

8843

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant des contributions pour la suppression de passages à niveau ou l'adoption de mesures de sécurité

(Du 29 octobre 1963)

Monsieur le Président et Messieurs,

Les collisions entre véhicules ferroviaires et routiers sur les passages à niveau sont malheureusement nombreuses et ont presque toujours de graves conséquences. Le public s'inquiète du fait que, surtout par suite du fort accroissement du trafic, il y a, en moyenne, plus de deux collisions par semaine, faisant des blessés et presque chaque semaine un mort. Au cours des dernières années, l'Assemblée fédérale a traité plusieurs questions écrites, postulats et interpellations tendant à créer une plus grande sécurité sur les passages à niveau. Certes, il convient d'apprécier les efforts entrepris jusqu'à présent par les propriétaires des routes, les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer privés en vue d'améliorer la situation. Depuis qu'ils existent, les chemins de fer fédéraux ont participé pour une somme supérieure à 300 millions de francs à la suppression de plus de 1900 passages à niveau. En outre, toutes les mesures ont été prises en fait et en droit, depuis longtemps, pour accroître la sécurité aux croisements. Néanmoins, les passages à niveau qui subsistent encore dans notre pays sont toujours une source de graves dangers et constituent un obstacle à la fluidité de la circulation routière. Cet état de choses doit être amélioré d'urgence.

I. La correction des passages à niveau en vertu du droit actuel

Une amélioration de la sécurité aux passages à niveau dépend largement des ressources à disposition pour financer les mesures nécessaires en matière de construction et d'exploitation. La répartition des frais est réglée

par la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957. Elle s'opère selon le principe de la causalité (art. 26 et 29), combiné avec celui de la prise en considération des avantages (art. 27), sauf conventions contraires entre les parties (art. 32). Le principe de la causalité est déterminant: Lorsqu'un passage à niveau est remplacé par un passage inférieur ou supérieur, ou supprimé par suite du déplacement de la route, les frais sont à la charge de l'entreprise de chemin de fer ou du propriétaire de la route. Ce qui est prépondérant, ce sont les besoins auxquels la modification doit surtout satisfaire. Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et le perfectionnement des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartissent les frais dans la mesure où les modifications sont dues au développement du trafic auquel servent leurs installations. Chacune des parties doit cependant toujours participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations.

Comment les ressources financières sont-elles fournies dans les différents cas ?

Si des passages à niveau ne peuvent être supprimés en liaison avec la construction de routes nationales, par exemple en cas de tracés parallèles du chemin de fer et de la route nationale, ou si les croisements ne se trouvent pas sur le réseau des routes principales à améliorer avec l'aide de la Confédération, les frais de correction concernant la route sont uniquement à la charge du propriétaire de la route, c'est-à-dire du canton, de la commune intéressée ou, par exemple, d'une coopérative de propriétaires agricoles. Le canton tenu de supporter les frais se voit cependant rembourser une part de ses dépenses sous la forme des contributions versées par la Confédération aux frais des routes ouvertes à la circulation automobile.

Il en va différemment des frais à la charge des chemins de fer. L'article 56 de la loi sur les chemins de fer autorise la Confédération à verser aux entreprises de chemins de fer concessionnaires — mais non pas aux chemins de fer fédéraux — des contributions aux frais découlant pour elles de l'application des articles 26 et 27 de ladite loi. L'octroi d'une subvention fédérale est subordonné à trois conditions: Premièrement, l'entreprise de chemins de fer doit être « importante pour le trafic général du pays ou d'une de ses régions » (art. 56, 1^{er} al., de la loi); deuxièmement, la suppression d'un passage à niveau entraînerait pour elle « des frais démesurés » (art. 56, 2^e al., lettre b); troisièmement, le canton intéressé doit contribuer aux mesures d'une façon appropriée (art. 60, 1^{er} al., de la loi). Les conditions d'une aide de la Confédération sont définies avec plus de précision dans l'ordonnance du 19 décembre 1958 pour l'exécution des chapitres VI et VII de la loi fédérale sur les chemins de fer (RO 1958, 1437). Selon l'article 61 de la loi, le Conseil fédéral fixe, dans chaque cas, ces contributions dans la limite des crédits ouverts à cet effet par l'Assemblée fédérale. Aux termes de l'article

11 de l'ordonnance d'exécution, la prestation de la Confédération peut s'élever jusqu'aux trois quarts du montant à fournir conjointement par elle et le canton, au titre de contribution aux dépenses à la charge de l'entreprise de chemin de fer. Pour des raisons d'ordre pratique, les travaux ne sont, en général, pas considérés séparément; les subventions sont allouées pour des programmes de renouvellement complets, sur la base des conventions conclues entre la Confédération, le canton et l'entreprise de chemin de fer.

