281	457	738
Berne	3 118	507	791	500	1 798	2 189	149	4 136	357	420	777
Lucerne	958	153	260	144	557	631	60	1 248	71	191	262
Uri	62	3	15	6	24	41	4	69	3	3	6
Schwyz	265	38	72	45	155	138	18	311	23	37	60
Unterwald-le-Haut .	84	9	21	4	34	54	7	95	12	14	26
Unterwald-le-Bas .	65	12	22	8	42	33	5	80	5	14	19
Glaris	129	20	51	17	88	56	12	156	22	16	38
Zoug	188	15	45	25	85	118	13	216	20	5	25
Fribourg	751	93	189	91	373	517	15	905	57	62	119
Solcuro	572	92	200	133	425	349	27	801	87	68	155
Bâle-Ville	750	257	397	191	845	552	47	1 444	68	338	406
Bâle-Campagne . . .	595	138	194	74	406	343	26	775	70	80	150
Schaffhouse	254	57	53	33	143	154	11	308	49	37	86
Appenzell Rh.-Ext.	183	32	32	7	71	122	4	197	21	8	29
Appenzell Rh.-Int.	34	5	9	1	15	21	—	36	3	3	6
St-Gall	1 136	188	319	150	657	694	39	1 390	167	138	305
Grisons	399	31	99	30	160	280	27	467	103	33	136
Argovie	1 019	168	373	222	763	523	129	1 415	169	167	336
Thurgovie	714	108	170	122	400	439	37	876	88	116	204
Tessin	1 231	270	408	76	754	874	10	1 638	30	30	60
Vaud	2 692	287	636	272	1 195	2 132	35	3 362	100	87	187
Valais	767	107	256	78	441	467	10	918	20	21	41
Neuchâtel	523	88	213	84	385	332	6	723	47	23	70
Genève	1 458	270	513	177	960	1 135	5	2 100	63	47	110
	21 454	3 682	6 457	3 100	13 239	14 787	848	28 874	1 936	2 415	4 351

Entreprises et véhicules affectés aux transports mixtes

Tableau n° 3

218

Cantons	Etat au 31 décembre 1948				Etat au 30 septembre 1948									
	demandes présentées	autorisations accord.	demandes rejetées	demandes en susp.	véhicules faisant l'objet des autorisations							remorques - 0,9 t	rem. 1 t et plus	remorques total
					1-1,9 t charge utile	2-3,9 t charge utile	4 t et plus	camions total	camionnettes	tracteurs	véhicules total			
Zurich	198	89	92	17	11	22	8	41	13	26	80	1	15	16
Berne	316	128	120	68	8	19	15	42	11	41	94	6	48	54
Lucerne	110	45	45	20	3	12	5	20	3	10	33	1	10	11
Uri	14	6	2	6	1	1	—	2	2	—	4	1	—	1
Schwyz	33	17	14	2	2	5	4	11	2	2	15	—	7	7
Unterwald-le-Haut	11	7	3	1	1	1	—	2	3	—	5	1	1	2
Unterwald-le-Bas	15	8	7	—	—	2	—	2	2	1	5	—	—	—
Glaris	16	9	6	1	1	3	1	5	1	1	7	1	—	1
Zoug	18	12	6	—	—	2	1	3	2	4	9	—	4	4
Fribourg	40	13	20	7	2	3	3	8	—	—	8	—	1	1
Soleure	73	30	31	12	—	6	2	8	6	8	22	1	4	5
Bâle-Ville	33	5	16	12	1	1	2	4	—	—	4	—	1	1
Bâle-Campagne	82	28	44	10	2	3	—	5	3	15	23	1	3	4
Schaffhouse	37	18	15	4	—	2	—	2	3	5	10	2	4	6
Appenzell Rh.-Ext.	29	18	10	1	1	3	1	5	8	1	14	2	3	5
Appenzell Rh.-Int.	7	2	4	1	—	—	—	—	1	1	2	—	1	1
St-Gall	164	78	64	22	6	19	4	29	14	17	60	2	18	20
Grisons	109	54	28	27	—	16	3	19	18	5	42	10	7	17
Argovie	259	123	126	10	3	18	23	44	5	55	104	—	16	16
Thurgovie	66	22	37	7	—	3	—	3	3	12	18	2	7	9
Tessin	138	82	40	16	21	36	1	58	16	—	74	1	—	1
Vaud	98	33	60	5	4	6	7	17	4	4	25	—	2	2
Valais	119	29	64	26	1	14	1	16	3	4	23	2	4	6
Neuchâtel	34	12	18	4	1	1	—	2	2	1	5	—	1	1
Genève	19	8	11	—	—	1	4	5	2	1	8	—	2	2
	2038	876	883	279	69	199	85	353	127	214	694	34	159	193

l'arrêté ou qu'il s'agissait d'une tradition consacrant un trafic rural assuré par commissionnaire ou un voiturage de produits agricoles au marché.

Par des enquêtes approfondies, les autorités fédérales et cantonales s'efforcèrent d'apprécier les circonstances particulières à chaque cas et d'en tenir compte.

5. Tracteurs agricoles

Tous les milieux intéressés s'étaient rendu compte que l'interdiction des transports mixtes ne pouvait pas être appliquée purement et simplement aux transports effectués au moyen de tracteurs agricoles. Il s'agissait ici en effet de véhicules qui ne peuvent dépasser la vitesse de 20 km à l'heure et qui, outre les transports privés, servent principalement à des travaux agricoles qui ne sont pas visés par l'arrêté sur le statut des transports automobiles. Il convenait en outre de ne pas entraver la motorisation progressive de l'agriculture, qui s'impose pour des raisons diverses. Il fallait d'un autre côté empêcher la création d'entreprises faisant notamment concurrence, au moyen de tracteurs agricoles, aux entreprises qui font des transports à courte distance.

L'arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1943 (*), qui consacre l'accord établi entre les milieux agricoles et l'industrie des transports automobiles, tient largement compte de ces considérations.

6. Charges militaires — Art. 15

Aux termes de l'article 15, les titulaires de concessions de transport et les détenteurs de véhicules affectés aux transports privés peuvent être tenus, entre autres obligations, d'employer des véhicules conformes aux prescriptions de l'administration militaire. Plusieurs projets d'une ordonnance d'exécution relative à l'article 15 ont été élaborés par le service de la motorisation de l'armée. Le but ne pourrait pas être atteint si l'on imposait seulement des obligations spéciales aux détenteurs de véhicules automobiles. Là où les exigences dépassent une certaine mesure, il convient d'envisager aussi l'octroi d'indemnités. L'arrêté fédéral du 5 avril 1939 (**) concernant l'augmentation du nombre des véhicules utilisables par l'armée, remplacé ultérieurement par un arrêté du Conseil fédéral du 2 juin 1944 (***) pris en vertu des pouvoirs extraordinaires, tend, comme l'article 15, à adapter le parc des véhicules automobiles aux besoins de la défense nationale. La disposition en question prévoit l'allocation de subsides à des personnes qui font l'acquisition de camions suisses satisfaisant à des exigences déterminées.

(*) RO 59, 555.

(**) RO 55, 489.

(***) RO 60, 367.

Il paraît dès lors nécessaire d'édicter un seul arrêté énonçant les obligations prévues par l'article 15 de l'arrêté sur le statut des transports automobiles et reprenant les dispositions des deux arrêtés précités, qui devront d'ailleurs être complétées, car les véhicules des transporteurs soumis au statut ne sont pas les seuls qui revêtent une importance pour la motorisation de l'armée. Conformément à une proposition qui nous a été adressée par la commission des transports, le département militaire a l'intention d'englober les prescriptions concernant les charges militaires et les subsides dans un arrêté spécial qui se fondera sur l'article 20 de la constitution. Le département militaire a pu se rallier à cette proposition d'autant plus aisément que le présent projet, ainsi que nous l'exposerons plus loin, renonce au registre des transports privés; ainsi, les détenteurs de véhicules affectés à ces transports ne pourront plus se voir imposer des charges militaires au sens de l'article 15 de l'arrêté sur le statut des transports automobiles. Vouloir imposer ces charges uniquement aux entrepreneurs de transports professionnels n'aurait aucun sens et serait, au surplus, inéquitable.

