

## Urteilkopf

94 I 165

25. Arrêt du 3 mai 1968 dans la cause Fabrique d'horlogerie de Fontainemelon, Succursale du Landeron SA. contre Département fédéral des transports et communications et de l'énergie.

**Regeste (de):**

Vom Personenbeförderungsregal ausgenommene Fahrten: Art. 4 der Vollziehungsverordnung II zum Postverkehrsgesetz, vom 4. Januar 1960 (AS 1960 S. 29).

Die Beförderung durch einen Hilfsbetrieb ist für einen Industriebetrieb nur dann notwendig - und daher vom Regal ausgenommen -, wenn öffentliche Transportunternehmungen keine oder keine genügenden Verkehrsverbindungen bieten (Art. 4 Abs. 2).

Wann sind diese Verbindungen ungenügend?

**Regeste (fr):**

Transports de personnes soustraits à la régle: art. 4 de l'ordonnance II de la loi sur le service des postes, du 4 janvier 1960. (ROLF 1960 p. 29)

Un transport n'est nécessaire à l'exercice d'une industrie - et partant soustrait à la régle - que s'il n'existe pas de relations de transport assurées par des entreprises publiques, ou que ces relations sont insuffisantes. (art. 4 al. 2).

Notion du caractère insuffisant de ces relations.

**Regesto (it):**

Trasporto di persone sottratto alla privativa: art. 4 dell'ordinanza d'esecuzione II della legge sul servizio delle poste, del 4 gennaio 1960 (RU 1960, p. 29).

Un trasporto è necessario all'esercizio di un'industria, e pertanto è sottratto alla privativa, solo quando le imprese pubbliche di trasporto offrono collegamenti insufficienti, o non ne offrono affatto (art. 4 cpv. 2).

Quando questi collegamenti sono insufficienti?

Sachverhalt ab Seite 165

BGE 94 I 165 S. 165

A.- La Fabrique d'horlogerie de Fontainemelon exploite au Landeron une succursale qui fabrique principalement des montres et des pendulettes électroniques. Le personnel qui y  
BGE 94 I 165 S. 166

travaille habite soit dans la commune même, soit dans les localités avoisinantes. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer (dénommé actuellement: Département fédéral des transports et communications et de l'énergie; en abrégé: le Département), lui a reconnu, depuis 1961, le droit de transporter ses ouvriers de leur domicile à leur lieu de travail, et vice versa, au moyen de deux véhicules automobiles, l'un reliant Nods, Lignières et La Neuveville au Landeron, l'autre partant du Landeron pour y revenir en passant par St-Jean, Gals, Thielle, Cornaux et Cressier. La reconnaissance, de durée limitée, fut régulièrement renouvelée jusqu'au 31 mars 1968.

B.- Le 3 octobre 1967, la Succursale du Landeron demanda au Département le renouvellement de la reconnaissance dont elle bénéficiait, en même temps que la faculté de prolonger le second circuit jusqu'à Marin, St-Blaise et Neuchâtel. Par décision du 25 janvier 1968, le Département renouvela, pour une durée indéterminée, la reconnaissance du droit de transporter le personnel sur les deux

circuits prémentionnés; en revanche, il refusa, conformément aux préavis des CFF et de la Compagnie des tramways de Neuchâtel, le prolongement du second circuit jusqu'à Neuchâtel, admettant néanmoins ce prolongement jusqu'à Marin.

C.- Agissant par la voie du recours de droit administratif, la Succursale du Landeron conclut à l'annulation de la décision du Département du 25 janvier 1968, dans la mesure où elle l'a déboutée de sa demande, et à l'octroi de la reconnaissance du droit de transporter elle-même son personnel de Neuchâtel au Landeron, via St-Blaise. Elle fait valoir, en bref, que les ouvriers qu'elle envisage de recruter à Neuchâtel refuseraient de travailler à son service s'ils devaient utiliser le chemin de fer pour se rendre au Landeron, - que d'autre part il lui est impossible de modifier son horaire de travail pour permettre au personnel domicilié à Neuchâtel ou à St-Blaise de prendre le train. Le Département conclut au rejet du recours.

