

5924

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant la répartition entre les cantons de 1950 à 1954
de la moitié du produit net des droits d'entrée
sur les carburants pour moteurs**

(Du 4 décembre 1950)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet d'arrêté fédéral répartissant entre les cantons de 1950 à 1954 la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs.

I

L'arrêté fédéral du 21 décembre 1949 concernant le régime transitoire des finances fédérales (régime financier de 1950 et 1951) prévoit à son article 1^{er}, lettre C. Mesures pour améliorer la péréquation financière dans le domaine routier, ce qui suit:

¹ La Confédération cède aux cantons pour les années 1950 et 1951 la moitié du produit net des droits d'entrée perçus sur les carburants pour moteurs. Le paiement se fait sous forme de subsides versés à raison:

- a. Des dépenses générales faites pour les routes ouvertes aux véhicules automobiles;
- b. Des dépenses consécutives à l'amélioration et à la construction de routes principales appartenant à un réseau à désigner par le Conseil fédéral.

Pour fixer le montant des subsides, la capacité financière des cantons sera considérée et, dans les cas prévus sous lettre b, l'application de normes techniques déterminées devra être assurée. L'Assemblée fédérale réglera le détail par la voie d'un arrêté fédéral de portée générale.

La cession aux cantons de la moitié du produit des droits d'entrée perçus sur les carburants pour moteurs est prévue d'une façon analogue.

par l'arrêté fédéral du 29 septembre 1950 concernant le régime financier de 1951 à 1954. Son article 7 est ainsi conçu :

¹ La Confédération cède aux cantons, pour les années 1951 à 1954, la moitié du produit net des droits d'entrée perçus sur les carburants pour moteurs. Cette cession se fait sous forme :

- a. De versements à raison des dépenses générales résultant de l'ouverture de routes aux véhicules automobiles;
- b. De versements à raison des dépenses consécutives à l'amélioration et à la construction de routes principales appartenant à un réseau à désigner par le Conseil fédéral et dont l'exécution satisfait à certaines exigences techniques;
- c. De versements supplémentaires à raison des charges résultant de la construction de routes par les cantons financièrement faibles.

II

Conformément à ces arrêtés et aux propositions contenues dans notre message du 22 janvier 1948 concernant la réforme des finances fédérales (FF 1948, I, 610), nous prévoyons de répartir la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants de la façon suivante :

1. Part selon le barème de répartition actuel (AF du 21 septembre 1928);
2. Part à raison des charges résultant de la construction de routes par les cantons financièrement faibles;
3. Part pour l'amélioration des routes alpestres conformément aux programmes appliqués jusqu'ici;
4. Part pour l'amélioration des routes principales en dehors des régions alpestres.

Pour déterminer ces quatre parts, il convient de considérer aussi bien les exigences du trafic national et international que les besoins des cantons et de balancer ces différents facteurs. Outre ces quatre parts, un petit montant devrait encore être distrait de la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants pour être affecté à l'encouragement des recherches dans le domaine routier. En vue d'éviter un éparpillement indésirable des ressources, nous avons renoncé à distraire en outre une somme spéciale pour l'élimination des principales sources de dangers, notamment des passages à niveau. Une grande partie de ces points dangereux se trouve dans le réseau des routes principales à désigner par le Conseil fédéral, de sorte que leur élimination aura lieu automatiquement dans le cadre des programmes d'amélioration.

Après avoir entendu les cantons, nous envisageons de fixer et de répartir ces parts comme il suit :

1. Part selon le barème de répartition actuel

Depuis 1925, la Confédération alloue aux cantons, sous la forme de ce qu'on appelle le quart des droits d'entrée sur la benzine, des subsides pour leurs dépenses générales en matière de routes. En vertu de l'arrêté fédéral du 21 septembre 1928, il leur a été versé jusqu'ici la moitié du produit du droit d'entrée supplémentaire sur la benzine et le benzol pour moteurs. Tant que le droit supplémentaire était égal au droit de base, la somme répartie correspondait au quart du produit des droits. Le droit de base fut augmenté en 1935 et modifié une fois encore en 1936, tandis que le droit supplémentaire demeurait le même. Depuis lors, la part des cantons a été assez exactement d'un cinquième du produit net. Certaines petites variations proviennent de la différence entre les taux du droit sur la benzine et sur l'huile Diesel et des fluctuations annuelles des quantités importées. Ces variations sont cependant insignifiantes.

Notre message du 22 janvier 1948 prévoyait la stabilisation à 9 millions de francs de cette ancienne part des cantons, sous réserve toutefois que la somme à répartir ne fût pas supérieure à 30 millions de francs. En 1949, le produit net de ces droits a atteint 80,9 millions de francs. La part des cantons à cette recette était de 16,1 millions de francs, non compris les suppléments de péréquation d'un montant de 250 000 francs. La stabilisation à 30 pour cent de la somme à répartir, c'est-à-dire à 12 millions de francs pour une recette nette de 80 millions de francs, aurait pour effet de réduire considérablement ces subsides versés aux cantons pour leurs dépenses générales en matière de routes. La conférence des directeurs des travaux publics s'est exprimée contre une pareille réduction, en faisant valoir que les cantons ont établi leurs budgets et leurs programmes pour les années prochaines en se fondant sur des subsides fédéraux plus élevés et qu'une pareille réduction jetterait un grand trouble dans les comptes cantonaux relatifs aux travaux routiers. La conférence relevait en outre que l'aménagement des routes secondaires constitue actuellement une tâche importante et qu'à l'avenir ces travaux ne seraient pas non plus subventionnés par la Confédération. Tant que cette œuvre ne serait pas plus avancée, il serait difficile de se procurer d'autres ressources importantes pour une nouvelle amélioration des routes de grande communication.