7. Organisation des autorités, collaboration avec les associations

L'*office fédéral des transports* est l'autorité concédante (art. 13). Sous réserve de la compétence déléguée aux cantons en matière de transports mixtes, il prend toutes les décisions d'exécution en première instance. La section constituée à cet effet compte actuellement 47 employés. L'effectif du personnel, qui avait augmenté, notamment au cours des années 1946 et 1947, en raison de l'accroissement du travail, a déjà été réduit. Grâce à la suppression du registre des transports privés et à la délégation de certaines attributions, on pourra envisager une nouvelle réduction.

La collaboration de l'office fédéral des transports avec les *cantons* ne s'est pas encore développée partout dans la mesure désirée. Le fait que des fonctionnaires cantonaux ont été chargés d'accomplir concurremment d'autres tâches a pu, ici et là, constituer un obstacle. Les autorités cantonales, particulièrement les offices de la circulation routière et les services des automobiles, ont toutefois examiné et préavisé de nombreuses demandes à l'intention de l'office fédéral des transports. Sans cette collaboration, l'effectif du personnel de l'office fédéral des transports aurait dû être beaucoup plus élevé.

Conformément à l'article 24, les décisions de l'office en matière de transports professionnels peuvent être attaqués *devant la commission fédérale des transports*, en tant qu'autorité de recours. A l'exception des décisions qui concernent l'assujettissement d'un genre de transport au statut, toutes les autres décisions de l'office peuvent être attaquées par la voie du recours administratif *devant le département des postes et des chemins de fer*, dont les décisions peuvent être, à leur tour, déférées au Conseil fédéral; abstraction faite de l'institution de la commission fédérale des transports, le législa-

teur a voulu éviter, dans l'arrêté fédéral urgent du 30 septembre 1938, de modifier la loi de 1928 sur la juridiction administrative et disciplinaire. Cette réglementation de la procédure de recours présenta l'inconvénient que souvent deux autorités différentes étaient appelées à se prononcer sur les besoins de transport d'une même région. Le recours de droit administratif au *Tribunal fédéral* est ouvert contre les décisions soumettant un genre de transport aux dispositions de l'arrêté fédéral.

Par décision du 14 août 1942, nous avons reconnu à la *TAG, association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles*, la qualité d'association centrale des entrepreneurs de transports automobiles et approuvé ses statuts. Les principaux groupements représentant l'industrie des transports automobiles en font partie. L'association jouit des droits prévus par l'arrêté fédéral. Elle a le droit d'être consultée au sujet des projets de règlement d'exécution élaborés par l'autorité et de collaborer à leur application. Elle a eu largement l'occasion d'en faire usage. Elle a rempli sa tâche d'intermédiaire entre l'autorité et les diverses associations d'entrepreneurs. Il n'a donc pas été nécessaire de créer le groupement obligatoire prévu à l'article 10. Les groupements affiliés à l'association représentent plus des $\frac{7}{10}$ des entreprises de transports routiers du pays.

L'association a créé une *fiduciaire*. Il s'agit d'un organisme dont le travail est exécuté par une partie du personnel de l'association et auquel peuvent être déléguées des fonctions qui incomberaient normalement à l'autorité concédante. L'activité de la fiduciaire, dont l'organisation est indépendante de l'association, est soumise exclusivement à la surveillance de la Confédération. Ses agents ont les mêmes devoirs que les fonctionnaires, notamment en ce qui concerne le secret professionnel. Cette collaboration constructive de l'industrie des transports automobiles à l'application du statut a permis de décharger encore davantage le personnel de l'office fédéral des transports.

8. Dépenses. Taxes

L'article 38 dispose que les frais d'application de l'arrêté doivent être couverts par des taxes. Des taxes sont notamment prévues pour le transport professionnel (taxes de concession, 600 francs, au maximum par véhicule) et pour l'inscription dans le registre des transports privés (50 francs au maximum par véhicule).

Les frais d'exécution du statut (y compris ceux des travaux préparatoires) se sont élevés pendant les 9 années d'application, soit jusqu'au 31 décembre 1948, à 3 393 177 francs 05. Pendant ce même laps de temps, les recettes provenant des taxes se sont montées à 2 549 848 fr. 05. L'excédent de dépenses non couvert était de 843 329 francs au 1^{er} janvier 1949.

Cet excédent s'explique par le fait que la procédure de concession n'est pas encore terminée et que la taxe due au moment de l'octroi de la

concession n'a pas encore pu être perçue partout. La procédure ne peut être accélérée, le personnel qualifié étant insuffisant; d'autre part, il fallait éviter que les entreprises eussent à payer subitement des sommes élevées. C'est pourquoi, nous décidâmes (*), sur la proposition de l'association centrale, de percevoir des acomptes à valoir sur les taxes de concession échues au moment voulu. Les acomptes déclarés échus s'élèvent actuellement au 65 pour cent de la taxe maximum. Cette mesure, que nous renouvelerons éventuellement par la suite, permettra de couvrir entièrement l'excédent de dépenses, probablement jusqu'au 31 décembre 1950. Une réglementation importante a ainsi été créée, qui se caractérise par le fait qu'elle a pu être appliquée sans que les finances de la Confédération aient été mises à contribution de façon durable. Il convient de relever particulièrement ce fait.

Comme nous l'avons dit, la taxe est de 600 francs au plus pour un camion d'une charge utile de 5 tonnes ou plus servant aux transports professionnels ou pour un autocar ayant 24 places ou plus. Jusqu'ici, 65 pour cent de cette taxe ont été déclarés échus, soit 390 francs. Calculé par année d'application, ce montant correspond à 43 francs, ce qui est insignifiant si on le compare aux frais généraux d'une entreprise de transports professionnels.

Les taxes perçues en matière de transports privés sont encore moins importantes, la taxe d'enregistrement ne devant être perçue qu'une seule fois pour le même véhicule. Ces taxes qui sont encore moins élevées pour des véhicules plus faibles n'ont certainement pas pu renchérir les transports.

II. EXPÉRIENCES FAITES SOUS LE RÉGIME ACTUEL

Il convient d'examiner si les mesures législatives instituées par l'arrêté fédéral sur le statut des transports automobiles ont permis d'améliorer la situation des transports.

Ces mesures furent :

- l'institution du régime de la concession obligatoire pour le transport professionnel de personnes et de choses, soumise à la clause du besoin et à l'accomplissement de conditions personnelles,
- l'interdiction des transports mixtes,
- la possibilité d'établir des conditions de transport et de déclarer des tarifs obligatoires,
- la faculté de conférer force obligatoire générale aux contrats collectifs de travail qui, en principe, ne touchent pas le trafic privé proprement dit.

L'application de la *clause du besoin* dans l'industrie des transports automobiles a permis de limiter la concurrence effrénée et ruineuse que les entrepreneurs de transports professionnels se faisaient entre eux et qui avait ses répercussions sur les entreprises publiques de transport. Il a été possible notamment d'éliminer des éléments impropres à exercer la profes-

(*) RO, 63, 1293; 65, 514.

sion, parce qu'ils ne satisfaisaient point aux conditions personnelles. Ces mesures eurent des effets à d'autres égards encore.

La qualité du *parc des véhicules* des transporteurs professionnels s'est considérablement améliorée, ainsi que l'affirment les représentants de l'armée et les autorités cantonales. Certains cantons signalent que les peines, jadis fréquentes, infligées à des entrepreneurs de transport pour violation des dispositions de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles sont beaucoup moins nombreuses. Depuis que le contrat collectif de travail pour les transports professionnels a été déclaré d'application générale obligatoire dans ses parties essentielles, une nette amélioration de la situation sociale des employés de cette profession a été constatée.

Quels furent les effets du statut pour les *expéditeurs*? Les prix de transport ont-ils augmenté en général d'une manière importante? Bien qu'une réglementation générale des tarifs n'ait pas encore vu le jour, l'office fédéral avait des raisons suffisantes de vouer toute son attention à la formation des prix des transports automobiles. En effet, si la rémunération des transports avait subi une augmentation importante, il eût fallu rechercher si la hausse des prix n'aurait pas été provoquée par une pratique trop restrictive de l'autorité lors de l'octroi de concessions et, partant, par une diminution de l'offre des moyens de transport.