Les frais à la charge des chemins de fer fédéraux sont portés à leur compte de construction et d'exploitation.

Si l'on veut améliorer d'une manière décisive les passages à niveau, il sied d'examiner avant tout si des ressources financières complémentaires peuvent être mises à disposition.

II. Travaux préliminaires de la commission pour la correction de passages à niveau

Compétente pour légiférer en matière de circulation routière, de chemins de fer et — en partie du moins — de constructions routières, la Confédération est intéressée à une amélioration encore plus forte de la sécurité du trafic ferroviaire et routier. C'est pourquoi le Conseil fédéral a invité, en octobre 1960, l'ancien département fédéral des postes et des chemins de fer à nommer une commission d'experts chargée d'examiner et de proposer toutes mesures nécessaires pour faciliter le trafic aux points de croisement des routes avec la voie ferrée.

Vu l'urgence des problèmes, la commission, composée de représentants des autorités fédérales, des cantons et des associations intéressées, a immédiatement entrepris ses travaux, sous la présidence de M. E. von Roten, conseiller d'Etat à Sion. Ses tâches étaient les suivantes :

- Etablir un programme général, limité dans le temps, pour la suppression des passages à niveau ou une amélioration de la sécurité;
- Etablir un devis, avec des propositions de financement;
- Elaborer des directives concernant la suppression des croisements de chemins de fer avec des routes ou l'adoption de mesures de sécurité et de signalisation aussi appropriées que possible.

C'est pourquoi la commission a divisé son travail en quatre parties et constitué des groupes de travail spéciaux : pour le programme général, pour les questions financières et juridiques, pour les dispositions concernant la sécurité et la signalisation, pour l'information du public et les mesures à prendre immédiatement.

En avril 1963, la commission a remis au département fédéral des transports et communications et de l'énergie son rapport final, qui peut être résumé comme il suit :

- L'amélioration des passages à niveau doit être réalisée selon un programme général et un programme urgent. Le programme général doit prévoir la correction de 798 passages à niveau en 10 ans, les frais étant d'environ 490 millions de francs (état en décembre 1962). Une première étape concernant 190 passages et quelque 161 millions de francs de dépenses doit, en tant que programme urgent, être exécutée en trois ans.
- 112 passages figurant au programme général (dont 61 inscrits dans le programme urgent) se trouvent sur des routes comprises dans le réseau des routes principales à améliorer avec l'aide fédérale. Une aide fédérale spéciale est ainsi nécessaire pour 686 passages, la dépense étant de 393 millions de francs (129 de ces passages figurent au programme urgent, avec une dépense de 97 millions).
- L'amélioration des passages à niveau devrait être facilitée sur toutes les routes selon les principes appliqués pour le réseau des routes principales à améliorer avec l'aide de la Confédération.
- Des ressources provenant de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants doivent servir au financement. Il y a lieu dès lors de modifier l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de la part du produit de ces droits destinée aux constructions routières.
- Pour améliorer la sécurité et la signalisation de passages à niveau, il convient d'arrêter des directives tenant compte des conventions internationales concernant l'unification. Les passages sur les routes principales uniquement équipés de feux clignotants doivent être complétés par des barrières automatiques.
- L'information du public concernant les dangers aux passages à niveau doit être poursuivie.

III. Proposition du Conseil fédéral

A. Généralités

Le Conseil fédéral est disposé à faire élaborer, par ses services, des directives dans le sens des recommandations de la commission d'experts et à encourager l'information du public selon les propositions de la commission. Le plus urgent, c'est de remplacer le plus grand nombre possible de passages à niveau par des passages inférieurs ou supérieurs ou d'adopter des mesures de sécurité (installation de barrières complètes ou demi-barrières ou encore de feux clignotants). Notre projet d'arrêté tend à encourager fortement ces mesures, très coûteuses.

