

7439

I^{er} RAPPORT

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
sur les mesures prises en application de la loi sur la préparation
de la défense nationale économique**

(Du 28 juin 1957)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de porter ci-après à votre connaissance les mesures que nous avons prises jusqu'à présent en application des articles 17 et 18 de la loi fédérale du 30 septembre 1955 sur la préparation de la défense nationale économique.

1. Arrêté du Conseil fédéral du 16 novembre 1956 concernant l'interdiction de circuler le dimanche et d'autres mesures tendant à économiser les carburants liquides (RO 1956, 1363)

L'aggravation de la crise de Suez et l'engagement d'hostilités au Proche-Orient provoquèrent au début novembre la fermeture du canal de Suez et la destruction de quelques pipe-lines, de sorte que l'importation normale de carburants et combustibles liquides fut sérieusement entravée. Toutefois, ces événements ne se traduisirent pas pour notre pays par un recul immédiat des importations, parce que les raffineries étrangères purent encore nous ravitailler dans la même mesure que précédemment. La demande de carburants et combustibles liquides s'intensifia cependant de façon extraordinaire en prévision des difficultés d'approvisionnement auxquelles il fallait s'attendre. Une pénurie de carburants aurait entraîné de graves perturbations sur le marché, car tout donnait à penser que les postes d'essence ne parviendraient pas à faire face à cette demande accrue. C'est pourquoi il était indispensable de la restreindre par une mesure à effet immédiat. Il importait simultanément de tenir compte d'une recommandation de l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) invitant les pays membres à économiser les produits pétroliers, cela d'autant plus qu'en dehors de la sphère de l'OECE, les possibilités de ravitaillement eussent été fort rares si les difficultés d'importation s'étaient prolongées. Telles sont les raisons qui nous ont engagés à prendre, le 16 novembre 1956, un arrêté concernant l'interdiction de circuler le dimanche et d'autres

Dodis



mesures tendant à économiser les carburants liquides (RO 1956, 1363) (annexe 1), qui entra déjà en vigueur le samedi, 17 novembre 1956. L'interdiction de circuler le dimanche, ainsi décrétée, était le seul moyen entrant en ligne de compte pour réduire immédiatement la consommation d'environ 10 à 20 pour cent. Les autres mesures d'économie visaient les courses à horaire fixe (postes, télégraphes et téléphones, entreprises de transport concessionnaires) et l'armée; elles impliquaient aussi l'interdiction de livrer des carburants dans des récipients accessoires. D'autre part, selon les instructions données par la direction générale des douanes au personnel des bureaux de douane chargés de contrôler le trafic par route, les automobilistes étrangers n'étaient pas autorisés à exporter de Suisse une quantité de carburants supérieure à celle qu'ils avaient dans le réservoir de leur véhicule à l'entrée.

La mesure rigoureuse que constituait l'interdiction de circuler le dimanche a pu être appliquée, dans l'ensemble, sans difficultés spéciales, notamment parce que la population l'a accueillie de bonne grâce.

2. Arrêté du Conseil fédéral portant limitation de la consommation de carburants liquides (RO 1956, 1578)

L'interdiction de circuler le dimanche devait être une mesure de caractère temporaire. Les difficultés d'approvisionnement se prolongeant, nous avons adopté une autre réglementation par notre arrêté du 10 décembre 1956 portant limitation de la consommation de carburants liquides (RO 1956, 1578) (annexe 2). Avec effet au 15 décembre 1956, l'interdiction de circuler le dimanche fut remplacée par un contingentement officiel, selon lequel les importateurs de carburants liquides ne pouvaient livrer ces produits aux acheteurs que dans la mesure fixée par le département fédéral de l'économie publique suivant l'état de l'approvisionnement; la quantité dont la livraison a été autorisée s'est d'abord élevée, par mois, à 10 pour cent au plus du volume des stocks libres et des arrivages courants. Parallèlement, un appel a été adressé aux détenteurs de véhicules à moteur pour les inviter à restreindre spontanément la consommation de carburants. Les dispositions relatives à l'interdiction de livrer des carburants dans des récipients accessoires et aux mesures d'économie dans l'armée et pour les courses à horaire fixe furent reprises avec quelques modifications dans le nouvel arrêté.

