

En terminant, nous devons faire remarquer que les dépenses ci-dessus étant indispensables, ont dû, en majeure partie, être préalablement couvertes par la Caisse fédérale.

Agréez, Messieurs, l'assurance réitérée de notre considération distinguée.

Berne, le 26 Janvier 1872.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :

WELTI.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHLSS.

RAPPORT

du

Conseil fédéral aux Conseils législatifs de la Confédération suisse, concernant les indemnités aux Cantons avec routes alpestres.

(Du 31 Janvier 1872.)

Tit.,

Satisfaisant à votre invitation du 18 Janvier 1872, nous avons l'honneur de vous communiquer les renseignements qui peuvent être nécessaires pour fournir un préavis sur le 3^{me} alinéa de l'article 28 du projet de constitution concernant l'indemnité exceptionnelle à allouer aux Cantons chargés de l'entretien de routes alpestres internationales.

I.

En commençant, nous devons remarquer que lors de la concession de subsides aux routes de la Furka, de l'Axé et de l'Oberalp, ainsi qu'au réseau de routes grisons, les arrêtés fédéraux concernant ces subventions ont mis expressément l'entretien de ces chaussées à la charge des Cantons intéressés. En conséquence ces routes ne peuvent pas actuellement entrer en ligne de compte. Il n'y a lieu de prendre en considération que les routes du Simplon, du St. Gothard, du Splügen, du Bernhardin, du Julier et du Maloja.

Mr. le Conseiller national de Gonzenbach veut transporter à l'article 36 la disposition sur l'indemnité extraordinaire des Can-

tons des Grisons et du Tessin et en abandonner la fixation à la législation fédérale.

Mais nous partons du point de vue que le premier et le second alinéa de l'article 28 sont déjà adoptés par le Conseil national. Si maintenant il est dit au 2^d alinéa que les indemnités payées jusqu'ici aux Cantons prennent fin, il est logique de faire suivre immédiatement l'exception et de ne pas la transporter à l'article 36 dont la haute surveillance des routes et ponts, à la conservation desquels la Confédération a un intérêt, forme le principal objet et ne réclame aucune exception. L'indemnité extraordinaire en faveur des Cantons alpestres leur est accordée eu égard aux indemnités de péages qui leur afféraient jusqu'ici et se trouve par conséquent justement à sa place à l'article 28. En tout cas d'après l'opinion exprimée sans équivoque par le Conseil national la fixation de l'indemnité ne peut plus être renvoyée à la législation fédérale, et le second alinéa qui déclare d'une manière générale les indemnités tombées à néant, ne peut pas non plus être supprimé, parce que nulle part ailleurs les conventions de rachat de péages ne sont déclarées abrogées.

Maintenant en ce qui concerne la fixation à l'article 28 de l'indemnité extraordinaire des quatre Cantons alpestres, il a été présenté diverses propositions :

La Commission du Conseil national communique les frais d'entretien des routes alpestres, tels qu'ils ont pu être relevés des comptes d'Etat, mais elle en réserve la fixation à la législation fédérale. Dans ce système

Uri	recevrait	.	.	.	fr.	39,100	
Grisons	»	.	.	.	»	161,300	
Tessin	»	.	.	.	»	106,300	
Valais	»	.	.	.	»	65,200	
Total						fr.	371,900

Afin d'arrêter ces chiffres d'après une même base, il faudrait constater quelles routes doivent être reconnues comme routes alpestres internationales ou routes commerciales, puis les frais d'entretien de ces routes seraient séparés des dépenses générales pour chaussées. L'on joint ici les comptes d'Etat des quatre Cantons alpestres qui ont été pris au bureau de statistique. Mais il n'a pas été possible avec la brièveté du temps dont on disposait, de faire la séparation désirée, en se basant sur les comptes d'une seule année. D'ailleurs en principe il ne paraît pas équitable de prendre en considération uniquement l'entretien et non pas aussi les inté-

rêts et l'amortissement du capital de construction, en vue desquels la Diète avait surtout concédé les péages.