1. Le programme d'amélioration et les frais en découlant

Comme il est dit ci-dessus, la commission a établi un programme général et un programme urgent pour l'amélioration de passages à niveau. Le programme général se présente comme il suit :

	Total du programme général		Passages concernant des routes principales		Passages ne concernant pas des routes principales	
	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.
CFF	426	379,64	36	39,40	390	340,24
Chemins de fer privés et chemins de fer de raccordement .	372	109,95	76	57,36	296	52,59
Programme général total . .	798	489,59	112	96,76	686	392,83

Le programme général indique 426 améliorations sur le réseau des chemins de fer fédéraux, comprenant 421 ouvrages de remplacement (passages inférieurs ou supérieurs). On prévoit que l'exécution du programme général s'étalera sur une période de 8 à 9 ans au moins. En ce qui concerne les chemins de fer privés, on n'envisage de remplacer par des passages inférieurs ou supérieurs que 104 croisements sur les 372 à améliorer. La sécurité serait assurée sur 268 passages par des barrières, des feux clignotants ou des améliorations de la visibilité.

Dans le cadre de ce programme général, la commission a établi un programme spécial pour les améliorations qui devraient être entreprises sans délai. Ce programme urgent se présente comme il suit :

	Total du programme urgent		Passages concernant des routes principales		Passages ne concernant pas des routes principales	
	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.	Nombre des passages à niveau	Frais en millions de fr.
CFF	93	101,50	27	29,40	66	72,10
Chemins de fer privés et chemins de fer de raccordement .	97	59,47	34	34,55	63	24,92
Programme urgent total . .	190	160,97	61	63,95	129	97,02

2. Le financement des travaux d'amélioration

Il appert du rapport final de la commission d'experts que le groupe de travail pour les questions financières et juridiques a examiné et discuté de façon détaillée comment l'œuvre d'amélioration pourrait être stimulée par un financement complémentaire, de manière que le programme concernant les mesures de sécurité puisse être exécuté dans le délai prévu. Les possibilités suivantes ont été examinées :

- Une aide financière accrue pour les mesures de sécurité à la charge des chemins de fer. Cette solution serait inadéquate du fait que, dans la plupart des cas, l'article 26 de la loi sur les chemins de fer charge d'une grande partie des frais le propriétaire de la route, étant donné que le trafic routier en forte augmentation est la cause principale des mesures à prendre.
- Une contribution de la Confédération aux frais concernant le chemin de fer et la route, conformément à l'article 23 de la constitution fédérale. L'amélioration de passages à niveau dans tout le pays serait ainsi considérée comme une œuvre publique d'intérêt général. La majorité de la commission était d'avis qu'une telle interprétation serait juridiquement admissible, mais cette solution ne fut pas retenue, parce qu'elle aurait introduit dans le subventionnement des ouvrages publics une pratique pouvant conduire on ne sait où.
- L'aide financière fournie au propriétaire de la route par prélèvement sur la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières. Cette solution permet une aide fédérale appropriée; elle peut être aisément insérée dans la législation sur les chemins de fer et les routes.

Nous avons par conséquent admis ce mode de financement proposé par la commission d'experts.

Depuis le 1^{er} janvier 1959, la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières est répartie annuellement comme il suit, conformément à l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 déjà cité (RO 1960, 396) :

- a. 40 pour cent au titre de contributions de la Confédération aux frais des routes nationales;
- b. 22 pour cent au titre de contributions aux frais de construction de routes principales faisant partie d'un réseau à désigner par le Conseil fédéral;
- c. 30 pour cent au titre de contributions aux frais routiers généraux des cantons;
- d. 8 pour cent au titre de contributions supplémentaires aux charges routières des cantons ayant besoin d'une péréquation financière.