Les importateurs parvinrent toutefois à opérer des achats supplémentaires, en dehors des programmes de livraison ordinaires; aussi fut-il possible d'assouplir insensiblement le contingentement officiel, de même que les directives précitées de la direction générale des douanes sur l'exportation de benzine. Par notre arrêté du 8 février 1957 modifiant l'arrêté du Conseil fédéral portant limitation de la consommation de carburants liquides (RO 1957, 144) (annexe 3), nous avons en outre abrogé l'interdiction de dé-

livrer des carburants liquides dans des récipients accessoires. Au cours des semaines suivantes, l'approvisionnement en carburants et combustibles liquides redevint absolument normal, de sorte que, par arrêté du 12 avril 1957 (RO 1957, 324) (annexe 4), nous avons pu abroger intégralement notre arrêté du 10 décembre 1956 avec effet immédiat.

* * *

S'il a été possible de limiter les mesures officielles aux deux arrêts précités, on le doit avant tout au fait que l'économie privée, pour sa part, a pris diverses dispositions en vue d'assurer l'approvisionnement du pays et d'empêcher de graves perturbations du marché. Mentionnons notamment à ce propos les achats en commun opérés par «Carbura, office central suisse pour l'importation de carburants et de combustibles liquides»; nous saisissons l'occasion de vous donner à ce sujet les explications que voici:

Lorsque, en novembre dernier, la navigation par le canal de Suez fut interrompue, l'Organisation européenne de coopération économique à Paris prit immédiatement des mesures pour assurer l'approvisionnement de l'Europe en produits pétroliers. Toutefois, les besoins en carburants et combustibles liquides s'élèvent en Europe à 150 millions de tonnes, dont 60 environ sont normalement acheminées par le canal de Suez et 40 amenées dans les ports méditerranéens par des pipe-lines. D'emblée, il était donc évident qu'il ne serait pas possible de compenser les arrivages interrompus en provenance de l'Extrême-Orient et du Moyen-Orient par des livraisons émanant de pays de l'hémisphère occidental.

Dans notre pays, qui importe normalement 90 pour cent de ses carburants et combustibles liquides des régions productrices d'Orient, la situation se présentait assez favorablement en ce sens qu'en automne 1956, les réservoirs des importateurs et des consommateurs étaient presque entièrement remplis. Sans ravitaillement régulier, ces stocks n'auraient pourtant pas suffi à couvrir les besoins pour tout l'hiver. Cette réalité et l'état problématique de notre approvisionnement amenèrent le comité de «Carbura», après consultation du délégué à la défense nationale économique, à opérer, indépendamment des transactions conclues par les différents importateurs, des achats en commun, auxquels tous les membres de «Carbura» devaient participer selon un barème établi. Cette décision fut prise en vertu d'une disposition des statuts de cet organisme, selon laquelle l'un de ses buts consiste à exécuter des mesures de précaution pour le cas où les importations seraient entravées.

Dès que les bateaux-citernes nécessaires furent affrétés, les marchandises suivantes furent achetées:

Benzine	60 892 tonnes
Carburant diesel.	13 800 tonnes
Huile de chauffage	56 753 tonnes

Pour en obtenir la livraison immédiate en dehors des attributions prévues par l'Organisation européenne de coopération économique, il fallut, par suite de l'accroissement des frets, payer des prix de 25 à 30 pour cent supérieurs à ceux qui étaient en vigueur avant l'affaire de Suez.