Une solution de la question qui aurait le double avantage de la simplicité et d'une base sûre, consisterait à tenir compte aux Cantons alpestres suivant la longueur de leurs routes alpestres internationales d'une somme destinée à en défrayer l'entretien, l'amortissement et les intérêts du capital de construction. Si l'on adoptait le chiffre de fr. 4000 par lieue,

Uri	recevrait pour 11 lieues	fr.	44,000
Grisons	» » 48 »	»	192,000
Tessin	» » 29 »	»	116,000
Valais	» » 16 »	»	64,000

Total fr. 416,000

auxquels il faudrait ajouter pour le déblai des neiges fr. 20,000 à Uri et autant au Tessin, soit fr. 40,000 en tout.

Le Département du Commerce et des Péages a essayé une autre solution de la question. Il part du point de vue que, lors de la révision de la constitution en 1848, la Diète a voulu assurer à tous les Cantons le produit de leurs péages, droits de chaussées, pontonnages, etc. (article 24). Les conventions de rachat de péages conclues d'après cette intention ont eu pour résultat une répartition qui présente les inégalités et les différences les moins justifiées. Ainsi les Cantons qui avaient suivi le système libéral de la liberté du commerce justifié par les principes de l'économie politique et ne percevaient pour cela que de faibles recettes, ont dû être indemnisés au minimum de 4 batz par tête. Des Cantons d'une autre catégorie ont reçu des indemnités plus ou moins élevées, parce qu'ils avaient fait preuve de plus de fiscalité et profité de leur situation géographique dans l'intérêt de leur fisc, pour exploiter le commerce et le trafic le plus souvent sans offrir au public des avantages correspondants. Maintenant le projet de constitution ne veut pas garantir cette inégalité pour la durée d'une nouvelle période constitutionnelle, et prononce en conséquence au 2^d alinéa de l'article 28 la suppression en principe des indemnités payées jusqu'à présent. Or il s'est trouvé dans la série des indemnités de péages une troisième catégorie de Cantons, pour lesquels les fortes sommes perçues de la Confédération se justifiaient par une situation exceptionnelle eu égard aux sacrifices extraordinaires qu'ils avaient faits pour la construction et l'entretien de routes alpestres desservant principalement le commerce et le trafic entre la Suisse et l'Italie ainsi que le transit. Ces sacrifices forment donc le plus souvent une contre-prestation qui a plus d'importance que

les finances ci-devant imposées au public. La Diète. avait tenu compte de cette circonstance et concédé pour la construction et l'entretien des routes alpestres internationales, des péages et droits de chaussées dont les conventions de 1849 et 1864 ont arrêté le chiffre à une somme fixe pour servir d'indemnité aux Cantons intéressés. C'est de cette manière que s'est formée la série des indemnités de péages.

Mais l'on n'a pas l'intention d'assurer simplement aux Cantons alpestres la jouissance ultérieure des indemnités actuelles. Les autres Cantons pourraient réclamer le même droit. Au contraire les Cantons alpestres doivent en principe être assimilés à leurs co-Etats. D'après les chiffres qui ont fait règle jusqu'ici, ces derniers percevaient en tout une bonification de fr. 1,658,308 qui, aux termes du 2^d alinéa de l'article 28 tombe à néant. Réparti sur 2,344,699 âmes, la suppression de cette bonification fait en moyenne 70,73 cent. par tête. Par conséquent il y a lieu d'appliquer la même mesure aux Cantons alpestres présentant une population de 324,396 âmes, en leur faisant subir une déduction de fr. 229,445 qui fait pour le Canton

d'Uri	fr. 11,393
des Grisons	» 64,917
du Tessin	» 84,607
du Valais	» 68,528

Ces chiffres comprennent la bonification pour toutes les finances perçues par les quatre Cantons y compris les indemnités aux communes et particuliers, à l'exception bien entendu de ce qui concerne les routes alpestres.

