

5170

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une subvention complémentaire au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich.

(Du 21 janvier 1947.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par lettre du 5 mars 1946, le gouvernement du canton de St-Gall sollicite, pour lui-même et les autres cantons intéressés de Schwyz et Zurich, une subvention complémentaire de 60 pour cent en faveur de l'amélioration des voies de communication à travers le lac de Zurich.

Vous fondant sur notre message du 20 mars 1933 (FF 1933, I, 415 s.), vous avez alloué par arrêté du 14 juin 1933 (RO 49, 405 à 407), en conformité de l'article 23 de la constitution, une subvention de 33 $\frac{1}{3}$ pour cent des dépenses réelles, soit 1 041 000 francs au maximum, le devis pour la réfection de ces voies de communication étant de 3 123 000 francs. Au vu de cet arrêté, les cantons de St-Gall, Schwyz et Zurich prirent leurs dispositions pour le financement de l'entreprise. La répartition des frais ne devint toutefois définitive qu'en vertu d'une convention conclue le 18 juin 1938 entre les trois cantons susindiqués et la compagnie du chemin de fer du sud-est suisse. Cette convention se fondait sur un devis augmenté, s'élevant à 3 300 000 francs. L'étude détaillée fut alors commencée sur la base du projet général établi en 1932. Les premiers plans et les pièces à l'appui ont été remis au département de l'intérieur le 18 mars 1940 par la commission intercantonale pour l'amélioration de la digue. Elle demandait au département d'approuver ces plans conformément à l'article 3 de l'arrêté fédéral du 14 juin 1933. Un nouvel envoi de documents contenait un devis révisé, établi le 1^{er} mars 1939, s'élevant à 3 442 000 francs.

Les cantons intéressés et le département de l'économie publique allouèrent des subventions complémentaires, calculées sur l'augmentation de

319 000 francs. Le département se fondait sur l'arrêté fédéral du 23 décembre 1936 concernant la lutte contre la crise et la création de possibilités de travail, ainsi que sur celui du 6 avril 1939 concernant un nouveau renforcement de la défense nationale et la lutte contre le chômage. Les quotes-parts ressortent du tableau I ci-après:

Tableau I.

Intéressés au financement	Quotes-part			
	Devis selon la convention de la digue de 1938		Devis révisé du 1er janvier 1939	
	Fr.	%	Fr.	%
Canton de St-Gall	440 000	13,33	470 000	13,65
Canton de Schwyz	440 000	13,33	470 000	13,65
Canton de Zurich	610 000	18,49	640 000	18,60
Chemin de fer du sud-est suisse	480 000	14,55	480 000	13,94
Compagnie des bateaux à vapeur du lac de Zurich. . .	10 000	0,30	10 000	0,30
<i>Confédération :</i>				
a. Arrêté fédéral du 14 juin 1933	1 041 000 ¹⁾	} 40,00	1 041 000	} 39,86
b. Décision du département de l'économie publique du 31 août 1938	279 000		279 000	
c. Décision du département de l'économie publique du 15 avril 1939			52 000	
Total:	3 300 000	100	3 442 000	100

Les rapports sur notre gestion vous ont régulièrement tenus au courant des travaux commencés au début de 1939. Nous n'avons pas manqué de relever que, par suite des difficultés nées de la guerre, seuls ont pu être exécutés les travaux les plus urgents.

Le 19 janvier 1946, la commission d'amélioration de la digue a approuvé les comptes, arrêtés à fin 1944, relatifs aux travaux menés à chef. Le montant total des dépenses s'élève à 3 318 185 fr. 88. Le Conseil d'Etat du canton de St-Gall a incorporé ces comptes à sa requête et expose que le crédit ouvert doit être considéré comme épuisé. C'est ce qui ressort du tableau ci-après. Le devis primitif de mai 1932 y est mis en parallèle, aussi bien que possible, avec les dépenses faites jusqu'à présent.

¹⁾ Soit 33 $\frac{1}{3}$ % du devis initial de 3 123 000 francs, selon AF du 14 juin 1933.

Tableau II.

Travaux exécutés jusqu'à fin 1944.