Les produits importés en commun par «Carbura» furent remis à ses membres non pas au prix de revient effectif, mais à un prix moyen qui ne tenait pas entièrement compte des augmentations de frets intervenues depuis l'éclatement du conflit de Suez. C'est ainsi que l'on évita d'adapter de façon générale le niveau des prix aux conditions onéreuses auxquelles les achats spéciaux avaient été effectués; de même, les dépenses supplémentaires ne furent pas tout de suite reversées intégralement sur les prix de vente aux consommateurs.

Pour couvrir la différence présumée de 12 214 107 francs entre le prix de revient des achats en commun et le prix de vente aux importateurs, le comité de «Carbura» décida de prélever, à partir du 5 décembre 1956, une contribution spéciale s'élevant, par tonne importée et dédouanée,

pour la benzine	à 20 francs (= 1,5 c. par litre)
pour le carburant diesel	à 6 francs (= 0,5 c. par litre)
pour l'huile de chauffage	à 6 francs

La contribution sur la benzine fut abrogée dès le 8 mai 1957; en revanche, celle qui frappe le carburant diesel doit encore être prélevée jusqu'à la fin de cette année, car ce n'est qu'à ce moment-là que seront réunis les fonds nécessaires pour couvrir la différence de prix susmentionnée. La contribution sur l'huile de chauffage fut ramenée, le 1^{er} avril 1957, de 6 francs à 50 centimes; selon l'évolution des importations, elle devra être maintenue encore assez longtemps à ce niveau minime qui n'a qu'une influence insignifiante sur le prix de vente aux consommateurs.

Les craintes qui ont été à l'origine des achats en commun ne se sont heureusement pas réalisées par la suite; il faut néanmoins reconnaître que ces achats ont été judicieux parce qu'ils ont très sensiblement contribué à éviter le rationnement de la benzine.

Dans le domaine des carburants et combustibles liquides, la concurrence, qui détermine les prix, est généralement aiguë. Pendant le conflit de Suez, ce facteur n'existait pour ainsi dire pas. C'est pourquoi les prix de la benzine, du carburant diesel et de l'huile de chauffage se sont accrus d'une manière générale dès novembre et décembre de l'année dernière. Depuis lors, une baisse est intervenue. Les prix de la benzine correspondent de nouveau absolument au niveau noté avant le 6 novembre 1956; on peut presque en dire autant de ceux du carburant diesel. Les conditions régnant sur les marchés internationaux n'ont pas encore permis de ramener les prix de l'huile de chauffage à ce qu'ils étaient avant la crise de Suez.

* * *

En ce qui concerne l'approvisionnement en denrées alimentaires, il convient de rappeler les regrettables achats massifs qui se sont produits en novembre 1956. Grâce aux stocks libres qu'ils détenaient, le commerce et l'industrie parvinrent à faire entièrement face au premier afflux. Par la suite, ils rencontrèrent des difficultés à se procurer le matériel d'emballage nécessaire, notamment les bouteilles, et à emballer la marchandise au rythme dicté par la forte intensification de la demande; aussi les fabricants et les grossistes furent-ils contraints, de leur propre initiative, à continger provisoirement leurs livraisons.

De son côté, le département fédéral de l'économie publique a également examiné l'éventualité de continger la vente et l'achat de quelques denrées alimentaires essentielles. En pareilles circonstances, il pourrait même se révéler nécessaire d'interdire temporairement la vente de telles marchandises pour empêcher que l'approvisionnement du marché ne se heurte à de graves perturbations. De semblables mesures devraient se fonder sur l'article 18 de la loi sur la préparation de la défense nationale économique; or cette disposition ne peut être invoquée que si l'*importation* de marchandises indispensables *est sérieusement entravée* ou en cas de danger de guerre imminent. On peut se demander si des conditions formulées de façon aussi stricte ne sont pas de nature à compromettre l'approvisionnement du pays. Le délégué à la défense nationale économique étudie actuellement la possibilité de reviser éventuellement sur ce point la loi sur la préparation de la défense nationale économique.