Les autorités fédérales pensaient, à l'époque, que la part (22 %) mise à disposition pour l'amélioration des routes principales était peut-être un peu trop largement calculée. Les faits l'ont confirmé. Les cantons, en effet, ne sont guère en mesure de pousser sensiblement les travaux sur le réseau des routes principales au moment où ils doivent commencer la construction des routes nationales. Le fait que les ressources disponibles pour les routes principales ont été entièrement réparties dans les programmes généraux qui se sont succédé et qu'il a fallu même réduire considérablement les sommes demandées par certains cantons n'a pas empêché qu'un montant de quelque 70 millions de francs du crédit ouvert pour les routes principales soit demeuré inutilisé ces dernières années. Ces 70 millions de francs sont devenus par la suite 120 millions. La cause en est que des sommes provenant du crédit pour les routes principales ont servi, après 1959, à financer des travaux concernant désormais des routes nationales. Les cantons paraissent aujourd'hui moins que jamais en mesure de pousser l'amélioration des routes principales à un point tel que les fonds non mis à contribution seront bientôt fortement réduits. C'est pourquoi il faut admettre, avec la commission d'experts, qu'un certain montant peut être distrait sans inconvénient de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants affectée aux routes principales et servir au versement de contributions aux frais des ouvrages exécutés à titre de travaux routiers en vue de la suppression de passages à niveau ou de l'adoption de mesures de sécurité. Avec la commission, nous estimons que ce montant devrait être fixé aux $\frac{3}{22}$ des 22 pour cent de la part destinée aux routes principales. En 1964, au moment où le programme serait mis à exécution, il s'agirait d'une somme de quelque 7,5 millions de francs. Par suite de l'augmentation des recettes douanières sur les carburants, elle s'élèverait, ces prochaines années, à 10 millions ou même plus. Jusqu'en 1973, c'est-à-dire durant les dix premières années après le début des travaux, environ 100 millions de francs, ou 10 millions de francs en moyenne par an, seront disponibles pour la suppression ou l'amélioration de passages à niveau.

Selon les calculs des frais de la commission d'experts, la réalisation du programme général et du programme urgent exigerait, d'après les évaluations, les ressources suivantes :

	Programme général (10 ans)	Programme urgent (3 ans)
Total des frais (sans les passages à niveau sur les routes principales)	env. 400 millions de fr.	env. 100 millions de fr.
dont à la charge des propriétaires des routes (70 % en moyenne)	env. 270 millions de fr.	env. 70 millions de fr.
Contributions fédérales allouées aux propriétaires des routes (40 % en moyenne)	env. 100 millions de fr.	env. 30 millions de fr.

Si la Confédération, selon notre proposition, devait disposer annuellement de 10 millions de francs environ pour subventionner la suppression de passages à niveau ou l'adoption de mesures de sécurité, ces ressources suffiraient, semble-t-il, pour l'exécution du programme.

Nous tenons à relever que la conférence des directeurs des travaux publics a examiné le problème de la suppression ou de l'amélioration des passages à niveau dans sa séance du 5 avril 1963 et approuvé cette façon de faire. Les représentants des associations d'automobilistes au sein de la commission d'experts ont aussi approuvé le programme et son financement; ils ont même fait confirmer cette approbation par les organes de leurs clubs.

B. Commentaire du projet

Le projet d'arrêté fédéral concernant des contributions pour la suppression de passages à niveau et l'adoption de mesures de sécurité repose sur les articles 26 (législation sur les chemins de fer) et 36^{ter} (financement des travaux routiers par la Confédération) de la constitution. Même si l'arrêté ne vise que la couverture des frais à la charge des propriétaires des routes, il est nécessaire de le fonder sur l'article 26 de la constitution, puisque l'établissement des programmes, l'approbation des projets et la surveillance des travaux relèvent également de la législation sur les chemins de fer. A noter toutefois que la suppression ou l'amélioration des passages à niveau doit — dans le cadre du présent projet — être accélérée par une aide financière et non par la contrainte. La répartition de la compétence entre la Confédération — détentrice de la souveraineté sur les chemins de fer — et les cantons — détenteurs de la souveraineté sur les routes — ne sera pas modifiée. Les attributions de la Confédération en matière de chemins de fer ne doivent pas non plus être élargies. Il ne doit pas non plus être touché à la compétence du Tribunal fédéral de statuer sur les contestations entre le propriétaire de la route et l'entreprise de chemin de fer concernant la répartition des frais (art. 40, 2^e al., de la loi sur les chemins de fer).