D'autre part, il convenait d'observer constamment si les prix dans l'industrie des transports automobiles n'avaient pas tendance à tomber au-dessous des frais de revient. Dans l'intérêt des entrepreneurs eux-mêmes et des entreprises publiques, qui en subissent le contre-coup, la plus grande attention devait être vouée à la lutte contre l'avilissement des prix, lutte qui constitue l'un des buts du statut.

L'expérience a montré que les transports ont renchéri. L'indice du coût de la vie, il est vrai, a augmenté de plus de 60 pour cent au cours de ces dernières années, ce qui ne pouvait aller sans influencer la formation des prix des transports automobiles. Néanmoins, les prix maximums approuvés par le service fédéral du contrôle des prix n'ont pas dépassé, sous réserve de quelques exceptions, 40 pour cent des taux d'avant-guerre. Il est donc permis de constater que le statut n'a pas fait renchérir les transports routiers, malgré l'amélioration sensible de la situation des employés.

On ne saurait sous-estimer les dangers que l'avilissement des prix présente pour l'économie publique, non seulement en raison de ses effets sur les entreprises publiques de transport, mais notamment aussi en raison des risques de voir diminuer la qualité des transports au préjudice des expéditeurs. Bien que la rémunération des transports soit demeurée stable, les intéressés doivent s'efforcer d'élaborer une réglementation obligatoire des tarifs. Inversement, la réglementation des tarifs ne saurait, à elle seule, avoir d'effets sur la situation des transports si elle n'est pas complétée par une adaptation de la capacité de transport aux besoins. Si l'on accordait

le droit de transporter librement à titre professionnel, la meilleure réglementation des tarifs ne pourrait empêcher l'avilissement des prix en cas de fléchissement sensible de la « conjoncture ». Le contrôle des tarifs déclarés d'application générale est, de toute façon, très limité.

Le système de la réglementation serait sans effet si celle-ci n'avait pas été complétée par une interdiction de principe d'effectuer des *transports mixtes*. La capacité des véhicules qui ne sont pas utilisés pleinement en trafic privé peut être très importante pour effectuer des transports rémunérés. Elle joue un rôle d'autant plus grand que ces possibilités de transport ne sont offertes généralement qu'à titre temporaire et cela le plus souvent pendant la morte-saison et à des conditions qui, se fondant sur d'autres bases de calcul, sont très souvent plus favorables, si ce n'est au point de vue de la qualité, du moins au point de vue des prix que les entreprises de transport doivent calculer. C'est pourquoi, l'affectation à des transports rémunérés de véhicules servant aux transports privés doit, en principe, dépendre aussi du besoin; sinon toute la réglementation serait compromise.

Vu les expériences faites, nous sommes d'avis que les prescriptions de l'arrêté actuel sur le statut des transports automobiles sont judicieuses et qu'elles doivent être maintenues dans leurs grandes lignes, parce que chacune des mesures est étroitement liée à l'autre. D'autre part, on n'a pas constaté le besoin d'une réglementation plus sévère.

L'exposé des expériences faites ne serait pas complet si l'on ne retenait pas aussi d'autres éléments. Mentionnons tout d'abord le cas de personnes dont les demandes — ouvertures d'un service de transport, augmentation du parc des véhicules, autorisation pour transports mixtes — ont dû être rejetées. L'office fédéral n'a jamais pu partager l'optimisme exagéré de maints requérants qui attribuent une importance excessive à une situation très favorable, mais d'un caractère manifestement temporaire. On ne fait pas une bonne politique des transports en adaptant la capacité de transport aux pointes de trafic. Le recul des recettes enregistrent par les entreprises publiques de transport, qui entraîne une diminution parallèle du trafic routier, montre qu'une politique prudente s'impose à cet égard. Le chemin de fer et l'automobile sont touchés de la même manière lorsque le volume des transports diminue dans son ensemble, comme c'est le cas actuellement. De nombreux requérants qui considéraient avant tout leurs intérêts personnels et leur domaine d'activité particulier montrèrent peu de compréhension à cet égard.

Le registre des transports privés devait permettre de créer une documentation dans l'intérêt de l'économie des transports et de l'armée. Ce registre a rendu des services inappréciables pendant les années de guerre, car il constituait l'unique base pour le rationnement des carburants et des pneumatiques. Ayant été combiné avec le registre des transports professionnels, il ne pouvait servir à des fins militaires, car il ne pouvait

fournir des indications sur la totalité des véhicules du pays. C'est pourquoi le service de la motorisation de l'armée a décidé d'établir lui-même un fichier des véhicules automobiles. A cet égard, les vœux de l'office des transports ont été pris en considération. Dès que ce fichier aura été établi, il n'y aura plus de raison de tenir le registre des transports privés. Les détenteurs de véhicules servant aux transports privés seront ainsi dispensés de l'obligation de verser les taxes d'enregistrement perçues jusqu'ici.

Cet allègement est accueilli très favorablement.

Le contrôle de l'application du statut laissa aussi à désirer. Les autorités cantonales, surchargées par leurs tâches de police de la circulation, n'ont effectué qu'occasionnellement des contrôles routiers sur la base des pièces fournies par l'office fédéral.

Le règlement des demandes par l'office fédéral exigea souvent beaucoup de temps, vu l'examen approfondi auquel elles donnèrent lieu et le personnel limité dont il disposait. Les autorités compétentes doivent donc chercher les moyens qui permettraient de régler plus rapidement les affaires, malgré un personnel réduit.

En outre, les décisions de l'office fédéral ont fait l'objet de critiques, parce qu'elles auraient été prises sur la base d'une procédure administrative qui échappe aux intéressés. Il a été allégué qu'une importance excessive est accordée aux interventions des opposants et que ces dernières ne sont pas portées à la connaissance des requérants. Enfin, l'association centrale exercerait une trop grande influence sur l'autorité.

Cette critique appelle un examen sérieux. La réglementation actuelle prévoyant uniquement une procédure officielle, il n'est pas possible de donner connaissance des pièces aux intéressés sans violer le secret professionnel. L'autorité concédante n'a jamais fondé ses décisions sur les seuls faits exposés par les opposants; le contenu de l'opposition lui servait simplement d'indication et montrait dans quelle direction il fallait diriger les enquêtes officielles pour l'examen d'une demande. C'est seulement sur la base de constatations officielles que des décisions ont été prises et motivées en détail.

Grâce à une excellente collaboration avec l'association centrale, cette dernière est parfaitement au courant de la pratique suivie par l'autorité. Ses avis, fondés sur les principes mêmes dont s'inspire l'autorité, ne diffèrent généralement du point de vue officiel que dans des questions d'appréciation; sur ce point, l'office fédéral, ainsi qu'il en avait le devoir, a réservé sa pleine liberté de décision à l'égard des propositions de l'association.

Des difficultés se sont produites lorsque des transports non soumis à concession, en vertu de l'article 2, faisaient concurrence à des transports faisant l'objet d'une concession.

Il s'agit en premier lieu *des courses spéciales de l'administration des postes, télégraphes et téléphones* et de ses entrepreneurs postaux. Les services réguliers des lignes de cette administration, de ses entrepreneurs postaux et de ses concessionnaires ne sont évidemment pas soumis au statut. Il s'agissait uniquement de savoir de quelle manière on devait traiter les courses que l'administration postale et ses entrepreneurs postaux effectuent en dehors des services de ligne. Le principe suivant lequel les courses spéciales des concessionnaires postaux sont soumises au statut n'a jamais été mis en doute.

Dès le moment où les courses spéciales de l'administration postale (qui, à cet égard, entre en compétition avec l'industrie des transports) prennent un développement important, il en résulte une augmentation des possibilités de transport sur laquelle l'office fédéral n'a aucune influence. La coexistence, sans aucune norme, de transports soumis à concession et de transports non soumis au statut est incompatible avec l'idée d'une réglementation devant englober finalement toute cette catégorie de transports. Etant donné que l'administration des postes, télégraphes et téléphones est sur le point de s'entendre directement avec l'association centrale et avec les entreprises de transports par autocars, sur la base d'une convention, une modification de l'article 2, 1^{er} alinéa, lettre *a*, ne s'impose pas.

