

MESSAGE

du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale au
sujet de l'indemnité de péages des Grisons.

(Du 22 Décembre 1859.)

Tit ,

Par office du 27 Juin 1859, le Petit-Conseil des Grisons a, dans un mémoire étendu, adressé au Conseil fédéral, exprimé le vœu qu'il plût à celui-ci appuyer auprès des Chambres suisses sa demande de pouvoir continuer à percevoir les fr. 63,971. 43, mentionnés sous lettre c dans la convention de rachat des péages.

Comme à la date de l'arrivée de ce mémoire, la session ordinaire de l'Assemblée fédérale allait s'ouvrir, cette affaire qui, on le comprend, exigeait un examen approfondi, ne put être soumise aux Chambres dans leur session d'été, ainsi que le Gouvernement des Grisons aurait désiré. Nous avons l'honneur de fournir à ce sujet les éclaircissements suivants.

A teneur de la convention ratifiée en 1850 et conclue entre la Confédération et l'Etat des Grisons au sujet de la suppression des péages, droits de chaussée, pontonnages et autres finances de ce genre, ce Canton reçoit pour une population de 84,506 âmes fr. 210,000, soit environ fr. 2. 48 $\frac{1}{2}$ par tête, c'est-à-dire fr. 176,197. 60 en sus de la proportion de 4 batz par tête. C'est la somme la plus forte que la Confédération paie à un Canton. Seuls les Cantons de Bâle-Ville et d'Uri dont la population n'est pas considérable, touchent davantage par tête.

Cette indemnité fut répartie entre les 3 rubriques suivantes :

A. Fr. 120,000 (fr. 171,428. 57) sont payés annuellement à Grisons sans fixation de terme.

B. Fr. 45,220 (fr. 64,600) pour primes sur les routes jusqu'à l'amortissement du capital d'actions avec intérêt au 4%, à teneur de l'arrêté de la Diète du 17 Août 1843.

C. Fr. 44,780 (fr. 63,971. 43) sont bonifiés jusqu'en 1860. Avec le 1. Janvier 1860 le paiement de cette indemnité annuelle de fr. 44,780 cesse. Mais le droit est réservé au haut Etat des Grisons, de demander aux Autorités fédérales compétentes la continuation de cette indemnité qui sans cela n'est plus exigible.

La demande du Gouvernement des Grisons concerne uniquement cette dernière somme. Pour pouvoir en apprécier la portée, il est nécessaire de rappeler succinctement ce qui étaient les péages grisons.

A.

Le Canton des Grisons possédait une foule de péages ou de finances en ayant le caractère, qui se percevaient soit au profit de l'Etat, soit à celui de communes, de corporations ou de particuliers. Beaucoup de ces finances sont anciennes, d'autres ont été établies depuis la mise en vigueur du pacte fédéral du 7 Août 1815, soit avec le consentement de la Diète soit à son insu. Lorsque dans la première moitié de la dizaine d'années commençant en 1840, le régime douanier fort étendu et compliqué de l'Etat des Grisons fut pour la première fois en Diète, l'objet d'une discussion approfondie, ses députés eurent bien des coups à supporter. Tout en reconnaissant ce qu'avait de spécial et de difficile la position de ce Canton, on blâma vivement sa fiscalité poussée trop loin. Les recès de 1841, 1842 et 1843 donnent des renseignements suffisants à cet égard.