Les craintes des autorités cantonales sont compréhensibles dans une certaine mesure. D'autre part, d'importants travaux devraient aussi être exécutés non pas seulement sur le réseau routier alpestre, mais encore sur le réseau des routes de plaine. Or dans l'intérêt du pays, comme aussi en raison des efforts qui sont faits sur le plan international dans le dessein d'améliorer les voies de grande communication, il ne saurait être question d'ajourner indéfiniment ces travaux. Il n'est toutefois pas possible, pour des raisons techniques, de commencer immédiatement, sur une large échelle, l'amélioration des routes de plaine. Une forte accélération de ces

travaux est aussi d'autant moins désirable que le degré d'occupation est satisfaisant dans l'industrie des constructions. L'amélioration des routes de plaine ne doit par conséquent être poussée que graduellement. De leur côté, les crédits annuels nécessaires augmenteront aussi avec le temps. C'est pourquoi nous envisageons de fixer à moins d'un cinquième la part à attribuer aux cantons pour leurs dépenses générales en matière de routes, pour le cas où la répartition entre les cantons de la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants, telle qu'elle est prévue dans l'arrêté concernant le régime transitoire, deviendrait définitive par suite de l'acceptation de l'arrêté concernant le régime définitif des finances.

Pratiquement, l'ancien quart du produit des droits sur la benzine ne sera pas modifié pour la durée du régime transitoire, soit pour les années 1950 à 1954. Nous envisageons uniquement une modification de moindre importance, en ce sens que la part dont il est question ici-même s'élèverait non plus à la moitié du droit supplémentaire, mais à un cinquième du produit net total du droit d'entrée, soit à 40 pour cent de la moitié à répartir entre les cantons.

Nous considérons en outre que le barème de répartition fixé dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 ne devrait, en principe, pas être modifié. Selon ce barème, la répartition se fait pour deux tiers à raison des dépenses des cantons pour leur réseau routier et pour un tiers d'après la longueur de leurs routes. Ce barème, qui n'a été adopté par les chambres qu'après de longs débats, a généralement donné satisfaction jusqu'à présent.

Selon l'arrêté précité, le Conseil fédéral revise tous les cinq ans la longueur des routes servant au calcul de la répartition en tenant compte des changements importants survenus entre-temps. L'arrêté actuellement en vigueur, du 9 mai 1950, a fixé comme il suit les taux de la subvention calculée d'après la longueur des routes:

	pour cent		pour cent
Zurich	6,4	Schaffhouse	1,0
Berne	14,7	Appenzell Rh.-Ext.	1,7
Lucerne	4,0	Appenzell Rh.-Int.	0,4
Uri	2,1	Saint-Gall	6,1
Schwyz	2,2	Grisons	12,1
Unterwald-le-Haut.	0,8	Argovie	6,0
Unterwald-le-Bas	0,7	Thurgovie	4,6
Glaris	1,3	Tessin	5,4
Zoug	1,4	Vaud	9,2
Fribourg	4,1	Valais	6,0
Soleure	2,7	Neuchâtel	2,9
Bâle-Ville	0,4	Genève	1,5
Bâle-Campagne	2,3		

L'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 prévoyait en outre qu'en sus de la part attribuée aux cantons et représentant alors un quart du produit des droits sur les carburants, une somme de 250 000 francs serait distraite du revenu net et mise à la disposition du Conseil fédéral, pour lui permettre de verser aux cantons des suppléments destinés à supprimer, autant que possible, les injustices découlant du mode de répartition. Le nouveau régime étant plus favorable aux cantons que l'ancien, la somme dont il s'agit devra être désormais distraite du montant de 40 pour cent de la moitié du produit à répartir et non plus de la moitié restant à la Confédération. La somme à répartir selon le barème actuel serait ainsi de 40 pour cent du produit net, déduction faite de la somme de 250 000 francs.

2. Part à raison des charges résultant de la construction de routes par les cantons financièrement faibles

Notre message du 22 janvier 1948 concernant la réforme des finances prévoyait que, sur la somme à répartir fixée alors à 30 millions de francs au maximum, 20 pour cent seraient mis à la disposition des cantons montagnards financièrement faibles. Mais comme le régime transitoire prévoit maintenant l'attribution aux cantons de la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants, même s'il est supérieur à 30 millions de francs, il convient d'affecter — sans fixer de maximum — 20 pour cent de la somme à répartir à la péréquation financière entre les cantons.

L'arrêté fédéral du 21 décembre 1949 concernant le régime financier transitoire de 1950 à 1951 ne mentionne pas, il est vrai, cette somme en faveur des cantons financièrement faibles. Il prescrit simplement qu'il sera tenu compte, pour le calcul des subventions, de la capacité financière des cantons. En revanche, cette disposition figure expressément à l'article 7, 1^{er} alinéa, lettre c, de l'arrêté fédéral du 29 septembre 1950 et antérieurement déjà dans l'arrêté fédéral du 21 mars 1950 concernant la réforme financière. L'histoire des dispositions concernant la répartition du produit des droits sur les carburants montre clairement que des subsides supplémentaires en faveur des cantons montagnards financièrement faibles doivent être prévus déjà pour 1950 et non pas seulement pour les années 1951 à 1954.