L'article 36^{ter} oblige la Confédération à affecter, conformément à la législation, trois cinquièmes du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs à certaines fins concernant les routes. La suppression ou l'amélioration de passages à niveau est, à n'en pas douter, une de ces fins. On doit cependant se demander si l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, n'entend pas donner aux cantons le droit de décider en toute liberté de l'affectation des contributions générales. Si tel était le cas, la constitutionnalité de notre projet serait douteuse, puisque la Confédération en ferait dériver le droit de réserver une partie des contributions à la suppression ou à l'amélioration de passages à niveau et de décider quels passages à niveau doivent être corrigés et quel sera le montant des contributions. Le texte de l'article 36^{ter} ne confère cependant pas aux cantons un pouvoir illimité de décision. Le

1^{er} alinéa, lettre *c*, ne parle pas même de contributions aux cantons. Il n'y est question que de contributions à certaines fins: la couverture des frais de routes ouvertes aux véhicules à moteur. On pourrait, à vrai dire, objecter que les contributions générales mentionnées à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre *c*, remplacent l'ancienne part cantonale du produit des droits sur la benzine. Mais la Confédération s'est déjà donné dans l'arrêté fédéral du 21 décembre 1950 répartissant le produit des droits sur la benzine (RO 1951, 167) la compétence d'édicter des prescriptions sur la répartition. L'article 4 disposait que 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. Ce qui est proposé aujourd'hui n'est que la forme concrète d'une obligation instaurée précédemment par la Confédération sous une forme abstraite.

Les articles 1^{er} et 2 définissent le champ d'application de l'arrêté. Des contributions spéciales pourront toujours être accordées pour les frais qui sont à la charge du propriétaire de la route, lorsque l'amélioration ne constitue pas une partie intégrante d'un projet de route nationale et ne peut ainsi pas être entièrement ou partiellement financée au moyen des crédits ouverts pour les routes nationales, ou s'il ne s'agit pas d'un projet d'amélioration d'une section de route principale à financer au moyen des fonds destinés aux routes de cette catégorie. Les frais des améliorations qui concernent le chemin de fer sont à la charge des entreprises de chemins de fer, lesquelles peuvent solliciter des contributions fédérales dans les limites de la législation sur les chemins de fer.

L'article 3 prévoit que les ressources nécessaires pour le versement de contributions fédérales seront distraites de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières. Cela oblige de modifier les articles 1^{er} et 15 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de cette part. En effet, il s'agit de distraire les $\frac{3}{22}$ de la part destinée aux routes principales (lettre *b* de l'article 1^{er}) et de les ajouter à la part destinée aux contributions générales (lettre *c* du même article), afin de pouvoir en déduire le montant nécessaire à l'amélioration des passages à niveau (art. 15). La modification de deux articles de l'arrêté fédéral de décembre 1959 peut paraître chose quelque peu compliquée. Mais elle est indispensable, étant donné que l'article 1^{er}, lettre *b*, de cet arrêté correspond à la lettre *b* de l'article 36^{ter} de la constitution et que la définition du réseau des routes principales donnée par cet article ne peut être modifiée par un arrêté d'exécution, c'est-à-dire, par exemple, être élargie de façon à comprendre «la suppression ou l'amélioration de passages à niveau sur le reste du réseau routier».

Selon l'article 4 du projet, les contributions aux frais d'amélioration de passages à niveau qui sont à la charge du propriétaire de la route doivent

rester à peu près dans les limites de celles qui sont accordées pour la suppression de croisements sur le réseau des routes principales. Le soin d'allouer des contributions et de fixer leur taux dans les cas particuliers est confié au Conseil fédéral. Les décisions à prendre supposent cependant des prises de contact préalables entre les autorités fédérales, les cantons et les entreprises de chemin de fer. Comme le nouvel arrêté permettra de subventionner, outre la construction de passages inférieurs ou supérieurs, l'installation de barrières, de feux clignotant, etc., les frais relatifs à de telles installations accessoires sur le réseau des routes principales doivent désormais aussi bénéficier de subventions lorsque les passages à niveau sont compris dans une section à corriger

Le Conseil fédéral réglera par des dispositions spéciales la procédure pour la désignation des projets dont l'exécution doit être encouragée par des contributions et pour l'approbation des projets, la surveillance des travaux et le règlement des comptes (art. 5). Des contacts étroits seront indispensables entre les services fédéraux, les cantons, les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer privés intéressés. Etant donné que la suppression ou l'amélioration des passages à niveau concerne au premier chef l'établissement des projets de routes et la construction des routes et que les frais des travaux routiers doivent être couverts par des ressources provenant des droits sur la benzine, l'autorité fédérale qui aura la haute main sera le département de l'intérieur, agissant par l'organe du service des routes et des digues.