Lorsqu'en 1849 on exigea, conformément aux prescriptions de la constitution fédérale, le rachat des péages, il fut fort difficile et parut même devenir presque impossible de s'entendre avec l'Etat des Grisons. Il est à regretter que l'on ne retrouve guères des négociations entre Mr. Achilles Bischoff de Bâle, Conseiller national, délégué du Conseil fédéral et les députés des Grisons, d'autres traces que des fragments de notes et des calculs, et qu'on ne découvre nulle part un tableau définitif établissant d'après quelle base les sommes stipulées dans la convention de rachat ont été déterminées. Les négociations paraissent avoir eu lieu en très-grande partie de vive voix, et l'affaire s'être réglée par transactions. Mais il résulte de l'ensemble des pièces que la demande primitive des Grisons s'élevait à une somme beaucoup élevée que celle qui lui a été allouée. Les chiffres y relatifs existant n'étant pas d'accord entre eux, nous suivons les données de la Commission du Conseil national, qui dans son rapport daté du mois d'Avril 1850, indique la réclamation primitive des Grisons comme étant fr. 345,288. 68, et remarque à ce sujet: „Dans ce chiffre étaient compris sous les titres d'ancien fonds d'amortissement, de nouvel impôt sur la consommation et d'auberge, au pont de Tardis, des droits qui n'ont jamais été approuvés par la Diète, pour la somme de fr. 112,727. 40. La déduction de cette somme fut admise, et en outre une déduction pour les droits de consommation mêlés aux péages de fr. 22,567. 28 dont fr. 5,717. 17 tombent sur les droits pour le bois, en sorte que la déduction pour le droit de consommation comporterait fr. 16,844. 11 ou près de 20 rapps par tête. Ce fut moyennant ces déductions qu'on est arrivé à la somme de fr. 210,000 a. v. stipulé par la convention.“ La somme de fr. 120,000 mentionnée sous rubrique A. était d'abord de fr. 10,000

inférieure à ce chiffre. Mais après coup l'on trouva convenable de racheter encore les droits de sortie sur les bois, établis en 1824, sans l'assentiment de la Diète et approuvés par elle en 1842. Dans ce but l'on ajouta fr. 10,000. Ces fr. 120,000 sont l'équivalent des péages concédés pour un temps indéterminé. Aussi leur paiement n'est-il limité par aucun terme. Comme il ne s'agit pas ici de cette somme, il n'est pas nécessaire de s'arrêter plus longtemps sur ce point.

B.

La seconde rubrique du traité de rachat assuré au Canton des Grisons fr. 45,220 pour primes sur les routes jusqu'à l'extinction du capital d'actions, avec 4% d'intérêt. En 1864 il n'y aura ensuite d'amortissement plus lieu au paiement de cette somme. Grisons annonçant dans son mémoire l'intention de demander l'autorisation de continuer à toucher ce montant, et ce point ayant quelque connexité avec la question à résoudre actuellement, nous devons ici nous étendre un peu davantage.

Lorsqu'en 1818. le Gouvernement du Canton des Grisons après avoir surmonté une foule de difficultés, résolut de mettre sérieusement la main à l'œuvre pour construire la route du Bernardin, il passa préalablement avec les commissionnaires de Coire une convention en règle, par laquelle ces maisons s'engageaient solidairement à fournir une somme de fl. 300,000, comme contribution à la construction de route projetée, sous réserve cependant de pouvoir, après son achèvement, prélever en leurs mains sur la diminution du prix de voiture qu'elle procurerait 30 kreuzer destinés à l'amortissement successif de la somme ci-dessus. Cette bonification reçut le nom de primes sur les routes. Plus tard on apporta plusieurs changements à la convention, et spécialement le montant de la somme avancée fut porté à fl. 426,000. Grisons ayant pu se procurer des ressources ailleurs encore, la construction fut commencée dans l'automne de 1818, et à la fin de l'automne de 1821 toute la route de Coire à la frontière tessinoise était carrossable. Deux ans plus tard si elle n'était pas achevée, du moins les travaux en étaient exécutés dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que le permettaient le tracé et la destination de la chaussée.

Pendant cette construction de route, l'on prépara une entreprise qui en était la conséquence, celle de l'ouverture du passage du Splügen aux voitures. Après que l'on eut par une grande persévérance surmonté des obstacles variés, cette route se trouvait en état carrossable en 1824. Avec ces deux chaussées qui conduisent en Italie par les passages grisons et sont désignées communément par le nom de route d'en-bas, le grand réseau de routes jetés sur les Alpes suisses orientales n'était pas terminé. L'on entreprit la route dite d'en-haut, conduisant de Coire par Stalla à la frontière lombarde près de Ca-

stasegna, dernier village grison, franchissant les cols du Julier et du Maloja, d'une longueur totale de 23 lieues. Elle fut exécutée par parcelles entre les années 1822 et 1841.