Parties de l'entreprise	Devis de 1932 Fr.	Dépenses réelles à fin 1944 Fr.
1. <i>Ponts du chemin de fer sur la section du lac :</i>		
a. Culées et piliers	132 906.—	482 805.45
b. Superstructure	202 286.—	352 926.42
c. Ancrage contre le freinage . . .	24 960.—	16 415.25
Total	360 152.—	852 147.12
2. <i>Raccordement à Rapperswil : Achat de terrain</i>	—	12 000.—
3. <i>Raccordement de la voie à Rapperswil</i>	67 500.—	87 460.60
4. <i>Talus du chemin de fer et superstructure sur la section du lac</i>	271 436.50	379 376.40
5. <i>Démolition des vieux ponts du chemin de fer</i>	4 800.—	20 661.80
6. <i>Construction d'une route au Hurdenerfeld, y compris travaux de drainage, murs et balustrades :</i>		
a. Infrastructure et revêtement . .	632 661.75	765 501.54
b. Pont de Sternen	45 706.—	121 526.05
c. Pont de Gwatt	4 100.—	27 651.55
d. Achat de terrain	22 000.—	35 132.80
Total	704 467.75	949 811.94
7. <i>Dérivation de la route par Hurden : Construction et entretien</i>	14 620.—	8 441.05
8. <i>Chemins agricoles : Construction et entretien</i>	12 700.—	
9. <i>Déplacement de la voie au Hurdenerfeld :</i>		
a. Travaux de construction	149 393.50	224 819.70
b. Achat de terrain	10 800.—	20 868.75
Total	160 193.50	245 688.45
10. <i>Canal navigable*)</i>	42 580.—	135 440.50
11. <i>Pont sur le canal navigable :</i>		
a. Pont du chemin de fer	146 580.—	129 716.57
b. Pont-route	220 140.—	178 000.64
Total	366 720.—	307 717.21

*) Non achevé à fin 1944.

Parties de l'entreprise	Devis de 1932 Fr.	Dépenses réelles à fin 1944 Fr.
12. <i>Achat de terrain pour le canal</i> . . .	28 500.—	64 175.—
13. <i>Détournement provisoire de la route sur le canal</i>	6 480.—	27 633.60
14. <i>Sondages du terrain</i>	—	30 430.20
15. <i>Frais d'administration</i>	—	24 467.06
16. <i>Haies et plantations</i>	—	17 197.20
17. <i>Imprévu</i>	134 273.75	—
18. <i>Projet et direction des travaux</i> . . .	153 500.—	155 537.75
	<u>2 327 923.50</u>	<u>3 318 185.88</u>
En pour-cent	100	142

Dans le rapport sur notre gestion en 1944, nous exposons que la subvention de 1 041 000 francs allouée par arrêté fédéral du 14 juin 1933 sur la base d'un devis de 3 123 000 francs était intrégalement employée. Cette subvention avait été versée par l'inspection fédérale des travaux publics, d'entente avec l'office fédéral des transports, en vertu de l'article 4 dudit arrêté et conformément aux décomptes partiels présentés par la commission de la digue. Le décompte n° IX, arrêté à fin 1944, s'élevait à 3 316 478 fr. 07, montant déterminant pour les autres subventions à allouer. De ce montant ont été déduites différentes dépenses ne donnant pas droit à des subventions et d'autres qui furent subséquemment considérées comme pouvant entrer en ligne de compte, ainsi que des recettes et des remboursements. Ces déductions s'élevèrent à un montant net de 1 707 fr. 81.

L'approbation de ce décompte partiel n° IX, à qualifier de compte final au sens de l'arrêté fédéral du 14 juin 1933, n'a eu lieu que sous réserve du résultat de l'examen d'un décompte technique et des plans d'exécution relatifs à l'ensemble des travaux exécutés jusqu'alors et sur lesquels portait ce décompte. Nous constatons que les plans dont il s'agit ont été remis aux autorités fédérales compétentes dans la forme exigée quant à l'échelle et au contenu, même avant la requête susindiquée contenant le décompte technique requis.