## Erwägungen

Considérant en droit:

1. Selon l'art. 4 al. 1 de l'ordonnance d'exécution II de la loi sur le service des postes, du 4 janvier 1960, le transport des personnes qui sert à l'exercice d'une industrie étrangère à  
BGE 94 I 165 S. 167

la branche des transports est soustraite à la régle - instituée par l'article premier en faveur de la Confédération - lorsque certaines conditions sont remplies, notamment lorsque le transport est nécessaire à l'exercice de l'industrie en question. Aux termes de l'alinéa 2 de ce même article, "un transport est nécessaire à l'exercice d'une industrie lorsqu'il n'existe pas de relations de transport assurées par des entreprises de transports publics (art. 11, 2e al.), ou que ces relations sont insuffisantes". Il faut entendre par entreprise de transports publics "les entreprises de transport de la Confédération, ainsi que les entreprises de transport concessionnaires, à l'exception des entreprises d'automobiles titulaires d'une concession II" (art. 11 al. 2). Il ressort de l'art. 4 de l'ordonnance qu'en cas d'accomplissement des conditions énoncées, les transports qui servent à l'exercice d'une industrie échappent au monopole étatique et n'ont pas besoin d'être au bénéfice d'une concession. Il suffit qu'en vertu de la compétence que lui attribue l'art. 9 al. 1 de l'ordonnance, le Département constate qu'ils ne sont pas soumis à la régle. La décision du Département est ainsi une simple reconnaissance. L'application de l'art. 4 de l'ordonnance exige la comparaison d'intérêts opposés. Seules sont soustraites à la régle les courses qui se révèlent nécessaires, ce qui est le cas lorsque les moyens de transports publics sont inexistantes ou insuffisants. Ainsi, loin de tenir compte exclusivement des besoins des entreprises privées, l'art. 4 de l'ordonnance vise aussi à protéger les entreprises de transports publics. Pour décider si les transports publics existants sont suffisants ou non, il faut dès lors confronter l'intérêt qu'a une industrie à transporter elle-même son personnel, et celui des entreprises de transports publics à éviter une concurrence. C'est uniquement dans l'hypothèse où le premier l'emporte sur le second que les moyens de transports publics doivent être considérés comme insuffisants et que l'organisation de courses privées peut, en conséquence, être tenue pour nécessaire. En l'espèce, les ouvriers qui habitent Neuchâtel ou St-Blaise peuvent effectuer en train, sur une ligne des CFF, le parcours entre leur domicile et le lieu de leur travail. Ainsi, même si l'on ne tient pas compte de la ligne de tramway qui relie Neuchâtel à St-Blaise, il existe des moyens de transport assurés par une entreprise publique pour se rendre de ces localités au

BGE 94 I 165 S. 168

Landeron. Il reste à examiner si, au regard des intérêts en jeu ces moyens sont suffisants ou non.

2. La recourante prétend qu'elle ne peut engager à son service des personnes domiciliées à Neuchâtel et à St-Blaise sans les transporter elle-même entre leur domicile et leur lieu de travail. Sans doute la pénurie de main-d'oeuvre se fait sentir aujourd'hui dans bien des entreprises et la recourante, qui ne peut recruter sur place tout son personnel, en souffre vraisemblablement aussi; il est dès lors compréhensible que, pour attirer des ouvriers du dehors, elle cherche à leur offrir des conditions de transport qui leur soient favorables et leur fassent perdre le moins de temps possible. Cependant, la situation de la recourante n'est pas exceptionnelle: les industries de quelque importance installées dans de petites localités se heurtent à des difficultés analogues; il en est de même des entreprises situées en ville, dont le personnel doit parcourir parfois un long trajet pour se rendre au travail. Dans ces conditions, le refus que le Département a opposé à la recourante ne l'a pas gravement défavorisée; en tout cas, il n'est pas question d'inégalité de traitement. Comparé à l'intérêt de la recourante à l'admission de ses conclusions, celui des entreprises de transports publics au maintien de la décision attaquée paraît prépondérant. Si la recourante obtenait satisfaction dans le

cas particulier, toutes les entreprises privées dont le personnel n'habite pas à proximité immédiate du lieu de travail pourraient revendiquer le droit d'organiser des courses par automobiles. Les entreprises de transports publics, qu'il s'agisse de compagnies de chemins de fer, de tramways ou d'autobus, pâtiraient sérieusement de cette concurrence, alors que les prestations qu'elles doivent assumer en faveur du public les grèvent parfois lourdement.