Pour couvrir les frais causés par cette coûteuse construction de route, il fallut recourir à des ressources extraordinaires. Nous n'avons à mentionner ici que celles consistant en perceptions de la catégorie péage. La première de ces dernières est l'établissement de kreuzer de route. Cet impôt de 3 kreuzer par quintal destiné à améliorer les routes est, à ce qu'on prétend, déjà fort ancien. Par divers arrêtés le Grand-Conseil des Grisons a depuis 1818 consacré le produit de cette finance perçue sur les deux chaussées à la construction de la route d'en-haut, mais enfin, en 1838, il a arrêté que la perception en devait cesser irrévocablement et à toujours avec l'année 1843.

Le second moyen employé pour se procurer les ressources nécessaires à la construction de la route d'en-haut, fut l'application des primes sur les routes à la partie de la circulation des marchandises qui en était jusqu'alors exempte. A ce sujet il fut conclu, en 1835, du consentement des commissionnaires une nouvelle convention avec la société d'actionnaires. Par cet acte le montant des primes fut réduit de 30 à 25 kreuzer par quintal à prélever sur les deux routes de la même manière et d'après la même mesure. Le Canton touchait les $\frac{2}{3}$ du produit, les trois autres étaient abandonnés à la Compagnie, afin de l'indemniser de sa subvention en faveur de la construction des routes.

Lorsqu'en 1841 la Diète s'occupa pour la première fois d'une manière approfondie de ces primes et kreuzer de route, on fut surpris de découvrir, à côté des droits de chaussées concédés pour la route d'en-haut et celle d'en-bas, et contrairement à une déclaration que la députation de l'Etat des Grisons avait fait inscrire au protocole en 1820, une telle taxe perçue sans approbation et exclusivement sur les marchandises de transit. Néanmoins dans les Diètes des années 1841 et 1842 on concéda la perception de ces primes de route au taux de 25 kreuzer frappant les marchandises transitant dans le Canton des Grisons, et cela conformément aux conventions existant à ce sujet avec la Compagnie d'actionnaires. L'on réserva à la Diète de l'année suivante le droit de statuer définitivement sur la durée et les conditions de cette perception. Avant la réunion de la Diète en 1843, le Gouvernement de l'Etat des Grisons annonça qu'il avait conclu sous réserve de la ratification du Grand-Conseil, avec la société d'actionnaires existant pour la construction de la route du Bernhardin une convention dans le but d'arriver au rachat par le Canton du capital des actions. D'après cette convention le Canton se chargeait comme débiteur dès le 1. Janvier 1843 moyennant cession des 15

kreuzer formant la part de la Compagnie d'actionnaires aux primes, du capital de celle-ci arrêté à fl. 2,000 pour chacune des 125 actions existant, et le rembourserait avec intérêt à 4^o/_o, en annonçant un certain temps d'avance l'époque. La réduction du taux de l'intérêt de 6 à 4^o/_o permettait d'espérer pour une époque rapprochée le moment de l'extinction de la dette et la cessation de la perception de cette finance extraordinaire était ainsi réservée à un prochain avenir. En revanche, la Commission fédérale d'experts ne voulut pas comprendre pourquoi en dérogation à la disposition primitive les $\frac{3}{5}$, seulement du produit des primes seraient employés à l'amortissement graduel du capital des actions, et les $\frac{2}{5}$ autres = 10 kreuzer devaient continuer à être versés dans la caisse de l'Etat, elle formula en conséquence la proposition que le produit total des primes soit employé au paiement des intérêts d'actions et à l'amortissement successif du capital, et qu'il soit rendu tous les 4 ans compte de cet emploi. Néanmoins la Diète n'a pas adhéré à cette manière de voir et a, sur la proposition éventuelle de la Commission, vraisemblablement en considération de l'existence d'un contrat avec une société d'actionnaires et de la position spéciale du Canton des Grisons, sanctionné ces droits de transit par l'arrêté suivant :

„Pour le cas de la cession de la part de primes de 15 kreuzer par la société d'actionnaires et de la réduction du taux d'intérêt de 6^o/_o à 4^o/_o, la perception des primes de 25 kreuzer par quintal de marchandises transitantes est accordée au Canton des Grisons, avec l'obligation de rendre compte de 4 en 4 ans et aux conditions :