* * *

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons d'approuver les mesures que nous avons prises.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 28 juin 1957.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le vice-président,

Holenstein

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL

concernant

**l'interdiction de circuler le dimanche et d'autres mesures
tendant à économiser les carburants liquides**

(Du 16 novembre 1956)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu l'article 18 de la loi fédérale du 30 septembre 1955 ⁽¹⁾ sur la préparation de la défense nationale économique,

arrête:

Article premier

Interdiction de circuler le dimanche

La circulation des véhicules à moteur consommant des carburants liquides est interdite jusqu'à nouvel ordre le dimanche et les jours de fêtes générales.

Art. 2

Exceptions

¹ L'interdiction selon l'article premier n'est pas applicable aux courses effectuées:

- a. Par l'administration des postes, télégraphes et téléphones, en tant qu'il s'agit de courses à horaire fixe ou de courses indispensables dans le rayon local;
- b. Par les entreprises de transport concessionnaires conformément à un horaire fixe;
- c. Par les taxis et autocars dans un rayon maximum de 50 km calculé à partir du centre du lieu de stationnement du véhicule;
- d. En vue d'apporter des secours lors de catastrophes, d'accidents, de maladies graves ou dans d'autres cas de nécessité manifeste.

⁽¹⁾ RO 1956, 89.

² L'interdiction n'est pas applicable aux courses professionnelles et de service qui ne peuvent être renvoyées :

- a. Police et service du feu;
- b. Médecins (à l'exception des dentistes) et vétérinaires;
- c. Sages-femmes, personnel infirmier et entreprises de transport du service de santé;
- d. Hôpitaux et établissements hospitaliers pour malades et aliénés, ainsi que pénitenciers;
- e. Ecclésiastiques;
- f. Entreprises de pompes funèbres;
- g. Services d'électricité, gaz et eau (seulement les véhicules du service de piquet et du service des dérangements);
- h. Transports de lait et autres transports de marchandises qui ne peuvent être renvoyés, en tant que ces courses ne sont pas interdites en vertu d'autres dispositions législatives;
- i. Courses nécessaires à l'exécution de travaux agricoles tels que travaux aux champs et transports de céréales;
- k. Presse, radio et télévision.

³ L'interdiction de circuler n'est pas applicable aux véhicules à moteur qui appartiennent au corps diplomatique et sont munis de la plaque «CD», «Nations Unies» ou de toute autre plaque attestant que le détenteur jouit des privilèges diplomatiques.

⁴ Les détenteurs de véhicules à moteur immatriculés à l'étranger sont autorisés à quitter la Suisse le dimanche et les jours de fêtes générales, mais ils ne peuvent y rentrer un tel jour que s'ils se trouvent dans un des cas énoncés aux alinéas 1 à 3.

⁵ Le département fédéral de l'économie publique a la compétence d'autoriser d'autres exceptions pour tenir compte de circonstances spéciales; il peut transférer cette compétence aux cantons en ce qui concerne les cas particuliers.

Art. 3

Mesures d'économie concernant les courses à horaire fixe

¹ L'administration des postes, télégraphes et téléphones et les entreprises de transport concessionnaires doivent, jusqu'à nouvel ordre, restreindre leur consommation hebdomadaire de carburants liquides de 20 pour cent par rapport à leurs besoins normaux, soit en réduisant leur horaire, soit par d'autres mesures d'économie.

² Le département fédéral des postes et chemins de fer surveille l'exécution de cette disposition.

Art. 4**Mesures d'économie dans l'armée**

Le département militaire fédéral arrête les instructions nécessaires pour faire appliquer dans l'armée l'interdiction de circuler le dimanche et d'autres mesures tendant à économiser les carburants liquides.

Art. 5**Livraison de carburants**

Jusqu'à nouvel ordre, les détenteurs de postes d'essence ne peuvent livrer de carburants liquides que dans la mesure nécessaire pour remplir les réservoirs des véhicules, à l'exclusion de tous récipients accessoires tels que burettes et bidons.