Le dossier donne un large aperçu non seulement de ce qui a été fait, mais aussi des travaux restant à accomplir. A ce propos, nous renvoyons notamment aux projets présentés aux services fédéraux compétents et approuvés par le département de l'intérieur, conformément à l'article 3 de l'arrêté fédéral du 14 juin 1933.

Le crédit complémentaire nécessaire au parachèvement de l'entreprise ressort du tableau ci-après:

Tableau III.

Aperçu relatif au crédit nécessaire dès fin 1944.

Travaux encore à exécuter	Devis de	Devis du
	1932	5 novembre 1945
	Fr.	Fr.
1. <i>Ponts-routes sur la section du lac :</i>		
a. Culées et piliers	265 812.—	891 000.—
b. Superstructure	285 860.—	1 076 000.—
c. Ancrage contre le freinage . . .	—	4 000.—
	<u>551 672.—</u>	<u>1 971 000.—¹⁾</u>
2. Correction de la route à proximité de Rapperswil	48 425.—	187 000.— ¹⁾
3. Digue-route sur la section du lac . .	154 629.50	337 000.—
4. Balustrades sur la section du lac . .	29 150.—	92 000.— ²⁾
5. Démolition des vieux ponts-routes . .	11 200.—	65 000.— ²⁾
6. Correction d'une route entre « Drei Kreuze » et Gwatt	—	8 000.—
7. Achat de terrain pour la correction de la route au Hurdenerfeld	—	10 000.—
8. Achat de terrain pour le déplacement de la voie ferrée au Hurdenerfeld	—	1 000.—
9. Déplacement de la voie ferrée au Hurdenerfeld, passage à niveau à Hurden	—	38 000.— ¹⁾
10. Pont de secours sur la section du lac	—	92 000.— ¹⁾
11. Canal navigable (travaux complémentaires).	—	118 000.— ¹⁾
12. Frais d'administration	—	11 000.—
Total des travaux encore à exécuter	<u>795 076.50</u>	<u>2 930 000.—</u>

Le total des frais de construction de la digue, compte tenu des dépenses réelles arrêtées à fin 1944 et inscrites dans le tableau II, s'établit comme suit:

Tableau IV.
Total des dépenses.

	Devis primitif	Total des dépenses
	de 1932	probables
	Fr.	Fr.
Travaux exécutés (tableau II)	2 327 923.50	3 318 185.88 ³⁾
Travaux encore à exécuter (tableau III)	795 076.50	2 930 000.—
Pour arrondir	—	1 814.12
	<u>3 123 000.—</u>	<u>6 250 000.—</u>

¹⁾ Y compris les frais pour imprévu, le projet et la direction des travaux.

²⁾ Sans les frais pour imprévu, le projet et la direction des travaux.

³⁾ Dépenses effectives jusqu'à fin 1944.

Des tableaux III et IV il appert que le total des dépenses sera de quelque 100 pour cent supérieur au devis établi au printemps 1932, à la condition que le crédit complémentaire sollicité suffise au parachèvement de l'entreprise. A noter que, depuis l'établissement du devis du 5 novembre 1945, les salaires ont généralement subi une augmentation de 15 à 17 pour cent (au printemps 1946), augmentation qui représente à elle seule 5 à 7 pour cent du nouveau devis de 2 930 000 francs. On ne saurait prédire que ce facteur de renchérissement pourra être compensé par une baisse des prix des matériaux de construction au cours des années à venir. Jusqu'à fin 1944, c'est-à-dire pour les travaux exécutés, le devis a été dépassé de 42 pour cent (tableau II).

Le devis du 5 novembre 1945 contient certaines dépenses qui d'emblée ne donnent pas droit à des subventions, par exemple le service des intérêts et les frais d'éclairage du canal navigable. Dans l'idée que l'article « imprévu » en sera augmenté d'autant, nous nous sommes abstenus de réduire le montant déterminant pour le calcul de la subvention.

Il y a lieu, pour apprécier ces dépenses supplémentaires, d'en connaître l'origine ; ces indications sont données par les pièces justificatives de la requête et notamment par le rapport de la commission de la digue au département fédéral de l'intérieur concernant la demande de subvention complémentaire, daté des 5 novembre 1945 et 19 janvier 1946.