Le surplus des indemnités de péages qui sont pour

Uri	de fr. 72,500
Grisons	» » 260,000
Tessin	» » 284,200
Valais	» » 108,402

est donc à considérer comme dépense pour les routes alpestres internationales, destinée à leur entretien, au paiement de l'amortissement et des intérêts du capital employé à leur construction. Ainsi donc après déduction des montants sus-mentionnés basés sur la population et les indemnités moyennes des autres Cantons, il revient pour ces frais une indemnité spéciale aux Cantons alpestres, qui est pour

Uri	de fr.	61,107
Grisons	» »	195,083
Tessin	» »	199,593
Valais	» »	39,874

D'après la proposition du Département du Commerce et des Péages, le troisième alinéa de l'article 28 devrait recevoir la rédaction suivante :

« Exceptionnellement, les Cantons d'Uri, Grisons, Tessin et Valais reçoivent, eu égard à leurs routes alpestres internationales, une indemnité annuelle, dont le chiffre sera déterminé en retranchant de l'indemnité de péages, perçue jusqu'ici par chacun des quatre Cantons, une somme représentant la moyenne des indemnités de péages attribuées aux autres Cantons. »

Au fond, cette proposition revient à l'idée de Mr. le Conseiller national Hohl, lorsqu'il dit : « L'indemnité doit être déterminée par la somme que chacun des quatre Cantons a prélevée jusqu'ici annuellement sur le produit des péages, en sus de la proportion de 4 batz par tête. » D'après cela, l'indemnité serait pour

Uri de	fr.	63,296. —
Grisons »	»	207,553. 15
Tessin »	»	215,845. 70
Valais »	»	53,038. —
		fr. 539,732. 85

La différence entre les deux propositions consiste seulement en ceci que, d'après celle du Département du commerce et des péages, l'on déduit aux Cantons alpestres la moyenne des indemnités de péages d'autres Cantons; d'après celle de Mr. Hohl, seulement le minimum de 4 batz par tête. Mais la première proposition paraît plus juste.

Mr. le Conseiller national Wirth-Sand calcule les indemnités extraordinaires à accorder aux Cantons alpestres, d'après leur population, et il admet une bonification par tête, qui est :

pour Uri comptant	16,107	âmes, de fr.	3. —	fr.	48,321. —
» Grisons »	91,782	»	» »	2. 25	» 206,509. 50
» Tessin »	119,620	»	» »	1. 50	» 179,430. —
» Valais »	96,887	»	» »	—. 75	» 72,665. 25

Total fr. 506,925. 75

Pour le résultat, la proposition ne diffère pas beaucoup des deux précédentes. Mais nous ne pouvons pas approuver que l'on prenne le chiffre de la population pour base du calcul. La gran-

deur du Canton n'est nullement proportionnelle aux frais d'une route alpestre, et nous cherchons inutilement un motif juridique pour taxer la population d'Uri à fr. 3 par tête et celle du Valais à 75 centimes.

Les propositions de MM. Pedrazzini et Roten ont le caractère d'amendements de l'idée de Mr. Wirth et sont tout aussi peu admissibles. Mr. Pedrazzini compte pour le Canton du Tessin une population de 119,620 âmes à fr. 1. 75 par tête, ce qui porte l'indemnité à fr. 209,335. Pareillement, Mr. Roten élève le subside au Valais, peuplé de 96,887 âmes, à fr. 1 par tête, soit à fr. 96,887.

La proposition de Mr. le Conseiller national Frey-Herosée concerne le déblai des neiges au St. Gothard, dont la Confédération s'est chargée par les conventions de rachat de péages avec Uri et Tessin. C'est une partie des indemnités à servir à ces Cantons. La proposition est ainsi conçue : « La Confédération continue encore pendant 20 ans à pourvoir au déblai des neiges au St. Gothard, après cela il passe aux Cantons d'Uri et du Tessin. »

Relativement à cette prestation, la Confédération se trouve dans une position complètement fautive et intenable vis-à-vis d'autres Cantons. A défaut de concurrence, il lui est impossible d'obtenir des prix avantageux, ce qui est beaucoup plus aisé aux Cantons vis-à-vis de leurs ressortissants. Pourvu que les Cantons soient indemnisés pour l'entreprise, ils ne peuvent que gagner, de même que la Confédération, à la cessation d'une situation anormale. Du reste, l'établissement du chemin de fer transformera complètement les circonstances en ce qui concerne la charge du déblai des neiges, car alors le trafic international n'aura plus lieu sur la route de montagne, mais sur la voie ferrée. Il n'est donc pas justifié de garantir pour une durée de 20 ans l'état de choses actuel. Mais il revient, pour cette entreprise, aux Cantons d'Uri et du Tessin une indemnité calculée d'après son coût actuel, qui est à fixer à fr. 20,000 pour chacun. Il faudrait donc ajouter à l'art. 28 une disposition finale ainsi conçue :