Le camionnage officiel qui n'est pas soumis au statut se trouve dans une situation analogue. Les expériences montrent qu'il ne peut être assuré d'une manière économique que lorsque le camionneur a le droit d'exécuter en outre des transports soumis à concession. Le fait que le service de camionnage officiel effectué en dehors du statut repose sur un contrat conclu directement entre l'entreprise publique et le camionneur créait des situations qui préjugeaient la décision de l'office fédéral sur les demandes de concession pour les transports professionnels. Dans ce domaine également, il convient de créer un équilibre par une solution plus judicieuse.

III. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Comme l'arrêté sur le statut des transports automobiles, le présent projet se fonde en premier lieu sur l'article 36 de la constitution. Vu les considérations énoncées dans le message relatif à l'arrêté sur le statut des transports automobiles, on peut admettre que les dispositions constitutionnelles forment une base suffisante pour le présent projet, au moins pour recueillir des expériences pendant sa durée de validité limitée.

Cette manière de voir n'est pas partagée par tout le monde. La voie que nous nous étions proposé de suivre au moyen de l'article 23^{ter} s'étant révélée impraticable, nous devons nous efforcer de trouver une autre solution. Les travaux préparatoires pour un nouvel article constitutionnel ont déjà été entrepris. Il est naturel que nous saisissons l'occasion de créer,

au moyen de la nouvelle disposition, une base inattaquable pour le présent projet. Nous ne nous dissimulons pas que, si ce dernier n'était pas agréé faute de base constitutionnelle, le retour à la liberté des transports routiers, notamment des transports mixtes, menacerait bientôt l'existence même de la profession des transporteurs routiers, de telle sorte qu'il serait indispensable de prendre des mesures en vertu de l'article 31bis de la constitution.

Sur la base des expériences susénoncées, nous proposons, par la voie du nouvel arrêté, de décharger dans une certaine mesure l'office fédéral de ses fonctions d'autorité concédante et de faire davantage appel à la collaboration directe des intéressés. Selon l'objet, le cercle des intéressés directs comprend les cantons, les entreprises publiques de transports (chemins de fer et administration des PTT), l'association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles et les associations économiques du pays.

Dans les limites de la réglementation légale, les intéressés pourront déterminer eux-mêmes l'organisation de la procédure. Par ce moyen, nous voulons encourager leur collaboration constructive, sans abandonner pour autant le principe de la réglementation légale. Toutes les *conventions* de ce genre devront, pour être valables, être approuvées par le Conseil fédéral, qui se réserve la haute surveillance sur l'application.

Des conventions sont prévues expressément aux articles 5 (transports mixtes), 6 (conditions de transport), 8 (tarifs), 10 (conventions générales de l'association centrale) et 13 (règle de compétence). On a ainsi largement tenu compte du vœu exprimé tant par l'industrie des transports automobiles que par les expéditeurs.

Est également nouvelle la disposition qui prévoit la possibilité d'organiser un *débat public* à la demande du requérant ou d'opposants dans tous les cas où il s'agit d'apprécier les besoins de transport. Ce système, qui paraît avoir fait ses preuves en Angleterre, bien que sous une forme quelque peu différente, permet une procédure serrant la réalité de beaucoup plus près, ce que les autorités ne peuvent que souhaiter.

L'article 13 prévoit que des *organes spéciaux* constitués par exemple par des représentants des cantons, des expéditeurs, de l'industrie des transports et des entreprises publiques de transport seront chargés, en lieu et place de l'autorité, de tâches d'exécution dans une mesure encore à convenir et qui devra être approuvée par le Conseil fédéral.

On voudra bien, pour d'autres commentaires, se reporter au chapitre IV « Dispositions diverses ».

Pendant la durée de validité de l'arrêté actuel, il n'a pas été possible d'atteindre tous les buts visés par le statut. Des circonstances spéciales régnèrent dès sa mise en vigueur, le 15 juillet 1940, jusqu'au milieu de l'année 1946, et la prorogation de cinq ans décrétée par l'arrêté fédéral du 22 juin 1945 (*) n'a pas encore permis de recueillir des expériences suffisantes;

(*) RO 61, 398.

celles-ci font notamment défaut en matière de réglementation des tarifs. En outre, le projet prévoit des dispositions nouvelles de procédure qui devront d'abord être mises à l'épreuve.

Nous avons prévu que le présent projet aurait la forme d'un arrêté fédéral de portée générale qui *serait soumis au referendum*. Le moment n'est pas encore venu d'incorporer le statut des transports automobiles dans la législation définitive. Une limitation de la durée de validité s'impose. Conformément à la proposition de la commission fédérale des transports, nous avons envisagé primitivement une durée de validité de cinq ans. Suivant les propositions faites par quelques associations économiques, nous avons décidé de limiter la durée de validité du présent projet à 3 ans, à partir du 1^{er} janvier 1951. Jusqu'à fin 1953, le problème constitutionnel pourra être résolu; en outre, les expériences qui auront été faites permettront mieux qu'aujourd'hui de fixer les principes qui devront servir de base à une loi fédérale de validité illimitée.

La commission fédérale des transports approuve le projet; l'association centrale l'approuve également en ce qui concerne les dispositions essentielles.

IV. DISPOSITIONS DIVERSES

Article premier

En pratique, le trafic dit de consortium et le trafic de perfectionnement ne sont pas considérés comme transports rémunérés; ils sont donc libres comme le trafic privé. Jusqu'ici, il n'a pas été fait usage de la possibilité mentionnée dans le message du 16 juin 1937 (*) de définir cette notion en rédigeant des prescriptions d'exécution. Nous aimerions d'abord laisser le soin aux intéressés de s'entendre à ce sujet sous la forme de la convention prévue à l'article 5, 3^e alinéa. Cette convention pourra porter encore sur d'autres cas-limites, par exemple sur les transports effectués par des entrepreneurs de construction occupés sur le même chantier.

Nous ne nous occuperons de cette question que si une entente n'est pas possible.

Les transports de personnes au moyen de voitures de tourisme, s'ils ne sont pas exécutés à titre professionnel, restent libres. Selon un arrêt du Tribunal fédéral, le transport de personnes contre rémunération n'est pas considéré comme professionnel lorsque les courses rémunérées ne se renouvellent pas plus d'une fois par semaine en moyenne. La limitation de cette liberté aux transports effectués au moyen de voitures de tourisme s'impose parce que les conditions du trafic par autocars sont toutes différentes. Dans cette catégorie, les transports sont effectués surtout les samedis et dimanches. La situation d'un entrepreneur qui organise chaque dimanche

(*) FF 1937, II, 154.

des courses par autocar diffère totalement de celle du détenteur d'une voiture de tourisme qui transporte occasionnellement une personne contre rémunération. Par cette limitation, on n'envisage aucune modification de la pratique suivie en ce qui concerne les transports d'ouvriers ou le transport des clients d'un hôtel entre la station d'une entreprise publique de transport et l'hôtel, transports que l'office fédéral n'a jamais eu l'intention de soumettre à l'obligation d'une concession.

Art. 2, lettre c

Selon le projet, le camionnage officiel est soumis à concession. Les difficultés exposées plus haut seront ainsi supprimées dans une large mesure. La nouvelle concession C contient diverses dispositions spéciales qui tiennent compte des particularités du camionnage officiel (cf. en particulier art. 20 du projet).

Le camionnage officiel au moyen des propres véhicules de l'entreprise publique de transport n'est pas soumis au statut. Les entreprises de chemins de fer qui emploient aujourd'hui des camions à cet effet sont peu nombreuses. Cette disposition doit permettre l'institution d'un service de camionnage officiel là où une entreprise publique de transport n'est pas en mesure de trouver un cocontractant privé apte à ce service.

Art. 5, 2^e alinéa

L'énumération des cas pour lesquels un besoin de transport peut être établi le plus aisément a été étendu au trafic rural assuré par des commissionnaires et au voiturage de produits agricoles au marché. Au surplus, cette énumération n'est, comme jusqu'ici, pas limitative. Elle ne contient que les cas qui se présentent le plus souvent.