1. Plus de sept années se sont écoulées entre l'établissement, en mai 1932, du devis primitif de 3 123 000 francs et le commencement des travaux en 1939, après qu'eurent été aplanies entre les cantons les difficultés auxquelles se heurtait le financement de l'entreprise. Après six ans de travaux au cours desquels se sont fait sentir les complications dues à la guerre, fut rédigée, le 5 novembre 1945, la requête tendant à l'ouverture d'un crédit complémentaire de 2 930 000 francs, nécessaire au parachèvement de l'œuvre. Quinze ans se seront ainsi écoulés en mai 1947.

2. Au nombre des complications dont ont souffert par suite de la guerre les travaux exécutés, il convient de mentionner non seulement les augmentations de salaires décidées par les autorités et la hausse des prix des matériaux, mais aussi la pénurie des matériaux de construction (le ciment et le fer ont dû même être rationnés) et la difficulté de recruter le personnel ordinaire et les ouvriers spécialistes pour les différentes entreprises de construction. Au début de la guerre, les travaux durent être complètement interrompus en raison du fait que les ouvriers, les entrepreneurs et les conducteurs de travaux furent appelés sous les drapeaux. Les véhicules automobiles furent aussi immédiatement réquisitionnés et le transport des matériaux par eau cessa.

3. Comme il était nécessaire d'observer les décisions prises par les organes responsables de la défense nationale, certains travaux, tels que l'achèvement du canal navigable, furent accélérés, alors que d'autres,

notamment la construction de la route sur la section terrestre, furent ajournés. Quelques ouvrages (ponts) furent munis de dispositifs de destruction. La voie ferrée et la route entre Rapperswil et Pfäffikon ne pouvaient être barrées en aucun cas.

4. Les résultats des sondages sur la section du lac faits en vue de la construction des ponts du chemin de fer, sondages qui furent opérés 28 ans après la rédaction, en 1910, du rapport par trop optimiste du professeur Heim, étaient si défavorables qu'il ne pouvait être question de maintenir les projets primitifs. Il fallut donc les modifier sérieusement, ce qui eut pour effet d'augmenter considérablement les dépenses mentionnées dans les tableaux II et III. Le remplacement des ponts du chemin de fer du sud-est, dont l'état constituait un danger pour l'exploitation de la ligne, s'imposait en premier lieu.

5. Autorisées par le service du contrôle des prix, l'augmentation des salaires et la hausse des prix des matériaux de construction et d'installation, ainsi que des carburants liquides, renchérirent sensiblement le coût des travaux recommencés en 1940, avec beaucoup de peines et pas mal d'improvisations. Mentionnons également les versements à la caisse de compensation pour perte de salaire et l'impôt sur le chiffre d'affaires, qui ne figuraient naturellement pas dans le devis primitif de 1932, ainsi que le nouveau mode de calcul des prix pour les travaux de construction et de génie civil ordonné par le service fédéral du contrôle des prix, par exemple les salaires et les matériaux majorés des frais généraux.

6. A toutes ces difficultés s'ajouta une pénurie croissante d'importants matériaux de construction, tels que le fer, le ciment et les matériaux pour le revêtement des routes.

Au reste, nous renvoyons aux exposés contenus aux pages 10 et suivantes du rapport de la commission de la digue du 5 novembre 1945, joint à sa requête du 5 mars 1946, où se trouvent motivées de façon détaillée les différences entre les dépenses réelles à fin 1944 et le devis de 1939, ainsi que le coût plus élevé des différents travaux par rapport au devis primitif, tels qu'ils ressortent du tableau II. Ce rapport contient, à la page 21, les conclusions et décisions que voici :