« Pour le déblai des neiges au St. Gothard chacun des Cantons d'Uri et du Tessin perçoit une indemnité annuelle de fr. 20,000 aussi longtemps que la route de montagne ne sera pas remplacée par un chemin de fer. »

Afin de pouvoir apprécier exactement les diverses propositions au point de vue de l'équité, il peut être intéressant d'examiner pour chacun des quatre Cantons quelle perte il a à attendre en général de la Constitution fédérale.

Uri percevait, d'après la convention de 1864, une indemnité de péages de	fr. 72,500
une indemnité de poste de	» 29,771
en impôt militaire, suivant rapport de 1869, page 50	» 1,520

Il éprouve ainsi une diminution de recettes de . fr. 103,791

En revanche, il économise par la suppression de ses dépenses militaires actuelles (voyez compte d'Etat de 1868, page 54)	» 20,946
--	----------

Il a donc une perte de fr. 82,845

Dans sa lettre à l'Assemblée fédérale, du 13 Janvier 1872, le Gouvernement d'Uri n'évalue ses dépenses militaires qu'à 15,000 francs. Il est aussi à remarquer que, d'après le compte-rendu de 1868—1869, à page 15, la dette provenant de la construction de la route du St. Gothard s'élevait encore à fr. 245,925.

Grisons perd une indemnité de péages s'élevant, d'après la convention de 1864, à	fr. 260,000
une indemnité de poste, suivant la fixation, de	» 33,550
en impôts militaires, d'après le compte d'Etat de 1869, Recettes D.	» 40,786

Ainsi en tout il y a une diminution de recettes de fr. 334,336

En revanche, il économise ses dépenses militaires actuelles s'élevant, suivant Protocole, page 55, à	» 166,500
--	-----------

La perte est donc de fr. 167,836

Dans sa lettre du 13 Janvier 1872 au Conseil fédéral, le Gouvernement évalue le déficit à fr. 200,000, mais il y porte en compte à double les indemnités de péages aux communes, qui s'élèvent à fr. 24,632.

Le capital de construction des routes commerciales a été de fr. 4,725,353, sur lesquels fr. 2,200,000 doivent encore actuellement donner lieu à un paiement d'intérêts. (Rapport de l'ingénieur en chef et compte d'Etat de 1869.)

Tessin perd en indemnité de péages	fr. 284,200
en indemnité de poste, suivant la fixation	» 14,909
en impôt militaire, suivant compte de 1868 (voyez Protocole à page 54)	» 12,106

ainsi en tout fr. 311,215

Il épargne sur les dépenses militaires » 128,500

et a donc un déficit de fr. 182,715

Les frais de construction de la route du St. Gothard jusqu'à Biasca se sont élevés à	fr. 1,570,000
et les réparations à	» 563,000

Total fr. 2,133,000

La dette totale du Canton est actuellement d'environ sept millions.

Valais percevait une indemnité de péages de	fr. 108,402
une indemnité de poste de	» 26,488
en impôt militaire, suivant compte de 1869	» 26,783

Il éprouve ainsi une diminution de recettes de	fr. 161,673
Il épargne en revanche en dépenses militaires	» 152,000

Le déficit est donc de	fr. 9,673
----------------------------------	-----------

Le Canton du Valais a d'ailleurs une dette d'Etat de	fr. 4,080,000
encore non réglé à la Banque	» 420,000
ce qui fait en tout approximativement	fr. 4,500,000

La construction de la route du Simplon est payée.

II.

Ainsi que l'idée en a été émise dans l'une de nos séances, le mode le plus rationnel de procéder est peut-être de déterminer les indemnités aux Cantons d'après la proposition appliquée par la Confédération depuis 1848 dans la fixation de subsides en faveur de la construction de routes auxquelles une grande partie de son territoire est intéressée, proportion qui probablement sera aussi observée dans la suite. Par là il serait obtenu pour l'avenir qu'il s'agit de régler une égalité réelle et l'on éviterait l'établissement d'une nouvelle charge perpétuelle.