Art. 5, 3^e alinéa

L'admission de dérogations générales permettra de décharger les autorités de nombreuses demandes d'autorisations particulières.

Peuvent, par exemple, faire l'objet de dérogations générales à l'interdiction du trafic mixte mentionnée au 3^e alinéa les transports des consortiums de construction constitués *ad hoc* par plusieurs entreprises particulières, ainsi que les transports effectués par plusieurs entrepreneurs occupés sur le même chantier.

Art. 6

Nous devons pouvoir, comme par le passé, édicter des prescriptions unificatrices sur le contrat de transport, si nous ne préférons pas conférer force obligatoire générale aux conditions de transport établies par les intéressés eux-mêmes. Nous accueillerons favorablement toute initiative des associations dans ce domaine et ne ferons usage de notre droit, conformément

au premier alinéa, que lorsqu'une entente entre les intéressés paraîtra exclue.

Art. 8

Des tarifs ne doivent être établis que par l'association des entrepreneurs de transport. Pour pouvoir être déclarés d'application générale obligatoire, ils doivent cependant satisfaire comme jusqu'ici à des conditions déterminées. La déclaration de force obligatoire générale ne pourra être conférée qu'avec l'approbation des associations économiques les plus importantes et des entreprises publiques de transport. Le Conseil fédéral décidera si cette condition est remplie.

Art. 10

D'après les dispositions en vigueur, le Conseil fédéral avait la possibilité de grouper les titulaires de concessions de transport en une association obligatoire. A l'époque, cette disposition se justifiait parce qu'il n'était pas encore certain qu'un groupement central représentatif — jugé indispensable — pourrait se constituer à côté des nombreuses associations intéressées à l'industrie des transports automobiles. Vu la création de l'association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles qui, en tant qu'association professionnelle libre, a constamment collaboré à l'application du statut, on peut renoncer à grouper *ex lege* les entrepreneurs de transports automobiles en une association spéciale.

Art. 11

Etant donné que les transports effectués à titre de camionnage officiel sont désormais soumis à la concession, il se justifie de créer un type particulier de concession pour ce genre de transport. Au surplus, il est tenu compte de ses exigences particulières dans les articles 18 (rayon de validité), 20 (expiration de la concession), 22 (non-renouvellement) et 31, 3^e alinéa, (dispositions transitoires).

Art. 15

La réglementation actuelle ne prévoit comme charge spéciale que l'obligation de desservir régulièrement certains parcours. Il doit être désormais possible d'imposer également l'obligation de transporter. La situation juridique particulière que le statut confère à l'entrepreneur de transport suppose, en contre-partie, un comportement déterminé de sa part. Il ne doit pas être seul juge pour refuser, par exemple pour des raisons personnelles, d'exécuter des transports, notamment dans les régions où il se trouve être le seul entrepreneur à la disposition des expéditeurs. L'obligation d'employer des véhicules conformes aux exigences militaires a été abandonnée pour les motifs exposés aux pages 219 et 220.

Art. 17

Suivant l'article 17 de la loi sur la circulation des véhicules automobiles, les prescriptions sur la durée du travail et du repos doivent être conformes aux conditions d'exploitation. Cette protection a été accordée à tous les conducteurs de véhicules automobiles par l'ordonnance du 4 décembre 1933 (*). Ainsi que la statistique des transports de marchandises de 1936/37 l'a montré, les véhicules affectés aux transports professionnels sont cependant employés d'une manière beaucoup plus intensive que ceux qui servent aux transports privés. D'autres circonstances font que les conditions d'exploitation d'une entreprise de transport sont nettement différentes de celles d'une entreprise qui assure ses transports privés. C'est pourquoi, il se justifie d'autoriser les parties contractantes à conclure des contrats collectifs de travail nationaux, spécialement étudiés et jugés dignes de recevoir force obligatoire générale, comme ce fut le cas pour le contrat collectif de travail pour l'industrie des transports automobiles; leurs dispositions sur la durée du travail et du repos peuvent déroger à l'ordonnance du 4 décembre 1933 et être déclarées d'application générale lorsqu'elles assurent aux conducteurs une durée de travail et de repos équivalente. Le but visé par l'ordonnance de 1933 — préserver les conducteurs du surmenage dans l'intérêt de la sécurité du trafic routier — peut aussi être atteint de cette manière; d'autant mieux que les organes créés par le contrat collectif de travail, notamment les commissions paritaires régionales, sont à même de contrôler d'une manière plus efficace son application que la police déjà surchargée de tâches concernant la circulation routière.

Au surplus, l'article 17 a pu être simplifié parce que l'arrêté fédéral permettant de donner force obligatoire générale aux contrats collectifs de travail a créé entre-temps un droit applicable à tout le pays.

Art. 19

L'octroi de la concession suppose un besoin de transport, qui doit être apprécié pour le moins selon les besoins et le nombre d'entrepreneurs établis dans la région du requérant. Les expériences faites en cours d'application ont prouvé que le transfert du siège ou de l'exploitation dans une autre région, ainsi que l'ouverture de succursales, peuvent sérieusement compromettre l'équilibre recherché entre l'offre et la demande dans chaque région, autrement dit porter atteinte aux possibilités d'existence des entrepreneurs établis dans ladite région.

Art. 20

Des abus regrettables ont été constatés lors de la reprise d'un service de transport: certains entrepreneurs et intéressés tentèrent de faire de

(*) RO 50, 306.

l'autorisation de l'Etat l'objet d'une spéculation. D'où la nécessité d'examiner de plus près les demandes de transfert de concession. Une pratique plus sévère s'impose d'autant plus que des entreprises sont souvent vendues ou acquises à des prix dépassant largement la valeur des actifs; surchargé de dettes dès le début, le nouvel entrepreneur ne peut alors satisfaire constamment aux exigences requises par l'article 14, cela non seulement à son propre détriment, mais aussi au préjudice des expéditeurs et de l'armée, parce que la qualité de ses prestations et l'entretien de ses véhicules laissent à désirer.

Art. 21

La procédure d'opposition doit être maintenue. Elle fournit à l'autorité concédante des indications précieuses sur la direction à donner aux enquêtes officielles pour l'examen de la demande de concession. La procédure écrite appliquée jusqu'ici doit cependant être assouplie et simplifiée. C'est pourquoi un débat oral sera organisé à la demande des intéressés directs, ce qui, nous l'espérons, abrégera la procédure. Conformément à leur vif désir, les expéditeurs pourront donc aussi faire valoir leur point de vue. En tout cas, la procédure ne peut qu'y gagner. Les détails seront réglés dans les dispositions d'exécution. Celles-ci devront tenir compte de la possibilité offerte aux intéressés par l'article 13 de collaborer à l'application dans une mesure beaucoup plus grande que jusqu'ici.

Art. 23

Un entrepreneur auquel l'Etat confère un droit particulier — dénié aux autres — d'exercer son activité professionnelle doit être tenu d'exercer ce droit; il ne saurait rester libre de suspendre cette activité plus qu'il ne faut. L'autorité pourra donc, après une suspension de six mois au lieu de douze mois (comme ce fut le cas jusqu'ici), obliger l'entrepreneur à dire s'il a l'intention de continuer à exploiter son entreprise et à indiquer les motifs pour lesquels il ne fait plus usage de la concession qui lui a été accordée. Faut-il d'une telle disposition, l'octroi de nouvelles concessions à d'autres requérants serait retardé outre mesure.

Art. 24

Le fait que la commission des transports et le département fédéral des postes et des chemins de fer étaient, en cas de recours, appelés l'un et l'autre à statuer sur le besoin de transport donna lieu à des inconvénients sensibles. L'institution d'une seule autorité de recours se justifie. Vu sa composition, la commission des transports est toute indiquée pour remplir cette tâche; elle pourra former des chambres de recours spéciales. Au surplus, la suppression d'une juridiction abrégera la procédure, puisque les recours administratifs ordinaires peuvent être portés jusque devant le Conseil fédéral. La procédure se fonde sur les dispositions de la loi fédérale

d'organisation judiciaire. Néanmoins, l'article 24 contient les dispositions dont le recourant a besoin pour présenter, sans être obligé de consulter cette loi, un recours remplissant les conditions de forme.