La commission a examiné la situation de l'entreprise dans plusieurs séances au cours desquelles furent exprimées de sérieuses craintes au sujet de la continuation des travaux. Seul le déplacement urgent de la voie du chemin de fer du sud-est incita la commission à ne pas interrompre les travaux avant d'en avoir préalablement réglé les bases financières. On demanda avec insistance l'ajournement de tout les travaux qui n'étaient pas directement en rapport avec le maintien du trafic par chemin de fer, par route et par eau. Les travaux ne doivent être repris qu'au moment où surviendra une crise aiguë et que le financement du reste des travaux aura été élucidé, à la condition qu'on puisse se procurer les matériaux de construction nécessaires. Conformément

à ces décisions, la direction des travaux a dressé, de concert avec la commission technique, une liste de tous les ouvrages qu'il était urgent de mener à chef et dont l'exécution pouvait avoir lieu dans les limites du premier crédit. *Ces travaux sont maintenant achevés; la ligne du chemin de fer du sud-est entre Rapperswil et Pfäffikon a été transformée en voie normale, la route de Rosshorn à Gwatt a été corrigée et le canal est ouvert aux canots et aux bateaux.*

La correction de la route de Rapperswil au Rosshorn et la consolidation des rives du canal navigable ont été ajournées.

Les crédits ouverts pour les travaux de la digue sont *épuisés. Le parachèvement des travaux est cependant nécessaire et doit être préparé.* Du point de vue technique et financier, la situation a été entièrement modifiée par la guerre et s'est beaucoup aggravée par rapport à 1939. Avant cette époque, on pouvait se procurer tous les matériaux en n'importe quelles quantités et à des prix connus. Aujourd'hui, l'exécution du projet dépend en premier lieu de la possibilité d'obtenir les matériaux nécessaires. Des programmes avec délais ne peuvent être établis, car il n'est pas possible de prévoir quand et à quelles conditions on pourra disposer de ciment, de fer, de matériel d'installation, etc. C'est pourquoi les frais des travaux qui doivent encore être exécutés ne peuvent être comparés à ceux du devis de 1939. Dans ces circonstances, la correction de la route entre Rapperswil et le Rosshorn constitue, techniquement et financièrement, un nouvel ouvrage.

Ces considérations ne sont en partie plus valables. En effet, il ne saurait plus être question d'ajourner l'œuvre commencée, par exemple jusqu'au moment où il serait nécessaire de créer des possibilités de travail, puisqu'il est urgent, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, d'améliorer les ponts-routes qui menacent de s'écrouler. Comme on peut maintenant se procurer les matériaux nécessaires, tout devrait être mis en œuvre pour achever au plus tôt la construction des ponts-routes sur la section du lac.

Quant à la question du *financement des travaux* dont le coût s'élève maintenant à 2 930 000 francs, la commission renvoie tout d'abord à la page 28 de son rapport, où il est dit que, selon l'article 2 de la convention de la digue, les parties ne s'engageaient à assumer une part des dépenses accrues qu'au prorata de leur participation primitive. Cette proportion fondamentale, qui ressort du tableau I, sous « quotes-parts sur la base du devis selon la convention de la digue de 1938 », donne les parts figurant dans le tableau V ci-dessous, compte tenu de la subvention fédérale ordinaire de $33\frac{1}{3}$ pour cent, mais abstraction faite d'un subside à imputer sur les crédits ouverts pour créer des possibilités de travail et sans un subside de la compagnie des bateaux à vapeur du lac de Zurich, qui n'est pas partie à la convention.

Tableau V.

Participation aux frais supplémentaires.

Intéressés	Part	
	%	Fr.
Canton de St-Gall	14,90	436 300
Canton de Schwyz	14,90	436 300
Canton de Zurich	20,64	605 000
Chemin de fer du sud-est	16,24	475 900
Confédération	33,33	976 500
Dépenses supplémentaires selon le tableau III	100	2 930 000

Comme nous l'avons dit, le canton de St-Gall sollicite maintenant, au nom des trois cantons intéressés, une subvention de 60 pour cent du nouveau devis. Il fonde sa requête sur les considérations suivantes contenues au chapitre IX « Conclusions et propositions » du rapport de la commission pour l'amélioration de la digue des 5 novembre 1945/19 janvier 1946 :