3. La recourante prétend en outre que l'horaire des chemins de fer est mal adapté à son horaire de travail, qui ne peut être modifié. Cet argument manque également de pertinence. En prenant le matin le train de 6 h 17 à Neuchâtel et de 6 h 23 à St-Blaise, le personnel qui habite ces localités arrive au Landeron à 6 h 38, soit assez tôt pour atteindre les locaux de la recourante à 6 h 55, heure à laquelle ils doivent s'y présenter. Pendant la pause de midi, qui va de 12 h à 13 h 25, ce personnel est probablement obligé de rester au Landeron,  
BGE 94 I 165 S. 169

qu'il soit transporté en chemin de fer ou dans un véhicule de la recourante; il n'est dès lors pas nécessaire de se demander si les horaires concordent à ce moment-là. En revanche en fin de journée, l'horaire des courses de chemin de fer est moins favorable; finissant leur travail à 17 h 35, les ouvriers ne peuvent prendre au Landeron le train de 17 h 29 qui parvient à St-Blaise à 17 h 42 et à Neuchâtel à 17 h 48; ils doivent attendre le convoi suivant qui, partant du Landeron à 18 h 35, arrive à St-Blaise à 18 h 48 et à Neuchâtel à 18 h 54. Il suffirait cependant, pour que le personnel puisse s'embarquer dans le train de 17 h 29 et regagner son domicile rapidement, de modifier légèrement l'horaire du travail, par exemple en fixant la cessation du travail à 17 h 10 ou 17 h 15 et en avançant à 13 h ou à 13 h 05 l'heure de la reprise après la pause de midi. Même si ce changement devait entraîner l'application de deux horaires quelque peu différents dans l'entreprise de la recourante, il ne paraît pas insupportable. La recourante pourrait d'autant mieux s'en accommoder que ses ouvriers de Neuchâtel et de St-Blaise formeraient vraisemblablement un petit groupe, qu'elle pourrait occuper dans un même atelier. D'autres entreprises sont également obligées par les circonstances de renoncer à un horaire uniforme. Quoi qu'il en soit, les inconvénients qu'une modification d'horaire ferait subir à la recourante paraissent moins importants que les conséquences auxquelles l'admission du recours exposerait les entreprises de transports publics. Si les entreprises privées avaient le droit de transporter elles-mêmes leur personnel toutes les fois que leur horaire de travail ne s'adapte pas à un quart d'heure près, à celui des chemins de fer, des tramways ou des autobus, les entreprises de transports publics risqueraient de perdre une grande partie de leur clientèle régulière. C'est en vain que la recourante prétend que le personnel domicilié à Neuchâtel ou à St-Blaise n'utiliserait en aucun cas le chemin de fer pour venir au Landeron. Il s'agit là d'une supposition que pourraient aussi bien alléguer de nombreuses industries situées en un lieu desservi par un service de transports publics.

4. En conclusion, l'intérêt que la recourante peut invoquer en faveur de l'extension de ses courses en automobile jusqu'à St-Blaise et Neuchâtel ne prévaut pas sur celui des entreprises de transports publics à la confirmation de la décision attaquée.  
BGE 94 I 165 S. 170

Les moyens de transports publics devant être considérés comme suffisants, la prolongation de trajet requise n'est pas "nécessaire" au sens de l'art. 4 al. 2 de l'ordonnance du 4 janvier 1960. Il s'ensuit que la recourante ne remplit pas toutes les conditions dont dépend l'inapplicabilité de la régle de transport des personnes et que, partant, le recours est mal fondé.

Dispositif

Par ces motifs, le Tribunal fédéral:  
Rejette le recours.