Art. 26

Les propositions découlant de conventions passées entre les intéressés, conformément à l'article 13 sur la délégation de pouvoirs, pour l'application de l'arrêté à des organes privés doivent être soumises également à la commission des transports.

Art. 28

Il convient de reviser cet article, eu égard aux attributions réservées à la commission fédérale prévue pour étudier les problèmes de la coordination de tous les genres de transport. La commission des transports mentionnée dans le présent arrêté, dont le nom devra peut-être être adapté aux nouvelles circonstances, doit se borner à proposer au Conseil fédéral, à la commission fédérale de coordination et aux autres intéressés, des mesures appropriées pour encourager la collaboration du rail et de la route.

Art. 30 à 32

Ces articles remplacent les dispositions transitoires actuelles. Ils sauvegardent les droits acquis des entrepreneurs qui ont obtenu une concession pour le transport professionnel sur la base de l'arrêté fédéral de 1938 et garantissent l'octroi de la concession C pour le camionnage officiel à des entrepreneurs qui, au moment de l'entrée en vigueur du nouvel arrêté, sont liés par contrat avec une entreprise publique de transport.

Art. 36

Cet article délègue aux cantons la compétence de prononcer des amendes. Nous espérons que cette délégation resserrera la collaboration avec les autorités cantonales. Il y a d'ailleurs peu de cas dans le droit administratif suisse où les amendes sont infligées par une autorité fédérale. Notre solution est conforme aux propositions de différents cantons, qui firent observer que souvent les contraventions à l'arrêté fédéral sur le statut des transports automobiles se confondent avec des contraventions à la loi sur la circulation des véhicules automobiles. Le transfert de la poursuite pénale aux cantons facilite ainsi le jugement de tous les faits dénoncés, abrège la procédure et garantit d'emblée à l'inculpé d'être jugé par le juge ordinaire. Cela correspond d'ailleurs à l'usage observé, à quelques exceptions près, par le code pénal: renvoyer aussi les affaires pénales fédérales aux tribunaux cantonaux.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous recommander d'approuver le projet d'arrêté ci-joint et vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 29 juillet 1949.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

E. NOBS

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**le transport sur la voie publique de personnes et de choses
au moyen de véhicules automobiles***L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu les articles 36, 34ter et 41bis de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 29 juillet 1949,

arrête :

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES**Article premier**

¹ Les transports effectués sur territoire suisse au moyen de véhicules automobiles et de remorques, y compris les véhicules immatriculés à l'étranger, sont soumis au présent arrêté, sous réserve des dispositions des accords internationaux et des dérogations ci-après.

Champ
d'application

² Les transports privés restent libres, de même que les transports de personnes au moyen de voitures de tourisme, en tant qu'ils ne sont pas exécutés à titre professionnel.

³ L'office fédéral des transports décide si un genre de transport est soumis aux dispositions du présent arrêté. Le recours de droit administratif au Tribunal fédéral est ouvert contre sa décision.

Art. 2

¹ Ne sont pas soumis au présent arrêté:

Dérogations

- a. Les transports de personnes ou de choses que l'administration des postes, télégraphes et téléphones exécute ou fait exécuter ou pour l'exploitation régulière desquels elle accorde des concessions en vertu de la législation postale;
- b. Les transports opérés par les administrations et entreprises publiques pour leurs propres besoins, au moyen de leurs propres

véhicules et à l'aide de leur propre personnel, ni les transports ordonnés d'office dans l'intérêt de l'ordre, de la sécurité et de l'hygiène publics;

Les transports qui sont effectués du domicile de l'expéditeur à une entreprise publique de transport et de l'entreprise publique de transport au domicile du destinataire au moyen des propres véhicules automobiles et à l'aide du propre personnel de l'entreprise publique de transport.

² Le Conseil fédéral peut décider d'autres dérogations.

Art. 3

Transports
professionnels

¹ Celui qui effectue à titre professionnel le transport de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles et de remorques doit être au bénéfice d'une concession de transport conformément aux dispositions ci-après.

² Il en est de même de celui qui, à titre professionnel, fait exécuter par des tiers au moyen de véhicules automobiles les transports dont il s'est chargé. Les dispositions du présent arrêté sont applicables par analogie à ce genre de transport.

Art. 4

Transports
privés

Constituent des transports privés tous transports de choses qu'une entreprise effectue pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules automobiles et à l'aide de son propre personnel.

Art. 5

Transports
mixtes

¹ Celui qui assure lui-même ses propres transports ne peut effectuer des transports à titre onéreux pour des tiers.

² Lorsque les besoins le justifient, l'autorité compétente autorisera des dérogations, notamment pour les localités éloignées, en montagne, dans les régions frontalières, pour le trafic rural assuré par des commissionnaires et pour le voiturage de produits agricoles au marché (autorisations pour transports mixtes).

³ Sur la proposition commune de l'association mentionnée à l'article 10 et des associations économiques intéressées, des dérogations générales à l'interdiction du trafic mixte peuvent être autorisées par un arrêté du Conseil fédéral.

Art. 6

Règlement
de transport

¹ Après avoir consulté les cantons et les intéressés, le Conseil fédéral peut édicter par voie d'ordonnance des prescriptions uniformes sur le contrat de transport relatif au transport professionnel de per-

sonnes et de choses, ainsi que sur l'assurance de la marchandise transportée.

² Au lieu de ces prescriptions, le Conseil fédéral peut, sur la proposition commune des intéressés, déclarer d'application générale obligatoire les conditions de transport que ces derniers auront arrêtées eux-mêmes. Les cantons seront consultés au préalable.

³ Sont réputés intéressés l'association mentionnée à l'article 10, les principaux groupements économiques du pays et les entreprises publiques de transport.

Art. 7

¹ Des bulletins de transport seront établis pour le transport professionnel de choses. La législation fédérale concernant les droits de timbre sur documents de transport est applicable par analogie.

Droits de timbre
sur documents
de transport

² Le Conseil fédéral arrêtera les dispositions nécessaires. Il peut déroger aux dispositions légales concernant les droits de timbre lorsque le caractère spécial du transport automobile et la simplification du règlement de compte l'exigent.

Art. 8

¹ Les tarifs établis par l'association des entrepreneurs de transports automobiles ou par ses associations-membres peuvent être déclarés, totalement ou partiellement, d'application générale obligatoire par le Conseil fédéral:

Tarifs

- a. Lorsqu'ils contiennent les conditions de transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des taxes accessoires;
- b. Lorsqu'ils offrent la garantie qu'ils seront appliqués d'une manière égale à toute personne qui remplit leurs conditions;
- c. Lorsqu'ils tiennent compte des besoins des différentes régions du pays;
- d. Lorsque les principaux groupements économiques du pays et les entreprises publiques de transport souscrivent à la déclaration de force obligatoire;
- e. Lorsqu'ils ne sont pas contraires aux intérêts publics.

Les cantons seront consultés au préalable.

² Les tarifs déclarés d'application générale et leurs modifications seront publiés. Ils doivent pouvoir être consultés chez les entrepreneurs de transport soumis au tarif et retirés sur demande contre paiement. Ils entrent en vigueur au plus tôt le jour de leur publication.

Art. 9

Actes de
droit privé

Sont nuls tous actes de droit privé destinés à éluder les dispositions du présent arrêté et les prescriptions d'exécution. Sont réservés, contre leurs débiteurs, les droits des créanciers, gagistes ou chirographaires, qui sont de bonne foi.

Art. 10

Collaboration
de l'industrie
des transports
automobiles et
d'autres
intéressés

¹ Le Conseil fédéral consultera l'association centrale de l'industrie des transports automobiles reconnue par lui avant d'édicter les prescriptions d'exécution relatives au présent arrêté et fera appel, pour leur application, à la collaboration de cette association ou à une fiduciaire créée par elle. Des pouvoirs déterminés peuvent leur être conférés. Dans la mesure de ces attributions, ces organes sont soumis à la surveillance du Conseil fédéral.