Si le délai référendaire n'est pas utilisé ou si l'arrêté est accepté en votation populaire, les nouvelles dispositions doivent entrer en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1964 pour qu'elles exercent leur action le plus tôt possible (art. 5).

Le projet d'arrêté ci-annexé modifie l'arrêté fédéral de portée générale du 23 décembre 1959 sur l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières. Il doit donc aussi revêtir la forme d'un arrêté de portée générale (art. 6).

Nous nous sommes exprimés, au début de ce chapitre, sur la constitutionnalité de l'arrêté proposé.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

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

Berne, le 29 octobre 1963.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Spühler

Le chancelier de la Confédération, Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**des contributions aux frais de suppression de passages
à niveau ou d'adoption de mesures de sécurité**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 26 et 36^{ter} de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 29 octobre 1963,

arrête:

Article premier

Le présent arrêté fédéral s'applique à la suppression de croisements à niveau de chemins de fer avec des routes (passages à niveau) et à l'adoption de mesures de sécurité. Il n'est pas applicable lorsque ces travaux bénéficient déjà de subventions en vertu de la législation fédérale sur les routes nationales et l'amélioration du réseau des routes principales.

Art. 2

La Confédération encourage la suppression de passages à niveau et l'adoption de mesures de sécurité par des contributions aux frais mis à la charge du propriétaire de la route par la législation sur les chemins de fer.

Art. 3

¹ La Confédération prélève ses contributions sur la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières (part réservée aux contributions générales).

² Les articles 1^{er}, 1^{er} alinéa, lettres *b* et *c*, et 15 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières sont modifiés comme il suit:

Art. 1^{er}, 1^{er} al., lettre b et c

- b.* 19 pour cent au titre de contributions aux frais de construction de routes principales situées dans la région des Alpes et en dehors de celle-ci, faisant partie d'un réseau à désigner par le Conseil fédéral;

- c. 33 pour cent au titre de contributions générales aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur.

Art. 15

¹ Seront d'emblée déduits des contributions générales aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur :

- a. Un onzième pour des contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou d'adoption de mesures de sécurité ;
- b. Un montant éventuel de compensation selon l'article 1^{er}, 2^e alinéa.

² Le Conseil fédéral répartira comme il suit entre les cantons la somme restante :

- a. Pour deux tiers sur la base du rapport existant entre les dépenses totales faites par le canton pour son réseau de routes ouvertes aux véhicules à moteur 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 prestations de la Confédération pour les routes principales et la suppression de passages à niveau et l'adoption de mesures de sécurité, ainsi que les impôts et taxes perçus par le canton sur les véhicules à moteur, seront portés en déduction des dépenses totales du canton. En revanche, les contributions des communes et des tiers aux frais des routes cantonales ne seront pas déduites de ces dépenses si elles apparaissent dans le compte d'Etat ;
- b. Pour un tiers sur la base de la longueur des routes, selon les taux (en pour-cent) correspondants.

Art. 4

¹ En général, les contributions de la Confédération varieront entre 30 et 50 pour cent des frais qui sont indiqués dans les devis approuvés et sont à la charge du propriétaire de la route.

² Le Conseil fédéral statue, après avoir entendu les cantons et les entreprises de chemin de fer, sur l'allocation des contributions dans les cas particuliers. Il fixe le taux des contributions selon la capacité financière du propriétaire de la route, l'importance de l'ouvrage et les frais.

Art. 5

Le présent arrêté a effet au 1^{er} janvier 1964. Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 6

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.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant des contributions pour la suppression de passages à niveau ou l'adoption de mesures de sécurité (Du 29 octobre 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8843
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.11.1963
Date	
Data	
Seite	1072-1083
Page	
Pagina	
Ref. No	10 097 153

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.