Comme cantons montagnards financièrement faibles qui devraient entrer en considération pour la péréquation, nous mentionnions, dans notre message du 22 janvier 1948, Uri, Schwyz, Unterwald-le-Haut, Appenzell Rh.-Ext., Appenzell Rh.-Int., Grisons, Tessin et Valais. D'après le rendement de l'impôt pour la défense nationale, Fribourg rentre aussi dans la catégorie des cantons financièrement faibles. Etant donné, toutefois, que seule une petite partie de son territoire est de nature montagnaise, il ne

peut être pris en considération, pour le calcul de la péréquation, qu'à raison d'un cinquième de la longueur de ses routes et du montant de ses dépenses.

Les échanges de vues que nous avons eus avec les neuf cantons intéressés ont montré qu'un barème de répartition doit tenir compte de la longueur des routes, des dépenses faites pour les travaux routiers et de la capacité financière des cantons. Ces trois facteurs donnent lieu aux remarques suivantes :

Longueur des routes. — Il est toujours difficile de comparer objectivement les réseaux routiers des différents cantons. En effet, les termes administratifs de routes cantonales, routes communales, routes agricoles publiques et routes de corporation ne désignent pas toujours des routes d'un même caractère technique. La route qui, en raison de son importance, est qualifiée de communale dans un canton peut être appelée route cantonale dans un autre ou route agricole ailleurs. C'est pourquoi les termes de routes cantonales ou de routes communales ne donnent pas une idée exacte des ressources à fournir par l'économie cantonale — canton, communes ou riverains — pour la construction et l'entretien des routes et, par conséquent, des charges imposées par le réseau routier. Aussi envisageons-nous, pour déterminer la longueur des routes de chaque canton, de prendre en considération toutes les routes ouvertes aux véhicules automobiles, sans tenir compte de leur désignation administrative. Feront seules exception les routes à l'intérieur des localités, à moins qu'elles ne constituent des sections de routes reliant les localités, ainsi que les routes servant uniquement à l'exploitation des biens-fonds auxquels elles donnent accès et les routes forestières proprement dites.

Dépenses faites pour les routes. — Il serait inéquitable qu'un canton dépensant peu pour ses routes reçoive les mêmes subsides supplémentaires qu'un canton qui est dans une situation identique et affecte à ses routes des sommes considérables. Depuis la fin de la guerre, les dépenses pour l'entretien des routes sont redevenues partout normales. Il doit en être de même des frais pour les travaux routiers dans les cantons montagnards. Des constructions de grande envergure ne sont en cours nulle part. L'amélioration s'effectue dans les limites du 1^{er} programme des routes alpestres et du programme transitoire pour 1948 et 1949. Ces programmes tiennent convenablement compte des besoins des cantons. À cela s'ajoutent les dépenses pour l'amélioration de routes pour lesquelles n'est allouée aucune subvention. Pour le moment, il convient de tenir compte des dépenses nettes pendant les années 1945 à 1948, c'est-à-dire des derniers résultats. Les nouvelles dépenses à faire au cours des années devront être, plus tard, également prises en considération.

La capacité financière des cantons. — C'est le rendement de l'impôt pour la défense nationale qui permet le mieux de déterminer la capacité

financière dont il faut tenir compte pour calculer les subsides supplémentaires. Pour plus de sûreté, on ne se fondera pas sur le rendement d'une seule année, mais sur celui de la moyenne d'une année de la II^e période et de l'année 1948 de la IV^e période.

Des enquêtes approfondies et les échanges de vues que nous avons eus avec les cantons nous amènent à vous faire la proposition suivante:

La moitié de la somme prévue pour la péréquation sera répartie d'après la longueur des routes, mais multipliée par le facteur « longueur de route par tête de population ». Ainsi seront favorisés, à longueur égale, les cantons dont le chiffre de la population est moindre et dont les charges en matière de routes sont proportionnellement plus lourdes.

L'autre moitié sera répartie d'après les dépenses routières nettes de chaque canton, mais multipliées par le rapport entre le montant de ces dépenses et le produit de l'impôt pour la défense nationale.

Ainsi, en cas de dépenses équivalentes, un canton où le rendement de l'impôt pour la défense nationale est faible sera favorisé par rapport à un autre canton ayant une plus forte capacité fiscale. Par dépenses routières nettes, on entend les dépenses faites par les cantons pour leurs routes, déduction faite de toutes les subventions de la Confédération pour les routes.

Ce barème permettra une répartition représentant une large péréquation. Les petites inégalités pourront en outre être éliminées par des prélèvements spéciaux opérés sur un fonds de compensation de 200 000 francs distrait des ressources disponibles, conformément à l'article 7 de notre projet d'arrêté.

Les subsides supplémentaires étant versés à raison des charges résultant des travaux routiers exécutés par les cantons, il y a lieu de prévoir, à titre de précaution générale, que le total des subsides alloués à un canton pour ses routes ne doit pas excéder les dépenses totales faites par le canton pour des travaux routiers. Cette condition aura pour effet de garantir que tous les subsides accordés à ce titre seront effectivement affectés à des dépenses routières.

Les subsides supplémentaires calculés selon la manière qui vient d'être exposée sont provisoirement récapitulés dans le tableau 1.