„a. Que la perception cessera en tout cas à l'expiration des 50 ans stipulés par la convention du 15 Avril 1818, à dater du 1. Juillet 1824, par conséquent au 1. Juillet 1874, et

„b. Que la dite perception aura à cesser encore avant l'expiration de ce terme, aussitôt que le capital d'actions à prendre à son compte par l'Etat, à titre de débiteur, pour la somme convenue de fl. 330,000 avec les intérêts au 4^o/_o, sera liquidé moyennant ce produit de 15 kreuzer.“

Tel était l'état des choses lorsque le traité de rachat des péages fut conclu avec Grisons. Jusqu'à présent on a payé régulièrement pour l'amortissement des actions formant le capital des primes de route la somme de fr. 45,220 a. v. dont Grisons a employé chaque année les $\frac{3}{5}$ à l'extinction de cette dette qui sera amortie en 1864. A cette époque Grisons cessera aussi de percevoir les autres $\frac{2}{5}$, de telle sorte que l'indemnité entière de fr. 45,220 sera éteinte au profit de la caisse fédérale.

C.

Nous passons maintenant à la troisième section du traité de rachat, soit à la somme précitée de fr. 44,780 a. v. ou fr. 63,971. 43 n. v.

dont le paiement finit avec l'année 1859, si l'Assemblée fédérale n'autorise pas Grisons à continuer à toucher la dite valeur.

Le Gouvernement des Grisons dit dans son mémoire que le traité n'énonce pas expressément de quelles redevances perçues jusqu'à l'époque du rachat des péages le montant en question forme l'équivalent. Ceci est certainement exact. Cependant d'après les pièces qui existent, on peut trouver avec certitude pour quels péages cette somme a été allouée comme équivalent. Ce sont les droits de chaussée perçus sur les routes d'en-haut et d'en-bas et quelques voies accessoires, lesquels ont été concédés par la Diète pour un temps limité. Voici les arrêtés de la Diète qui font règle à cet égard.

Le 2 Août 1839 la Diète rendit la décision suivante: „Il est accordé pour la durée de 10 ans et sous réserve de la révision générale des péages, à l'Etat des Grisons un droit de chaussée pour la route dite supérieure, à partir de Coire par le mont Julier jusqu'à Castasegna, selon le tarif ci-après pour chaque lieue de route. Mais il est en outre expressément stipulé que les taxes auparavant prélevées le long de cette route seront supprimées à l'avenir, et que la perception du droit de chaussée ne commencera pas avant que les nouvelles constructions, ainsi que les corrections essentielles n'aient été achevées conformément au préavis d'experts fédéraux présenté à ce sujet à l'Autorité fédérale en 1838.“

Un arrêté de la Diète d'un contenu semblable, rendu le 31 Juillet 1840, concerne la route d'en-bas. Il est conçu en ces termes: „La Diète fédérale accorde au Canton des Grisons pour la durée de 10 ans (1841—1850), sous la réserve de la révision générale des péages, pour la route de Coire par le Splügen à la frontière de la Lombardie, et pour la route de Coire par le Bernardin à la frontière du Canton du Tessin un droit de chaussée d'après le tarif suivant.“

Dans les années 1842 et 1843 tout le système douanier du Canton des Grisons fut passé en revue, et l'on prit une série de décisions pour renouveler ou accorder à ce Canton la concession d'un nombre considérable de péages de droits de chaussée et de pontonnages. A cette occasion la Diète prit, le 8 Août 1842, l'arrêté suivant au sujet des routes d'en-bas et d'en-haut:

„Le tarif ci-après d'un droit de chaussée d'un côté sur la route dite inférieure de Coire à la frontière de la Lombardie par le Splügen et jusqu'à la frontière du Tessin par le Bernardin, et de l'autre côté sur la route dite supérieure par le Julier jusqu'à Castasegna est confirmée au Canton des Grisons jusqu'en 1850.“

Comme on le voit par ces arrêtés, le droit de chaussée perçu sur les deux grandes routes commerciales aurait cessé d'exister avec l'année 1850.