L'économie de guerre et les mesures sociales imposent de lourdes charges aux cantons et à la compagnie du chemin de fer du sud-est. Nous demandons instamment à la Confédération d'élever sa subvention à 60 pour cent des dépenses effectives. Les retards subis dès le début par les travaux de la digue et la nécessité de les exécuter à des prix plus élevés *sont exclusivement dus à la guerre*. Si l'on n'avait pas interdit, dès le début de la guerre, tous les travaux de construction sur la digue-route, considérée comme une importante voie stratégique, les travaux auraient pu être terminés dans les années 1940 et 1941, avec des frais sensiblement moindres. La commission de la digue estime par conséquent que, dans ces conditions, la Confédération devrait allouer une subvention de 60 pour cent du solde des dépenses. Un subside de ce montant a d'ailleurs déjà été mentionné dans des discussions antérieures et dans des rapports rédigés par des services fédéraux. Nous renvoyons au rapport général de la commission fédérale d'experts pour l'aide aux chemins de fer privés et de l'office fédéral des transports au département des postes et des chemins de fer, 2^e partie, du 19 juin 1943 : « Le relèvement desdites entreprises de chemins de fer et de navigation ». Il est dit à la page 14 :

« Le devis pour l'amélioration de la digue sera vraisemblablement dépassé de quelque 2 000 000 francs. Sur cette somme, 60 pour cent, soit 1 200 000 francs environ, doivent être supportés par la Confédération, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 29 juillet 1942 réglant la création de possibilités de travail pendant la crise consécutive à la guerre, et 40 pour cent, soit 800 000 francs, par les parties à la convention de la digue. »

De même, l'office fédéral des transports s'exprimait comme il suit dans sa lettre du 25 janvier 1944 à la direction des finances du canton de Zurich :

« Un montant de 200 000 francs provenant de l'aide accordée au chemin de fer du sud-est à titre de compagnie privée sera réservé

en tant que subside pour couvrir ce dépassement du devis. La fixation de cette somme se fonde sur une dépense supplémentaire probable de 2 000 000 francs, dont 60 pour cent, soit 1 200 000 francs, seront imputés sur les crédits ouverts pour la création de possibilités de travail et 40 pour cent, soit 800 000 francs, seront couverts par les parties à la convention. Selon l'ancien barème de répartition, 25 pour cent, soit 200,000 francs, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer du sud-est.»

Nous ne dissimulons pas que les crédits ouverts pour créer des possibilités de travail devront être mis à contribution. Nous considérons toutefois que, eu égard au fait que le retard subi par les travaux et leur coût plus élevé étant dus à des mesures prises par la Confédération, le taux de 60 pour cent doit être exigé dans tous les cas. Les autres intéressés à la digue auront encore à supporter les très lourdes charges que voici:

Canton de St-Gall	8,94%	262 000 fr.
Canton de Schwyz	8,94%	262 000 »
Canton de Zurich	12,38%	363 000 »
Compagnie du chemin de fer du sud-est.	9,74%	285 000 »
Soit	40 %	1 172 000 fr.
Subvention de la Confédération	60 %	1 758 000 fr.
Total	100 %	2 930 000 fr.

Considérant ce qui précède, la commission de la digue fait au canton de St-Gall, « canton directeur », les *propositions* suivantes, à l'intention du Conseil fédéral:

1. Le Conseil fédéral est prié d'approuver:

a. Le rapport ci-dessus;

b. Le décompte prévu par l'arrêté fédéral du 10 juin 1933 concernant les travaux exécutés jusqu'à présent, décompte arrêté au 31 décembre 1944;

c. Le devis du 5 novembre 1945 relatif à l'exécution du reste des travaux pour la correction de la digue;

2. Le Conseil fédéral est prié d'allouer pour ces travaux une subvention fédérale de 60 pour cent, soit 1 758 000 francs, le devis s'élevant à 2 930 000 francs.

Zurich, le 19 janvier 1946.