3. Part pour l'amélioration des routes alpêtres conformément aux programmes appliqués jusqu'ici

Après déduction des parts pour les dépenses routières générales (40 pour cent de la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants) et pour la péréquation financière (20%), le reste (40%) doit être employé pour subventionner l'amélioration des routes principales appartenant à un réseau à désigner par le Conseil fédéral. Ce réseau comprendra les routes alpêtres

Tableau 1

Répartition des

aux cantons financièrement faibles pour les dépenses occasionnées par
burants atteindrait 40 millions de francs; somme à répartir 20 pour cent
conformément à l'article 7 du projet d'arrêté:

a. 3,9 millions de francs d'après:

la longueur totale des routes multipliées par la longueur des routes
par tête de population;

Cantons	Longueur totale des routes km	Population de résidence en 1941	Longueur des routes par tête de popu- lation	Coefficient 1 Longueur totale des routes multipliée par la longueur des routes par tête de population (col. 1 × col. 3)	Péréquation ½ de 7,8 millions de francs en 1000 francs
	1	2	3	4	5
Uri	199,7	27 302	7,31	1 460	92
Schwyz	519,5	66 555	7,81	4 057	254
Unterwald-le-Haut . .	257,0	20 340	12,64	3 248	204
Appenzell Rh.-Ext. . .	316,0	44 756	7,06	2 231	140
Appenzell Rh.-Int. . .	107,3	13 383	8,02	861	54
Grisons	1 780,8	128 247	13,89	24 735	1 551
Tessin	1 253,3	161 882	7,74	9 701	608
Valais	1 389,6	148 319	9,37	13 021	816
Fribourg	1 482,5	152 053	9,75	2 890 (*)	181
Total	7 305,7			62 204	3 900
(*) $\frac{1}{5} \times \text{col. 1} \times \text{col. 3}$					
(**) $\frac{1}{5} \times \frac{\text{col. 6} \times \text{col. 6}}{\text{col. 9}}$					

subventions

les routes, pour le cas où le produit net des droits d'entrée sur les car-
de 40 millions = 8 millions de francs, déduction faite de 200 000 francs

b. 3,9 millions de francs d'après:

les dépenses routières nettes multipliées par les dépenses routières nettes
la moyenne du rendement de l'impôt pour la défense nationale d'une année
de la II^e période + celui de l'année 1948 de la IV^e période;

c. Fribourg ne participe aux subventions que pour 20 pour cent.

Dépenses routières, moyenne des années 1945/48 en 1000 francs	Impôt pour la défense nationale II ^e période par année en 1000 francs	Impôt pour la défense nationale IV ^e période année 1948 en 1000 francs	Moyenne Impôt pour la défense nationale II Impôt pour la défense nationale IV en 1000 francs	Coefficient II Dépenses routières nettes multipliées par les dépenses routières nettes divisées par la moyenne de l'impôt pour la défense nationale des II ^e et IV ^e périodes (col. 6 × col. 6 : col. 9)	Péréquation ½ de 7,8 millions de francs en 1000 francs	Péréquation totale (col. 5 + col. 11) en 1000 francs
6	7	8	9	10	11	12
618	345	617	481	0,794021	232	324
604	1 052	1 931	1 492	0,244515	71	325
208	177	275	226	0,191434	56	260
867	945	1 746	1 346	0,558461	163	303
122	75	162	119	0,125076	37	91
2 875	2 003	3 792	2 898	2,852183	833	2 384
4 418	2 796	5 173	3 985	4,898049	1 431	2 039
2 618	1 309	3 415	2 362	2,901746	848	1 664
3 155	1 726	3 341	2 534	0,785637 (**)	229	410
				13,351122	3 900	7 800

importantes et principalement les routes de plaine mentionnées dans l'arrêté du Conseil fédéral du 3 décembre 1943 (voir la carte annexée indiquant les routes désignées jusqu'à présent par des arrêtés du Conseil fédéral).

Jusqu'à ce jour, les conseils législatifs ont ouvert par deux fois des crédits pour l'amélioration des routes alpestres: la première fois, pour les années 1936 à 1947, par un arrêté du 4 avril 1935, et la seconde fois, pour les années 1948 et 1949, par un arrêté du 11 mars 1948.

Par ses arrêtés des 26 février 1937, 19 juillet 1944 et 7 juin 1948, le Conseil fédéral a réparti ces crédits entre les cantons de la manière suivante:

Tableau 2

Répartition aux cantons des subventions fédérales destinées à l'amélioration des routes alpestres de 1936 à 1949

Cantons	Subventions fédérales accordées			Etat au 30 septembre 1950	
	1er crédit (AF du 4. 4. 1935) Fr.	2e crédit (AF du 11. 3. 1948) Fr.	Total Fr.	Subventions fédérales versées Fr.	Soldes des crédits Fr.
Berne	18 699 000	520 000	19 219 000	19 201 000	18 000
Uri	16 389 000	1 130 000	17 519 000	16 980 700	538 300
Schwyz	4 091 000	—	4 091 000	1 806 947	2 284 053
Unterwald-le-Haut .	1 200 000	—	1 200 000	1 120 600	79 400
Unterwald-le-Bas .	594 500	—	594 500	506 100	88 400
Glaris	4 765 000	—	4 765 000	1 196 500	3 568 500
Fribourg	—	250 000	250 000	250 000	—
St-Gall	7 250 000	—	7 250 000	3 843 600	3 406 400
Grisons	10 208 150	2 160 000	12 368 150	12 202 997	165 153
Tessin	7 050 000	900 000	7 950 000	7 713 000	237 000
Vaud	2 469 000	520 000	2 989 000	2 761 419	227 581
Valais	5 183 400	1 270 000	6 453 400	5 749 311	704 089
Réserve et péréqua- tion	343 000	7 950	350 950	—	350 950
	78 242 050(*)	6 757 950(*)			
	— 242 050	+ 242 050			
	78 000 000	7 000 000	85 000 000	73 332 174	11 667 826

(*) 242 050 francs durent être prélevés du crédit de transition de 7 000 000 de francs pour couvrir les dépenses supplémentaires résultant du 1er programme (crédit: 78 000 000 fr.).