Semblablement les finances ci-après à percevoir sur des routes secondaires n'ont été concédées que pour un temps limité.

a. Droit de chaussée sur le mont Panix pour 10 ans, par l'arrêté de la Diète du 2 Août 1839;

b. Pontonnage sur le Versmertobel et le pont de Rothenbrunnen pour 1842—1852, par l'arrêté de la Diète du 16 Août 1841;

c. Droits de chaussée sur le Bergünstein et la nouvelle route de Reichenau à Ilanz pour les années 1847— et y compris 1856, par l'arrêté de la Diète du 30 Juillet 1846;

d. Droit de chaussée sur la route du pont du Château dans le Prättigau pour 10 ans, par l'arrêté de la Diète du 25 Juillet 1848.

Tandis que d'après le tableau qui en a été dressé, le produit moyen des péages perçus pendant 5 ans sur les routes d'en-haut et d'en-bas s'élevait à fr. 44,096, les droits de chaussées et de pontonnages mentionnés en dernier lieu atteignaient seulement le chiffre de fr. 1546 a. v., ce qui faisait en tout fr. 45,642. C'est dans cette situation et ces chiffres qu'il faut chercher l'origine des fr. 47,780 a. v. concédés seulement jusqu'en 1860. Evidemment cette somme a été fixée ensuite de transactions.

Si déjà la suppression susmentionnée des droits de péages non concédés par la Diète et portés en compte par Grisons, la déduction des droits de consommation (non pas ceux sur les boissons spiritueuses qui sont restés à Grisons) cumulés avec les péages, ont donné lieu à beaucoup de difficultés dans les négociations relatives au rachat, tout arrangement parut impossible, lorsqu'on vint à parler de l'extinction prochaine des droits de chaussée sur les routes d'en-haut et d'en-bas. On parait avoir essayé de divers moyens jusqu'au moment où par des concessions réciproques on parvint au résultat sus-désigné. D'après un projet qui se trouve dans les pièces l'on projeta d'abord de réunir en un seul article les sommes de fr. 45,220 et fr. 44,780 = fr. 90,000 placées sous les rubriques A. et B., et de concéder le paiement de l'annuité entière jusqu'en 1860, mais avec la clause que Grisons pourrait toujours demander aux Autorités fédérales à continuer de percevoir la somme entière. Ce projet semble ne pas avoir satisfait; on a fait deux rubriques et l'on a accordé jusqu'à l'extinction du capital d'actions la somme de fr. 45,220 (Grisons avait porté en compte fr. 45,224) mentionnée sous lettre B. et représentant les primes de route, tandis que la somme accordée pour les droits de chaussée près de s'éteindre a été admise comme exigible jusqu'à 1860. Le projet primitif explique pourquoi au lieu des fr. 45,642 l'on a pris seulement le chiffre de fr. 44,780 qui servait précisément à arrondir la rubrique projetée de fr. 90,000.

Tels sont les éclaircissements que nous avons cru devoir donner au sujet du traité de rachat avec Grisons. La Commission du Conseil national chargée d'examiner cet arrangement, dit dans son rapport du mois d'Avril 1850: „En définitive on s'entendit sur les clauses

d'une convention que nous croyons pouvoir être reconnue satisfaisante par les deux parties contractantes. Moyennant la somme stipulée par la convention, les Grisons sont indemnisés pour la totalité de leurs péages, et même pour ceux des embranchements menant aux Alpes et aux diverses localités. Le rachat de ces derniers n'est, il est vrai, pas d'un intérêt direct pour la Confédération, mais nous le voyons avec plaisir, parce qu'il exerce une influence bienfaisante pour l'intérieur du pays et pour les habitants des montagnes qui sont presque entièrement privés de communication avec le reste des hommes. Le produit n'en est pas considérable et leur rachat a contribué à disposer les Grisons à admettre les déductions importantes susmentionnées."