Amélioration de la digue à Rapperswil:

Commission des travaux:

Le président: A. Bettschart. »

Cet exposé, présenté au nom des trois cantons intéressés, donne lieu aux remarques suivantes :

1. La commission exagère lorsqu'elle prétend que « le retard subi par l'exécution des travaux et leur coût plus élevé sont dus aux mesures prises par la Confédération ». Depuis qu'a été pris l'arrêté fédéral du 14 juin 1933, cinq ans se sont écoulés jusqu'à la conclusion de la convention du 18 juin 1938, qui réglait la répartition des dépenses, déduction faite de la subvention fédérale.

2. Lors d'une conférence du 5 mai 1943 consacrée à l'examen, au sein de la commission de la digue, du financement complémentaire des travaux, le département de l'intérieur avait déjà eu l'occasion de relever que ni la Confédération ni les cantons intéressés ne pouvaient être tenus pour responsables du développement des prix résultant de l'ouverture des hostilités. Quant aux mesures prises dans l'intérêt de la défense du pays *tout entier*, les cantons ont à en supporter les conséquences aussi bien que la Confédération. Demander une subvention fédérale plus élevée en se fondant sur des considérations contraires, c'est méconnaître l'intérêt qui unit tous les membres de la communauté suisse.

3. A noter en outre que l'Assemblée fédérale, se fondant sur un message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873 (FF 1873, III, 107), a alloué, le 2 août 1873, une subvention de 100 000 francs, c'est-à-dire le 20 pour cent du devis de 500 000 francs pour la première construction de la digue de Rapperswil. Bien que le Conseil d'Etat du canton de St-Gall eût sollicité au nom des trois cantons intéressés, par requête du 29 août 1932, une subvention fédérale de 50 pour cent des dépenses évaluées à 3 123 000 francs pour la seconde étape, l'Assemblée fédérale se rallia, par arrêté du 14 juin 1933, à la proposition du Conseil fédéral d'allouer une subvention de 33 $\frac{1}{3}$ pour cent (cf. le tableau I et le RO 49, 405 à 407).

4. Acte fondamental réglant le financement par les cantons intéressés, la convention de la digue du 18 juin 1938 dispose que les dépenses supplémentaires éventuelles pour l'œuvre commune seront supportées par les parties dans la même proportion que les frais figurant au devis. Cette clause fut convenue à un moment où l'on ignorait encore si et pour combien la Confédération participerait aux dépenses supplémentaires.

5. Le fait que l'amélioration de la digue a été l'objet d'un arrêté fédéral ordinaire du 14 juin 1933 signifie que l'exécution de cette œuvre n'est pas subordonnée, en principe, à la création de possibilités de travail. Les crédits ouverts à cet effet n'ont été mis à contribution à titre subsidiaire par le département de l'économie publique que pour couvrir le surcroît de dépenses prévu dès l'année 1938 (cf. le tableau I).

Etant donnée la situation favorable de l'après-guerre, nous nous sommes vus contraints de bloquer les crédits ouverts pour la création de possibilités

de travail et de ne plus allouer aucune subvention à prélever sur ces crédits. Si les cantons intéressés invoquent maintenant l'attitude de certains services fédéraux, il sied de relever que ces services n'avaient manifestement ni la compétence ni l'intention de se prononcer en faveur d'une subvention plus élevée, mais qu'ils entendaient au contraire signaler d'autres possibilités. Mais celles-ci sont devenues irréalisables par suite du blocage des subventions pour la création de possibilités de travail.

6. L'allocation d'une subvention de $33\frac{1}{3}$ pour cent, *non* réduite par rapport à l'arrêté fédéral du 14 juin 1933, pour les dépenses supplémentaires d'amélioration de la digue équivaut déjà à une subvention complémentaire et constitue une mesure de faveur à l'égard des cantons intéressés. Cela est d'autant plus vrai que la subvention allouée en 1933 aurait dû être réduite conformément aux mesures d'économie ordonnées par les arrêtés pris subséquemment.

Dans son rapport du 5 novembre 1946, le département militaire fédéral s'exprime comme il suit:

- a. Comme le marché du travail est actuellement favorable dans la construction et qu'il le demeurera probablement, on ne peut envisager d'allouer, pour la continuation et l'achèvement des travaux de la digue, une subvention à imputer sur les crédits ouverts pour la création de possibilités de travail;
- b. Rien ne s'oppose, du point de vue militaire, à ce que les travaux de la deuxième étape ajournés jusqu'à maintenant soient exécutés sans interruption;
- c. Aucune subvention ne peut être allouée à la charge des crédits militaires.