11 667 826 francs sont donc encore disponibles sur le crédit total de 85 000 000 de francs alloué pour les années 1936 à 1949; cependant, à l'exception d'un montant de 350 950 francs destiné à la constitution d'une réserve et à la péréquation, ils restent affectés au but en faveur duquel ils ont été accordés. Une partie de cette somme sera prochainement versée pour payer les travaux exécutés en 1949 et en 1950 conformément aux programmes établis; une autre part est réservée à des constructions qui n'ont pu encore commencer ou n'ont pas encore beaucoup avancé jusqu'à ce jour (route du lac de Wallenstadt et « Axenstrasse » dans le canton de Schwyz).

Grâce à ces crédits, les travaux d'amélioration avaient atteint, à la fin de 1949, l'état ci-après:

Longueur prévue du réseau routier alpestre dont l'amélioration a été envisagée avec l'aide de subventions fédérales	environ	1 700 km
Longueur du réseau selon le premier programme, le programme complémentaire et le programme transitoire pour 1948/49, environ	1 160 km	
Ont été améliorés jusqu'à présent.	<u>510 km</u>	510 km
Doivent encore être améliorés selon ces programmes	<u>650 km</u>	
Autres sections à améliorer qui ne sont encore prévues par aucun programme	540 km	
Routes alpestres qui doivent encore être améliorées au moyen de subventions fédérales conformément aux programmes actuels ou futurs. . .		<u>1 190 km</u>

Ainsi, jusqu'à la fin de 1949, le réseau routier alpestre à améliorer avec l'aide de la Confédération a été amélioré à raison de 44 pour cent comparativement aux programmes existants et de 30 pour cent seulement dans son ensemble. Le reste (70%) comprend encore de longues sections d'importantes routes de transit internationales qui sont en mauvais état. Des largeurs insuffisantes, des courbes non améliorées, des murs de soutènement et de revêtement menaçant ruine et surtout des chaussées poussiéreuses exigent que les travaux de modernisation soient entrepris d'urgence.

Cela étant, point n'est besoin de motiver plus longuement la nécessité de poursuivre ces travaux. Nous vous proposons donc d'affecter à cet effet de 1950 à 1954 la moitié du solde disponible après déduction des rubriques principales mentionnées ci-dessus sous chiffres 1 et 2. Avec 80 millions de rendement net des droits d'entrée sur les carburants, cette somme s'élèverait à 8 millions de francs par an.

Quant au montant de la subvention, il se justifie de s'en tenir aux taux actuels. Ces taux s'élèvent en moyenne aux deux tiers des dépenses environ. Avec 8 millions de francs, il serait ainsi possible de faire face à des travaux

coûtant environ 12 millions de francs par année. Si l'on considère que le prochain programme ne pourra guère comprendre la construction de routes alpestres nouvelles particulièrement coûteuses, il n'est pas possible de comparer simplement la longueur des routes qui pourraient être améliorées à l'aide de ce crédit avec celle des routes alpestres qui l'ont été effectivement grâce au crédit annuel de 7 millions prévu par le premier programme. Ce programme comprenait la nouvelle route du Susten, qui absorba près du tiers des crédits affectés jusqu'à présent aux routes alpestres. La réduction, par suite du renchérissement, de la longueur des routes à transformer sera compensée, au moins en partie, par une renonciation à de nouvelles et coûteuses constructions.

4. Part pour l'amélioration des routes principales en dehors des régions alpestres

A plus longue échéance, la modernisation des routes de plaine importantes sous l'angle du trafic national et international sera, pour les cantons, une tâche aussi essentielle que l'amélioration des routes alpestres. Nous envisageons, comme il ressort des explications sous chiffre 3, de consacrer à cet effet un montant annuel égal à celui que nous affectons aux routes alpestres. Le taux moyen de la subvention pour la modernisation des routes de plaine devrait s'élever au tiers environ du coût des travaux; il sera nécessaire cependant, de faire, suivant les cas, de grosses différences quant au calcul des subventions; ce calcul, en effet, doit tenir compte de l'intérêt que présente l'ouvrage pour les cantons et de leur situation financière. La limite inférieure de ce taux devrait être fixée à 15 pour cent et la limite supérieure aux deux tiers du coût des travaux. L'aide de la Confédération sera nécessaire même à des cantons financièrement prospères, surtout en cas de constructions nouvelles exigeant des dépenses considérables; la politique de la Confédération en matière de construction de routes lui fait un devoir d'encourager spécialement les travaux qui pourront satisfaire pendant longtemps aux exigences du trafic national et international; pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral devrait pouvoir accorder, lors de constructions de cette importance, des subventions d'un montant supérieur aux deux tiers des dépenses.

En réponse à une question que nous avons posée aux directions cantonales des travaux publics, les cantons nous ont annoncé que le volume des constructions relatif au programme des routes de plaine s'élèverait à environ 80 millions de francs pour les années 1950 à 1952. La part que nous prévoyons pour les routes de plaine suffira à peu près à subventionner ces travaux si, pendant cette période, la somme mise à la disposition des cantons est de 40 millions de francs par an.