² Les décisions prises par l'association pour assurer l'application du présent arrêté, ainsi que les conventions qu'elle conclut à cet effet avec les entreprises publiques de transport et d'autres intéressés, doivent être approuvées par le Conseil fédéral. L'article 8 est réservé.

Chapitre II

CONCESSIONS DE TRANSPORT

Art. 11

Sortes

¹ Les concessions suivantes sont délivrées pour les transports professionnels :

- a. La concession P pour le transport de personnes;
- b. La concession N pour le transport de choses;
- c. La concession S pour le genre de transport mentionné à l'article 3, 2^e alinéa;
- d. La concession C pour le camionnage officiel assuré pour des entreprises publiques de transport et d'autres transports exécutés en corrélation avec le camionnage officiel.

² Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté la commission mentionnée à l'article 25, statuer sur la création d'autres types de concessions, en tenant compte des besoins du trafic dans le domaine des transports automobiles.

³ Lorsque les titulaires de concessions de transport ne sont point en mesure de satisfaire à des besoins du trafic importants, mais seulement temporaires, des autorisations spéciales et limitées pourront être délivrées à d'autres personnes.

Art. 12

¹ Il est délivré pour chaque véhicule ou remorque une carte de transport correspondant au genre de transport; le conducteur doit toujours être muni de cette pièce.

Permis, marques
distinctives
des véhicules

² Le Conseil fédéral édictera les prescriptions relatives à la forme et au contenu des concessions, des cartes de transport, ainsi qu'aux marques distinctives des véhicules.

Art. 13

¹ L'autorité concédante est l'office fédéral des transports.

Compétence

² Est réservée la délégation de certains pouvoirs à des cantons et, avec leur assentiment, à des communes, ainsi qu'à des organes qui sont créés par des conventions conclues par l'association mentionnée à l'article 10 avec des groupements économiques et des entreprises publiques de transport.

³ Les autorités et organes auxquels des pouvoirs sont délégués sont soumis aux dispositions fédérales sur le secret professionnel.

⁴ La haute surveillance est exercée dans tous les cas par le Conseil fédéral.

Art. 14

¹ La concession est accordée si le genre de transport pour lequel elle est sollicitée répond à un besoin et si le requérant garantit la sécurité et la capacité de son exploitation.

Conditions
d'octroi

² Pour décider si la concession répond à un besoin, il sera équitablement tenu compte du trafic de la région intéressée, ainsi que des possibilités de transport offertes par d'autres entrepreneurs de transports automobiles et par les entreprises publiques de transport.

³ Les entreprises publiques de transport sont les chemins de fer fédéraux suisses, l'administration des postes, télégraphes et téléphones et les entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale, auxquelles la législation fédérale ou la concession impose l'obligation de transporter.

Art. 15

¹ L'entrepreneur est tenu de communiquer, en tout temps, à l'autorité compétente tous les renseignements nécessaires pour l'examen de son exploitation.

Obligations
spéciales

² L'entreprise concessionnaire peut être tenue de transporter lorsque l'exigent les besoins, notamment ceux de régions et de localités qui ne sont pas desservies par des entreprises publiques de transport.

³ L'entreprise concessionnaire est tenue de faire inscrire sa raison sociale sur le registre du commerce.

Art. 16

Circulation
des véhicules
automobiles

Les dispositions de la législation fédérale sur la circulation des véhicules automobiles sont réservées.

Art. 17

Contrats
collectifs
de travail
pour l'industrie
des transports
automobiles

¹ La législation fédérale permettant de donner force obligatoire générale aux contrats collectifs de travail est applicable.

² Le Conseil fédéral peut, en dérogation de prescriptions impératives de la législation, déclarer d'application générale des dispositions de contrats collectifs de travail réglant la durée du travail et du repos, lorsque ces prescriptions assurent aux conducteurs de véhicules automobiles une durée du travail et du repos équivalente.

Art. 18

Durée et
rayon de
validité

En règle générale, les concessions sont accordées pour la durée de validité du présent arrêté. Elles sont nominatives. Les concessions P, N et S sont valables en principe pour tout le territoire suisse.

Art. 19

Modifications
dans
l'exploitation

¹ Le concessionnaire est tenu de notifier à l'autorité concédante toute modification de l'exploitation ou de la forme juridique de son entreprise.

² L'augmentation du parc et les modifications importantes concernant la nature des véhicules, le transfert du siège ou de l'exploitation dans une autre région, ainsi que l'ouverture de succursales, sont soumis à l'approbation préalable de l'autorité concédante.

Art. 20

Expiration
Renouvellement
Transfert

¹ La concession prend fin :

- au terme de sa durée de validité. La concession C prend fin en outre avec la résiliation du contrat conclu avec l'entreprise publique de transport,
- par renonciation du titulaire à la concession,
- par le décès du titulaire ou la radiation de la raison sociale dans le registre du commerce et en cas de faillite,
- par le retrait dans le cas de l'article 23.

² Elle est renouvelée aux conditions requises par l'article 14. La durée de validité de la concession primitive est prorogée au profit

des survivants ou ayants cause du titulaire ou de la masse en faillite jusqu'au moment où aura été réglée la demande de nouvelle concession.

³ La concession ne peut être transférée à un tiers que par l'autorité concédante. Le commerce des concessions est interdit.

Art. 21

¹ Les demandes d'octroi de concessions, les demandes d'approbation de modifications importantes dans l'exploitation, ainsi que les demandes d'autorisation permanentes pour transports mixtes, doivent être publiées. Un délai convenable sera fixé pour les oppositions.

Opposition
et décision

² Sont en droit de former opposition les autorités compétentes du canton dans lequel l'entreprise a ou aura son siège, l'association mentionnée à l'article 10, les entreprises publiques de transport, ainsi que celui qui prouve que l'octroi de la concession porterait atteinte d'une manière insupportable à ses intérêts professionnels. L'opposition doit être motivée.

³ A la demande du requérant ou d'un opposant, un débat oral sera organisé avant qu'une décision ne soit prise sur la demande. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires concernant la procédure et les frais.

Art. 22

Lorsque, sans qu'il y ait faute du titulaire, une concession P, N ou S n'est pas renouvelée, le concessionnaire a droit à une indemnité équitable, à prélever sur le fonds mentionné à l'article 34.

Non-
renouvellement
de la concession

Art. 23

L'autorité concédante peut retirer la concession au titulaire sans indemnité, temporairement ou définitivement:

Retrait de la
concession

- a. Lorsque les conditions personnelles requises pour l'octroi de la concession n'existent plus;
- b. Lorsque l'entrepreneur n'exécute pas, pour des motifs non justifiés, pendant une durée ininterrompue de six mois, des transports au moyen des véhicules compris dans sa concession ou lorsque ses transports cessent d'être professionnels;
- c. Si le titulaire n'a pas acquitté les cotisations et taxes fixées en conformité des articles 34 et 37, malgré un avertissement l'invitant à s'exécuter dans un délai convenable sous peine de retrait de la concession;
- d. En cas de contraventions graves aux dispositions du présent arrêté ou à ses prescriptions d'exécution;

- e. En cas de contraventions graves aux conditions de transport, tarifs et contrats collectifs de travail déclarés d'application générale par le Conseil fédéral.

Art. 24

Recours

¹ Sous réserve de l'article premier, 3^e alinéa, recours peut être formé contre les décisions de l'autorité concédante ou d'un organe agissant pour elle dans un délai de trente jours de la notification de la décision auprès de la commission fédérale des transports. Le recours contre le refus d'une demande de concession, le non-renouvellement et le retrait d'une concession a effet suspensif.

² Peuvent recourir celui dont la demande a été rejetée et celui qui a formé opposition.

³ Le recours peut être formé pour violation du présent arrêté ou parce que la décision attaquée repose sur des constatations de fait inexactes ou incomplètes ou parce qu'elle n'est pas appropriée aux circonstances.

⁴ Le mémoire de recours doit être déposé en deux exemplaires; il doit énoncer, outre la décision attaquée:

- a. Les conclusions du recourant;
- b. Les faits essentiels et indiquer succinctement quelles sont les règles de droit violées par la décision attaquée et en quoi consiste cette violation.