Passant au point de savoir s'il convient de concéder de nouveau pour plus ou moins de temps à Grisons l'autorisation de toucher la somme en question, nous devons donner une solution absolument négative. Nous fondons cette opinion sur les considérations suivantes :

D'abord il résulte clairement d'un examen attentif des dossiers de péages et des recès de la Diète que Grisons s'est donné à lui-même un nombre suffisant de redevances ayant le caractère de péages; les diverses finances cumulées et leurs tarifs prouvent cette assertion d'une manière satisfaisante. De plus il ne faut pas perdre de vue que la Diète a usé de beaucoup de libéralité dans ses concessions de péages, et qu'elle a plusieurs fois sanctionné des redevances qui avaient été établies sans l'aviser et perçues illégalement pendant des années. Néanmoins lors du rachat des péages, l'on découvrit encore une somme assez importante formée par des finances que Grisons n'était pas autorisé à prélever. Si indépendamment de ces circonstances, l'on tient compte du fait que lors du rachat l'on a concédé jusqu'à 1860 une somme de fr. 44,780 a. v. représentant des péages dont la plus grande partie cessait d'être exigible déjà avec l'année 1850, on ne pourra pas repousser l'allégation que Grisons a été traité avec beaucoup de ménagement déjà par la Diète et ensuite par les Autorités fédérales actuelles. Du reste il y a encore un autre fait qui pèse dans la balance. D'autres Cantons se trouvent dans la même position que Grisons. Dans les années qui vont suivre une partie déterminée de leur indemnité de péage leur sera retranchée, soit par suite de l'amortissement d'un capital employé à une construction, soit à cause de l'expiration du terme pour lequel la Confédération s'est engagée à payer annuellement une certaine somme. Si l'on créait un précédent au profit du Canton des Grisons, tous les Cantons placés dans une situation pareille pourraient avec le même droit réclamer une faveur semblable. L'on a pu ni voulu obtenir de semblables résultats lors de la stipulation des actes de rachat.

Tout en proposant de refuser positivement d'entrer en matière, nous ne voudrions pas néanmoins écarter purement et simplement la demande du Gouvernement des Grisons. Au point de vue de l'équité et des égards auxquels il a droit, ce Canton peut hardiment se présenter devant les Chambres fédérales et demander que l'on tienne compte de sa position extraordinaire. La situation géographique, la nature du sol et la grande étendue de ce pays alpestre ont exigé des efforts plus qu'ordinaires pour en rallier les diverses parties, construire et entretenir les grandes routes commerciales. Si l'on prend de plus en considération les difficultés provenant de l'organisation politique, de la diversité des races formant la population et du peu d'importance des ressources financières qu'on avait à disposition, on doit savoir plein gré aux Autorités grisonnes du résultat de leurs efforts. Quelques vives que fussent les attaques auxquelles la conduite de ce Canton en affaires de péage fut en butte au temps de la Diète, on rendit néanmoins justice à l'énergie de son administration, à l'activité et à la dextérité de son Gouvernement, et l'on dut reconnaître que c'était seulement en se passant de la Diète et en utilisant promptement les circonstances favorables coexistant en 1818, qu'il a pu commencer et exécuter ses grandes constructions de routes. Quelques chiffres justifieront cette assertion.

D'après les renseignements fournis par le Gouvernement des Grisons, le Canton seul a dépensé dans les années 1818—1824 pour la construction de la route d'en-bas dans les deux directions, indépendamment des subventions venues d'ailleurs	fr. 3,027,350
auxquels il faut ajouter les fournitures de bois faites par les communes et les expropriations	" 200,000
	fr. 3,227,350

Pour la construction de la route d'en-haut le Canton des Grisons a dépensé jusqu'en 1841, année où elle a été achevée, fr. 1,184,223. Il faut encore ajouter les frais d'entretien fort considérables de ces chaussées si importantes pour le commerce, frais qui depuis 1850 s'élèvent annuellement en moyenne à fr. 147,000, et cela sans parler du chiffre qu'ils atteignaient dans les années précédentes.