Il faut cependant noter que tous les projets annoncés ne sont pas encore aujourd'hui suffisamment au point pour être exécutés. C'est pourquoi les

travaux sur le réseau des routes principales ne pourront être exécutés sur une large échelle que dans un certain temps. Etant donné que l'industrie du bâtiment offrira probablement à la main-d'œuvre de bonnes possibilités d'emploi au cours des années prochaines, l'ajournement des travaux dont il s'agit est conforme aux recommandations que le Conseil fédéral ne cesse de faire aux cantons en vue d'équilibrer les périodes économiques, c'est-à-dire pour les amener à différer le plus possible l'exécution de travaux publics, quand la main-d'œuvre est pleinement occupée.

Nous avons l'intention d'établir pour la modernisation des routes de plaine un programme semblable à ceux qui l'ont été pour les routes alpestres. Même si ce programme contient en premier lieu les travaux les plus urgents et suffisamment au point pour être exécutés, leur mise en chantier doit encore dépendre de la pratique suivie par la Confédération en matière de création de possibilités de travail. Une certaine réserve est aussi désirable du point de vue technique, car elle permet encore d'étudier soigneusement des projets qui ne sont pas tout à fait au point. Les soldes des crédits resteront à la disposition des cantons en tant que provisions destinées au même but.

Comme on ne peut pas encore se rendre exactement compte de l'ampleur des travaux d'amélioration des routes principales à exécuter au cours des années prochaines, il convient de réserver au Conseil fédéral la faculté de déroger quelque peu, suivant les circonstances, à la règle de partage par moitié de la somme prévue sous chiffres 3 et 4 pour les routes alpestres et les routes de plaine.

5. Encouragement des recherches en matière de construction de routes

Une résolution prise lors d'une conférence extraordinaire des directeurs cantonaux des travaux publics, qui a eu lieu à Olten le 24 avril 1950, prévoyait notamment qu'une part modeste des nouveaux crédits disponibles pourrait être affectée à des recherches en matière de construction de routes en tant que ces recherches sont utiles à la collectivité et empêchent l'éparpillement des forces et des dépenses. Nous sommes heureux que cette proposition ait été faite; depuis une dizaine d'années en effet de nouvelles méthodes sont appliquées aussi bien pour dresser des projets que lors de la construction; toutefois, certaines d'entre elles nécessitent encore de nouveaux essais. Provisoirement, un montant annuel d'environ 50 000 francs affecté à ces recherches devrait suffire. Nous le distrairions de la part globale du produit des droits d'entrée sur les carburants qui revient aux cantons, de manière qu'il soit partagé proportionnellement entre les quatre parts énumérées.

La conférence des directeurs cantonaux des travaux publics a déclaré approuver le mode de répartition des droits d'entrée sur les carburants, tel qu'il est exposé ci-dessus.

* * *

Nous fondant sur ces considérations, nous vous soumettons en annexe un projet d'arrêté fédéral répartissant entre les cantons la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs pour les années 1950 à 1954, en vous proposant de l'adopter.

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

Berne, le 4 décembre 1950.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

Max PETITPIERRE

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

répartissant

**entre les cantons de 1950 à 1954 la moitié du produit net
des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'arrêté fédéral du 21 décembre 1949 concernant le régime transitoire des finances fédérales (régime financier de 1950 et 1951);

vu l'arrêté fédéral du 29 septembre 1950 concernant le régime financier de 1951 à 1954;

vu le message du Conseil fédéral du 4 décembre 1950,

arrête :

Règle générale concernant la répartition

Article premier

La moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs sera répartie entre les cantons de la manière suivante, pour les années 1950 à 1954:

- a.* A titre de contribution aux dépenses générales pour les routes ouvertes aux automobiles: annuellement 40 pour cent de la somme à répartir;
- b.* A titre de contribution supplémentaire aux charges résultant de la construction des routes par les cantons financièrement faibles: annuellement 20 pour cent de la somme à répartir;
- c.* Pour l'amélioration et la construction de routes principales faisant partie d'un réseau à désigner par le Conseil fédéral, dans la région des Alpes et en dehors de cette région: deux fois 20 pour cent de la somme à répartir.

Le Conseil fédéral peut, suivant les circonstances, attribuer pour l'amélioration des routes principales une part un peu plus grande à une partie du réseau qu'à l'autre.

Contribution aux dépenses générales des routes ouvertes aux automobiles

Art. 2

La somme allouée à titre de contribution aux dépenses générales pour les routes ouvertes aux automobiles sera répartie comme il suit entre les cantons, après déduction du montant de 250 000 francs indiqué à l'article 3:

- a. Pour deux tiers sur la base du rapport entre les dépenses totales faites par le canton pour son réseau de routes ouvertes aux automobiles pendant les trois dernières années qui ont précédé celle du versement de la subvention et les dépenses contrôlées de même nature de l'ensemble des cantons; les impôts spéciaux perçus sur les automobiles et les motocycles sont portés en déduction des dépenses.
- b. Pour un tiers sur la base de la longueur des routes, selon les taux indiqués ci-dessous:

	pour cent		pour cent
Zurich	6,4	Schaffhouse	1,0
Berne	14,7	Appenzell Rh.-Ext.	1,7
Lucerne	4,0	Appenzell Rh.-Int.	0,4
Uri	2,1	Saint-Gall	6,1
Schwyz	2,2	Grisons	12,1
Unterwald-le-Haut. . .	0,8	Argovie	6,0
Unterwald-le-Bas . . .	0,7	Thurgovie	4,6
Glaris	1,3	Tessin	5,4
Zoug	1,4	Vaud	9,2
Fribourg	4,1	Valais	6,0
Soleure	2,7	Neuchâtel	2,9
Bâle-Ville	0,4	Genève	1,5
Bâle-Campagne	2,3		