Dans son rapport du 15 juin 1946, le département des postes et des chemins de fer a relevé les lourdes charges des cantons intéressés à la digue et notamment du chemin de fer du sud-est, telles qu'elles résulteraient du maintien du taux de $33\frac{1}{3}$ pour cent prévu par l'arrêté fédéral du 14 juin 1933 (cf. le tableau V ci-dessus).

Partageant la plus récente manière de voir de la commission de la digue, l'inspection des travaux publics et l'office des transports estiment que le remplacement des ponts-routes sur la section du lac, étant donné leur état actuel, ne saurait être ajourné si l'on veut parer aux graves dangers d'accidents que présente actuellement la circulation de véhicules dont le poids autorisé est considérable. Les travaux ne pourront toutefois commencer qu'au moment où les parties à la convention de la digue auront assumé leurs parts aux dépenses supplémentaires.

Après avoir examiné attentivement tous les aspects du problème de l'achèvement de la digue et la situation financière des parties et de la Confédération, nous vous recommandons d'allouer, pour les dépenses supplé-

mentaires de 2 930 000 francs, une subvention du même taux que précédemment, soit de $33\frac{1}{3}$ pour cent. Les raisons indiquées et notamment aussi la situation financière très tendue de la Confédération nous interdisent de vous proposer l'octroi d'une subvention dont le taux serait supérieur à celui que prévoit l'arrêté fondamental du 14 juin 1933.

La subvention fédérale de 976 500 francs au maximum pourrait être versée par annuités ne dépassant pas 400 000 francs, étant donné que les travaux dureront deux ans au moins.

La première annuité pourrait être inscrite au budget de la Confédération pour 1948.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'arrêté ci-joint et de vous en recommander l'adoption.

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

Berne, le 21 janvier 1947.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

ETTER.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

(Projet.)

Arrêté fédéral

concernant

l'octroi d'une subvention complémentaire au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le lac de Zurich.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu l'article 23 de la constitution,
vu la requête du Conseil d'Etat du canton de St-Gall du 5 mars 1946,
vu le message du Conseil fédéral du 21 janvier 1947,

arrête :

Article premier.

Il est alloué au canton de St-Gall, pour l'achèvement de la réfection des voies de communication reliant Rapperswil (canton de St-Gall) à Pfäffikon (canton de Schwyz) à travers le lac de Zurich, une subvention fédérale à répartir entre les cantons intéressés de St-Gall, Schwyz et Zurich, s'élevant à 33 $\frac{1}{3}$ pour cent des dépenses réelles, soit 976 500 francs au maximum, les frais supplémentaires étant évalués à 2 930 000 francs.

La subvention sera versée au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par annuités de 400 000 francs au plus; la première sera payée en 1948.

Art. 2.

Les articles 2 à 6 de l'arrêté fédéral du 14 juin 1933 s'appliquent par analogie au calcul de la subvention, à l'approbation des projets d'exécution et des programmes de construction accompagnés des documents nécessaires, ainsi qu'au contrôle des pièces justificatives et de l'exécution des travaux.

Le produit de la vente du vieux matériel provenant notamment de la démolition des ponts du chemin de fer et de la route cantonale sera inscrit au crédit du compte de construction.

Art. 3.

Le canton de St-Gall déclarera dans le délai d'une année, pour lui et pour les cantons intéressés, si les conditions posées par l'arrêté sont acceptées.

Le droit à la subvention sera prescrit si l'acceptation n'est pas annoncée dans ce délai.

Art. 4.

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

Le Conseil fédéral est chargé de son exécution.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une subvention complémentaire au canton de St-Gall et aux autres cantons intéressés pour l'amélioration des voies de communication reliant Rapperswil et Pfäffikon à travers le la...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5170
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.01.1947
Date	
Data	
Seite	565-579
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 664

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.