Art. 6**Disposition pénale**

Les infractions au présent arrêté seront punies conformément à l'article 36 de la loi fédérale du 30 septembre 1955 sur la préparation de la défense nationale économique.

Art. 7**Exécution**

¹ Les cantons sont chargés d'exécuter les articles 1^{er}, 2 et 5.

Ils prennent à cet effet les mesures nécessaires, notamment pour contrôler la circulation sur la voie publique et aux postes frontières importants.

² Pour le surplus, l'exécution du présent arrêté est confiée au département fédéral de l'économie publique.

Art. 8**Entrée en vigueur**

Le présent arrêté entre en vigueur le 17 novembre 1956, sauf l'article 2, 4^e alinéa, dont l'entrée en vigueur est ajournée au 25 novembre 1956.

ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL

portant

limitation de la consommation de carburants liquides

(Du 10 décembre 1956)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu les articles 3 et 18 de la loi fédérale du 30 septembre 1955 ⁽¹⁾ sur la préparation de la défense nationale économique,

*arrête:***Article premier****Limitation des livraisons pour les importateurs**

¹ Les importateurs de carburants liquides ne peuvent livrer ces produits aux acheteurs que dans la mesure fixée par le département fédéral de l'économie publique.

² Le département fédéral de l'économie publique peut prendre des mesures pour assurer une répartition équitable des livraisons entre les consommateurs et les diverses régions du pays.

Art. 2**Livraison de carburant dans des récipients**

¹ Les détenteurs de postes d'essence ne peuvent délivrer de carburants liquides à l'usage de véhicules à moteur que dans les réservoirs de ces véhicules, à l'exclusion de tous récipients accessoires tels que burettes et bidons.

² Le premier alinéa ne s'applique pas à la livraison de carburants destinés à des machines roulantes, telles que machines de construction, et à des véhicules à moteur stationnés dans les régions écartées.

Art. 3**Mesures d'économie dans l'armée et pour les courses à horaire fixe**

¹ Le département militaire fédéral arrête des instructions au sujet des mesures à prendre par l'armée pour épargner des carburants liquides.

(1) RO 1956, 89.

² L'administration des postes, télégraphes et téléphones et les entreprises de transport concessionnaires doivent restreindre leur consommation de carburants liquides conformément aux instructions édictées par le département des postes et des chemins de fer d'entente avec le département fédéral de l'économie publique.

Art. 4

Enquêtes et déclarations obligatoires

Le département fédéral de l'économie publique peut exécuter des enquêtes sur les importations, les réserves et la consommation de carburants liquides et prescrire des déclarations périodiques.

Art. 5

Disposition pénale

Les infractions au présent arrêté seront punies conformément à l'article 36 de la loi fédérale du 30 septembre 1955 sur la préparation de la défense nationale économique.

Art. 6

Entrée en vigueur et exécution

¹ Le présent arrêté entre en vigueur le 15 décembre 1956. L'arrêté du Conseil fédéral du 16 novembre 1956 ⁽¹⁾ concernant l'interdiction de circuler le dimanche est abrogé à la même date.

² Le département fédéral de l'économie publique est chargé de l'exécution; il peut déléguer ses attributions aux organismes prévus par l'article 2 de la loi, en particulier à l'office de guerre de l'industrie et du travail.

³ Les organes d'exécution désignés au 2^e alinéa font appel, pour l'exécution des présentes dispositions, au concours de groupements économiques, en particulier celui de la «Carbura, office central suisse pour l'importation de carburants et de combustibles liquides»; ils peuvent les charger de faire des contrôles.

(1) RO 1956, 1363.

ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL

modifiant

**l'arrêté du Conseil fédéral portant limitation de la consommation
de carburants liquides**

(Du 8 février 1957)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE*arrête:*

Article unique

Est abrogé avec effet immédiat l'article 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 10 décembre 1956 ⁽¹⁾ portant limitation de la consommation de carburants liquides.

⁽¹⁾ RO 1956, 1578.