Art. 3

Sur la somme prévue comme contribution aux dépenses générales pour les routes, il est prélevé un montant de 250 000 francs qui est mis à la disposition du Conseil fédéral. Celui-ci l'affectera à des suppléments qui seront versés aux cantons en vue de supprimer, autant que possible, les inégalités créées par le mode de répartition.

Art. 4

¹ Les subventions sont employées en première ligne à mettre en état et à entretenir d'une manière suffisante les routes de grand transit et les routes parcourues par les automobiles postales, ainsi qu'à supprimer des passages à niveau.

² Toutes taxes cantonales de passage sont interdites.

³ L'inobservation de ces dispositions entraîne le retrait de la subvention.

Subsides supplémentaires aux cantons financièrement faibles

Art. 5

Le Conseil fédéral désigne les cantons qui, en raison de leur situation financière, doivent recevoir une contribution supplémentaire à leurs dépenses pour les routes, ainsi que les sommes qui leur sont attribuées à titre de compensation.

Art. 6

Les sommes allouées à titre de contribution supplémentaire aux dépenses pour les routes sont réparties comme il suit entre les cantons après déduction, le cas échéant, du montant affecté à la péréquation et mentionné à l'article 7:

- a. La moitié suivant la longueur des routes, cette longueur étant toutefois multipliée par le facteur « longueur de route par tête de population ». Le Conseil fédéral détermine la longueur;
- b. La moitié suivant les dépenses nettes pour les routes, multipliées par le rapport entre le montant de ces dépenses et le produit de l'impôt pour la défense nationale. Le Conseil fédéral désigne les dépenses nettes et le rendement de l'impôt pour la défense nationale qui entrent en compte.

Art. 7

Le Conseil fédéral est autorisé à distraire de la part affectée à la péréquation un montant de 200 000 francs au maximum pour l'employer à supprimer les inégalités pouvant résulter du barème de répartition adopté.

Art. 8

Les sommes allouées à titre de contribution supplémentaire aux cantons financièrement faibles ne doivent pas, avec les autres subventions fédérales pour les routes, dépasser les dépenses faites par chaque canton pour ses routes.

Subsides pour l'amélioration des routes principales dans la région des Alpes

Art. 9

Le réseau à désigner par le Conseil fédéral dans la région des Alpes comprendra les routes dont l'amélioration ou la construction a une importance essentielle pour le transit ou le tourisme.

Art. 10

¹ Les cantons qui, conformément aux dispositions du présent arrêté, demandent des subventions fédérales pour des routes alpestres doivent soumettre au Conseil fédéral au plus tard le 1^{er} février les plans et programmes de construction de l'année où les travaux doivent être exécutés, ainsi que les devis.

² Les plans et programmes de construction doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral; à cet égard, il y a lieu de tenir convenablement compte du marché du travail et de la nécessité de créer des possibilités de travail.

³ L'exécution des travaux incombe aux cantons.

⁴ La protection des sites sera assurée dans toute la mesure possible.

Art. 11

¹ La subvention que la Confédération accorde aux cantons, en vertu de l'article 1^{er}, lettre c, pour les dépenses de construction effectives ne doit pas excéder deux tiers de la dépense maximum prévue dans les devis approuvés.

² Le Conseil fédéral peut exceptionnellement dépasser ce taux lorsque l'amélioration ou la construction d'une route mettrait à contribution d'une manière excessive les ressources des cantons, même avec la subvention maximum de la Confédération.

Art. 12

Le Conseil fédéral peut subordonner l'octroi de la subvention à des conditions spéciales.

Art. 13

La loi du 20 juin 1930 sur l'expropriation est applicable à l'expropriation de droits privés.

Art. 14

L'entretien des routes incombe aux cantons.

Art. 15

Si les subventions demandées par les cantons dépassent le crédit annuel, le Conseil fédéral, après avoir entendu les cantons intéressés et en tenant compte de l'importance des routes à construire et des disponibilités de main-d'œuvre, décidera dans quel ordre seront effectués les travaux et seront allouées les subventions.

Art. 16

Si le crédit n'est pas épuisé, le solde sera reporté et servira à couvrir des dépenses faites les années suivantes.

**Subsides pour l'amélioration des routes principales en dehors
de la région des Alpes**

Art. 17

Le réseau des routes principales à désigner par le Conseil fédéral en dehors de la région des Alpes comprendra les routes importantes pour le trafic suisse ou le trafic international, savoir :

- a. Les routes de grande communication, reliées aux routes étrangères de même catégorie;
- b. Les routes reliant entre elles les villes et les différentes parties du pays;
- c. Les routes d'accès à la région des Alpes qui relient au réseau des routes alpestres les routes de grande communication et les routes de raccordement.

Art. 18

¹ La subvention que la Confédération accorde aux cantons, en vertu de l'article 1^{er}, lettre c, pour les dépenses de construction effectives s'élèvera, en règle générale, au tiers de la dépense maximum prévue dans les devis approuvés.