⁵ La commission ne peut pas aller au-delà des conclusions des parties. Elle n'est pas liée par les motifs qu'elles invoquent. Lorsque la commission annule la décision attaquée, elle statue elle-même sur le fond.

⁶ Sont applicables subsidiairement les articles 130, 131 et 158 de la loi fédérale d'organisation judiciaire. La commission peut demander, dans tous les cas, une avance pour couvrir les frais de procédure.

Chapitre III

COMMISSION DES TRANSPORTS

Art. 25

Tâche et composition

¹ Le Conseil fédéral nomme une commission chargée de donner son avis sur des questions ayant trait à l'exécution du présent arrêté et de statuer sur les recours résultant de cette exécution. Il choisit les membres parmi les représentants des cantons, des principaux groupements économiques du pays, des entreprises publiques de transport et de l'industrie des transports automobiles.

² Le règlement d'organisation et de gestion de la commission est soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 26

¹ La commission donne au Conseil fédéral son avis sur :

Avis

- a. Les projets de règlements d'exécution du présent arrêté élaborés par le Conseil fédéral;
- b. Les propositions soumises au Conseil fédéral sur
 - la délégation de pouvoirs pour l'application du présent arrêté à des organes privés (art. 13, 2^e al.),
 - la déclaration de force obligatoire générale des conditions de transport, des tarifs et des contrats collectifs de travail (art. 6, 2^e al., 8, 17),
 - l'approbation de décisions et de conventions de l'association des entrepreneurs de transports automobiles conclues avec d'autres intéressés pour l'application du présent arrêté (art. 10, 2^e al., art. 13, 2^e al.),
- c. D'autres questions de principe en rapport avec l'application du présent arrêté.

Art. 27

La commission statue sur les recours visés à l'article 24 et fixe le montant des indemnités prévues aux articles 22 et 33. Elle peut former des chambres de recours spéciales. Le prononcé de la commission est définitif. Est applicable l'article 162 de la loi fédérale d'organisation judiciaire.

Recours

Art. 28

La commission peut proposer au Conseil fédéral et aux autres intéressés à l'application du statut des transports automobiles des mesures en faveur de la collaboration entre l'industrie des transports automobiles et les entreprises publiques de transport.

Propositions

Chapitre IV

DROIT DE SOUVERAINETÉ SUR LES ROUTES

Art. 29

Le présent arrêté ne porte pas atteinte aux droits des cantons, communes et collectivités publiques découlant de leur souveraineté sur les routes.

DISPOSITIONS D'EXÉCUTION ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 30

Ouverture
de nouvelles
entreprises

Celui qui veut exercer un genre de transport soumis au présent arrêté doit présenter une demande à cet effet. Il ne peut effectuer des transports professionnels ou des transports mixtes avant l'octroi de la concession ou de l'autorisation.

Art. 31

Dispositions
transitoires

¹ Sous réserve des articles 20 et 23, les concessions de transport délivrées sur la base de l'arrêté fédéral du 30 septembre 1938 sont valables pendant la durée de validité du présent arrêté.

² Celui dont la demande de concession est encore pendante au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui a reçu les permis nécessaires peut continuer à effectuer les transports jusqu'au règlement de sa demande de concession.

³ Celui qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, assure un service de camionnage officiel sur la base d'un contrat conclu avec une entreprise publique de transport reçoit la concession C.

⁴ Les autorisations pour transports mixtes demeurent valables pour la durée et dans la mesure indiquées sur l'autorisation.

Art. 32

Autres
dispositions
transitoires

Le Conseil fédéral peut arrêter d'autres dispositions transitoires.

Art. 33

Indemnisation

Celui qui, avant le 15 août 1940, pratiquait exclusivement le transport professionnel de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles sera équitablement indemnisé du dommage qu'il subit s'il n'obtient pas de concession alors qu'il garantit la sécurité et la capacité de son exploitation.

Art. 34

Fonds
d'indemnisation

¹ Les indemnités prévues aux articles 22 et 33 seront prélevées exclusivement sur le fonds constitué à cet effet. Le fonds constitué sur la base de l'arrêté fédéral du 30 septembre 1938 est soumis aux dispositions du présent arrêté.

² Les concessionnaires alimentent ce fonds en versant, suivant les besoins, des contributions qui n'excéderont pas 100 francs par an et par véhicule employé dans leur entreprise. Ces contributions seront acquittées jusqu'à l'octroi de la concession par les titulaires des permis mentionnés à l'article 31, 2^e alinéa.

³ Le Conseil fédéral fixe le montant des contributions après avoir consulté l'association mentionnée à l'article 10. Est applicable l'article 162 de la loi fédérale d'organisation judiciaire.

⁴ L'association mentionnée à l'article 10 entendue, le Conseil fédéral arrêtera les dispositions de détail concernant la perception des contributions, l'administration du fonds, ainsi que le paiement des indemnités. Si, lorsque le présent arrêté aura cessé de sortir ses effets, le fonds présente un reliquat, l'association mentionnée à l'article 10 pourra, sauf disposition contraire d'une loi fédérale, en faire usage.

Chapitre VI

DISPOSITIONS PÉNALES ET DE PROCÉDURE

Art. 35

¹ Celui qui contrevient intentionnellement ou non intentionnellement aux dispositions du présent arrêté ou à ses prescriptions d'exécution ou qui prête son concours, notamment

Contraventions

celui qui, sans être au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation effectue des transports soumis au présent arrêté ou les fait exécuter par des tiers,

celui qui, sans avoir obtenu l'autorisation de l'autorité compétente, transfère ou remet à un tiers sous une forme quelconque, sa concession ou son autorisation ou certains droits qui en découlent pour en tirer des avantages matériels ou qui prête son concours à une entreprise de ce genre,

celui qui n'applique pas les dispositions des contrats collectifs de travail, des tarifs et des conditions de transport déclarés d'application générale par le Conseil fédéral ou aide à les violer,

est puni de l'amende.

² En cas de contraventions réitérées ou graves et en cas de récidive, l'amende peut être portée à cinq mille francs au plus.

³ Si les contraventions sont commises dans la gestion d'une personne morale ou d'une société, sont punissables les personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour elle; la personne morale ou la société répond solidairement du paiement des amendes et des frais.

Art. 36

Poursuite
pénale

¹ La poursuite pénale incombe aux cantons.

² Pendant la durée de validité du présent arrêté, les jugements, prononcés administratifs et ordonnances de non-lieu seront transmis en expédition intégrale immédiatement et sans frais à l'office fédéral des transports.

Chapitre VII

DISPOSITIONS FINALES

Art. 37

Taxes

¹ Pour couvrir les frais résultant de l'application du présent arrêté, des taxes seront perçues; elles seront fixées uniformément pour les cas soumis à la taxe. Pour chaque véhicule employé dans une entreprise concessionnaire, il sera perçu une taxe annuelle de 150 francs au plus. Pour en déterminer le montant, il sera au surplus tenu équitablement compte de l'étendue et de l'importance de l'exploitation.

² Un règlement du Conseil fédéral fixera les taxes.

Art. 38

Exécution

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'application du présent arrêté. Il peut en confier l'application à des services subordonnés. L'article 13, 2^e alinéa, est réservé.

² Les cantons sont tenus de surveiller les transports automobiles soumis au présent arrêté et de prendre les dispositions nécessaires pour prévenir et poursuivre les contraventions. Ils sont tenus, jusqu'à ce que les autorités compétentes aient constaté les faits, de ne pas délivrer les permis de circulation et les plaques de contrôle ou de les saisir lorsque le véhicule serait ou a été employé en violation du présent arrêté.

³ Les cantons recevront une partie du produit des taxes, qui sera déterminée par le Conseil fédéral.

Art. 39

Durée de
validité
Entrée en
vigueur

¹ Le présent arrêté aura effet pendant trois ans dès son entrée en vigueur.

² Le Conseil fédéral est chargé de publier le présent arrêté conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux. Il fixe la date de son entrée en vigueur.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à un arrêté fédéral concernant le transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles (Statut des transports automobiles) (Du 29 juillet 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.08.1949
Date	
Data	
Seite	211-246
Page	
Pagina	
Ref. No	10 091 621

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.