Dans les derniers temps le Gouvernement des Grisons a pensé à créer des communications plus faciles entre les nombreuses vallées latérales qui s'embranchent dans toutes les directions. En 1839, le Grand-Conseil a voté une somme annuelle de fr. 102,000 n. v. pour la construction de chemins de raccordement, somme qui provisoirement avait se partager entre le Prättigau, l'Oberland et la basse Engadine

pour la route du Bernina. Plus tard et pendant plusieurs années cette somme a été réduite de moitié. Mais depuis 1854 elle doit de rechef être employée en entier, tandis qu'une allocation ultérieure de fr. 20,000 est affectée chaque année à des constructions de routes dans les vallées latérales. Actuellement, affirme le mémoire du Gouvernement des Grisons, on a la pensée de redoubler d'efforts, afin d'établir le réseau de routes projeté et de lui donner une étendue plus grande que celle primitivement fixée. Mais la réalisation de ce plan dépasserait les forces des Grisons, si on leur enlève actuellement les fr. 44,780 et dans les années qui vont suivre les fr. 45,220, ce qui ferait une diminution de recette totale de fr. 90,000. La question se pose seulement de savoir si la Confédération ou une grande partie d'icelle est intéressée à la construction d'un tel réseau de routes, car dans ce cas seulement l'art. 21 de la constitution fédérale permet aux Autorités fédérales d'accorder une subvention. En l'absence de renseignements détaillés sur le réseau de routes projeté, il n'est pas possible de résoudre actuellement cette question. On sait sans doute par l'histoire militaire que les cols et vallées des Grisons ont déjà fréquemment servi de théâtre à la guerre; on ne peut pas méconnaître l'importance stratégique qu'auraient une bonne route conduisant par l'Oberalp dans la vallée d'Urseren, une telle se dirigeant sur la basse Engadine par le passage de Fluele ou celui de l'Albula; il ne peut échapper à personne que le Canton des Grisons placé à l'extrémité orientale de la Suisse et sur la frontière de deux grands Etats, a par suite de son étendue et de la configuration accidentée de son sol, pour notre patrie une grande importance au point de vue militaire. En donnant ces simples indications, nous n'avons pas voulu déjà maintenant nous occuper de ce point, car aujourd'hui il n'existe pas de demande de subsides pour des entreprises de ce genre, et d'ailleurs l'affaire n'a pas encore la maturité nécessaire.

A cette occasion nous devons encore observer que les droits de transport bien connus qui gênent le trafic, doivent par la même occasion être réglés d'une manière ou d'une autre conformément à la constitution fédérale.

Nous nous permettons de vous présenter les propositions suivantes:

1. Ne pas entrer en matière sur la demande du Gouvernement des Grisons tendant à pouvoir continuer de percevoir les fr. 44,780 a. v. faisant fr. 63,971. 43 n. v. mentionnés sous lettre C dans la convention de rachat avec ce Canton;

2. En revanche qu'il plaise à la haute Assemblée fédérale se déclarer d'ores et déjà disposée à accorder au Canton des Grisons une subvention convenable pour la construction du réseau de routes pro-

jeté, dans le cas où il aurait pour la Suisse une importance stratégique.

Berne, le 22 Décembre 1859.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

STÄMPFLI.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHIESS.

Extrait des délibérations du Conseil fédéral.

(Du 26 Décembre 1859.)

Par notification du 16 courant, S. M. la Reine de la Grande-Bretagne et d'Irlande a accrédité en qualité d'*Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire* en Suisse, Mr. Edward Alfred John Harris, capitaine de marine, actuellement Ministre plénipotentiaire près la Confédération.

Le Conseil fédéral a accordé l'exéquatur d'usage à Mr. Martial Chevalier, chancelier de la Légation française à Turin, nommé Vice-Consul en Suisse à la résidence de Genève, par décret impérial du 14 Novembre dernier, en remplacement de Mr. Denoix.

Le Département des Postes et Travaux publics a été autorisé par le Conseil fédéral à supprimer dès le 1. Février 1860 la communication postale entre Schaffhouse et Wyl, et à établir à partir de cette époque un nouveau service :

- a. entre Diessenhofen et Frauenfeld;
 - b. " Frauenfeld et Wyl;
 - c. " Diessenhofen et Andelfingen.
-

MESSAGE du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale au sujet de l'indemnité de péages des Grisons. (Du 22 Décembre 1859.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1859
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	63
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1859
Date	
Data	
Seite	642-652
Page	
Pagina	
Ref. No	10 058 132

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.