² Selon l'intérêt que la route offre pour le canton, les ressources financières de celui-ci et l'importance générale de l'ouvrage, la subvention pourra s'élever jusqu'à deux tiers des frais ou être réduite jusqu'à 15 pour cent.

³ Dans des cas exceptionnels, le Conseil fédéral pourra accorder des subventions d'un montant supérieur aux deux tiers des dépenses.

Art. 19

Pour le reste, les articles 10, 12, 13, 14, 15 et 16 sont applicables par analogie.

Encouragement des recherches en matière de construction de routes

Art. 20

Une somme pourra être distraite annuellement de la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants et affectée à l'encouragement des recherches et études en matière de construction de routes, lorsqu'elles présentent un intérêt général pour les cantons.

Dispositions transitoires et finales

Art. 21

Le présent arrêté suspend l'application pendant les années 1950 à 1954 de l'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 allouant des subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles.

Art. 22

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté; il édictera les dispositions d'exécution.

² Le Conseil fédéral est chargé d'ordonner la publication du présent arrêté conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux.

Réseau des routes principales désigné par le Conseil fédéral jusqu'en 1950:

Routes alpêtres selon:

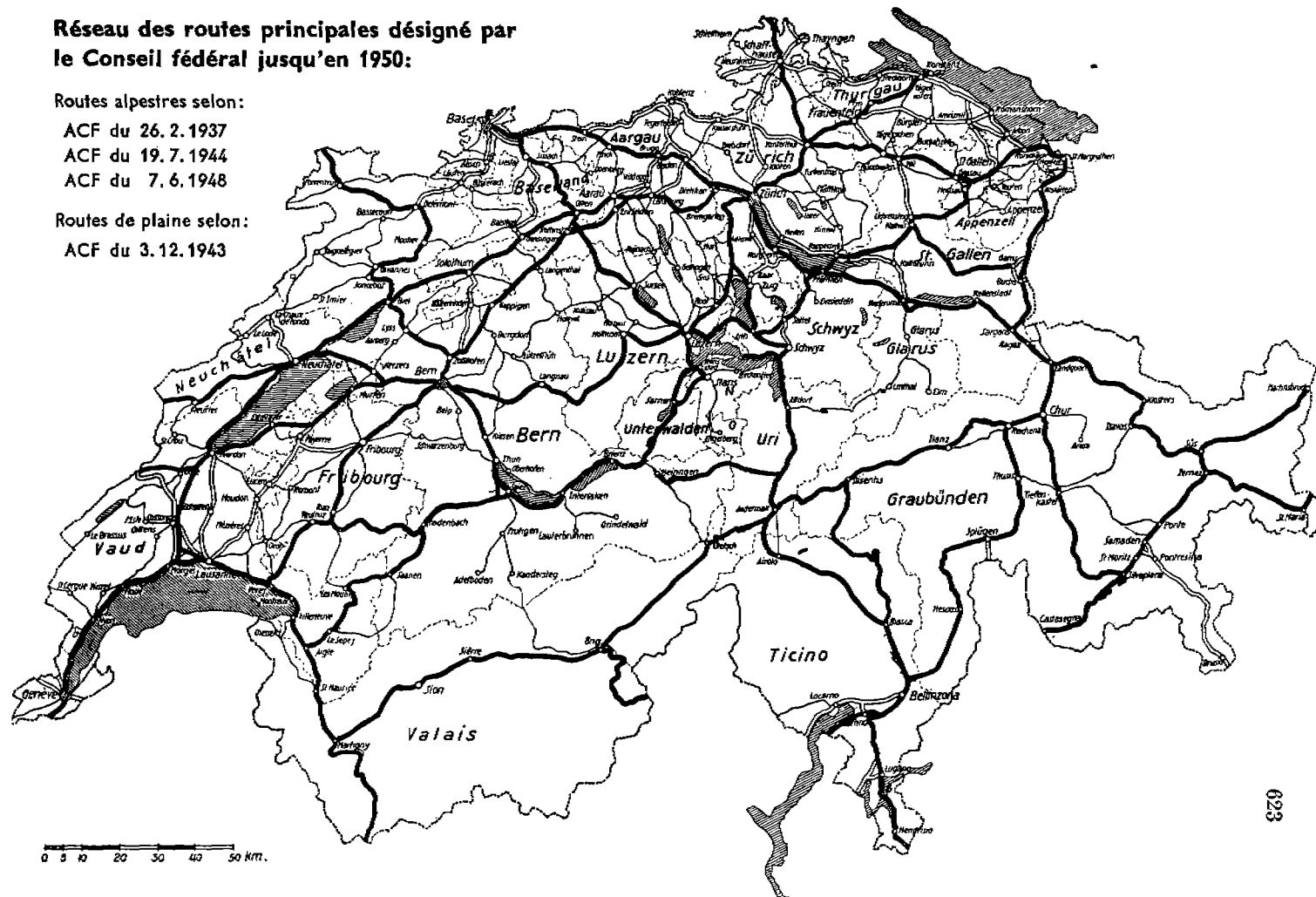
ACF du 26. 2. 1937

ACF du 19. 7. 1944

ACF du 7. 6. 1948

Routes de plaine selon:

ACF du 3. 12. 1943



MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la répartition entre les cantons de 1950 à 1954 de la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs (Du 4 décembre 1950)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5924
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1950
Date	
Data	
Seite	603-623
Page	
Pagina	
Ref. No	10 092 142

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.