En prenant ce point de départ, l'on arriverait à peu près aux résultats suivants:

1. La Confédération aurait suivant toute vraisemblance pris à sa charge les $\frac{2}{3}$ des frais de construction de ces routes, ainsi que la chose a eu lieu pour celles du Brünig, de la Furka et de l'Oberalp.

2. Exceptionnellement et bien que ceci n'ait eu lieu pour aucune des nouvelles routes subventionnées, la Confédération aurait pris à sa charge aussi les $\frac{2}{3}$ de l'entretien ordinaire de ces grandes routes commerciales dont les chaussées du Julier et du Maloja ne font partie que dans une mesure restreinte; en conséquence la nouvelle indemnité extraordinaire sera formée:

- 1) par le solde non encore amorti des $\frac{2}{3}$ des frais de construction tombés primitivement à la charge des Cantons après déduction des subsides fournis par l'étranger, sous réserve toutefois que le mode d'amortissement fixé dans l'origine ait été ponctuellement observé. Pour ce solde non amorti, il y aurait lieu de fixer l'intérêt et une annuité à payer jusqu'à ce que l'amortissement soit achevé. Ceci aurait l'avantage de rétablir l'égalité entre les Cantons après un laps de temps, il est vrai, un peu long;
- 2) par une somme représentant les $\frac{2}{3}$ des frais annuels d'entretien des dites routes et qui serait payable aussi longtemps que la construction de chemins de fer n'aurait pas eu le résultat de faire tomber l'importance de ces chaussées pour le grand commerce.

Ainsi donc, nous donnerions la rédaction suivante aux dispositions y relatives de la Constitution fédérale:

«Toutefois, les Cantons d'Uri, Grisons, Tessin et Valais reçoivent en égard aux charges qui leur incombent pour la construction et l'entretien des routes du St. Gotthard, du Splügen, du Bernardin, du Julier, du Maloja et du Simplon une indemnité ultérieure qu'un arrêté fédéral fixera d'après les bases suivantes:

- 1) La Confédération bonifie chaque année une somme correspondant à l'intérêt et à une annuité d'amortissement des $\frac{2}{3}$ du capital de construction primitivement à la charge des Cantons jusqu'à ce que l'amortissement soit achevé. Cependant il y a lieu de déduire les versements que le Canton était tenu de faire avec ses recettes de péages actuelles à compte de la dette de construction.
- 2) De plus la Confédération bonifie annuellement à chaque Canton une somme correspondant aux $\frac{2}{3}$ des frais d'entretien des dites routes, aussi longtemps que la construction de chemins de fer sur ces lignes ne leur aura pas enlevé le caractère d'entreprises d'utilité publique, qui d'après l'article 21 peuvent être subventionnées par la Confédération.»

RAPPORT

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'enquête pénale contre Paul Eggmann et consorts, à Bâle.

(Du 2 Février 1872.

Tit.,

Au commencement de 1871 une enquête fut ouverte à Bâle contre plusieurs hommes mariés et non mariés, prévenus d'avoir abusé de cinq jeunes filles de l'âge de 13 et 14 ans.

Elle aboutit au résultat que par décision du magistrat chargé de prononcer sur les informations en date du 24 Avril 1871, sept accusés furent renvoyés devant le tribunal criminel pour viol de mineures et fornication avec des enfants, et 31 accusés devant le tribunal correctionnel pour cause de viol et d'actes grossièrement immoraux avec les mêmes personnes; que de plus deux de ces filles et un garçon furent renvoyés devant le tribunal correctionnel, les premières pour vol, le second pour falsification d'actes sous seing privé.

Les deux tribunaux de première instance ont statué le 22 Août 1871 et déclaré coupables le plus grand nombre des accusés.

Trois de ceux qui avaient été condamnés par le tribunal criminel et dix-huit de ceux qui l'avaient été par le tribunal correctionnel, déclarèrent appeler. Lorsqu'en Décembre 1871 l'affaire

**RAPPORT du Conseil fédéral aux Conseils législatifs de la Confédération suisse,
concernant les indemnités aux Cantons avec routes alpestres. (Du 31 Janvier 1872.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1872
Date	
Data	
Seite	202-211
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 156

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.